



**FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ**  
**CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**BRUNA MAYARA PASINI LAURINDO**  
**ISRAEL DOS PASSOS SERIQUE**

**ACESSIBILIDADE URBANA: A VIA MODELO AVENIDA PADRE JÚLIO MARIA**  
**LOMBAERD NA CIDADE DE MACAPÁ**

**VOLUME I**

**Santana/AP**

**2011**

**BRUNA MAYARA PASINI LAURINDO  
ISRAEL DOS PASSOS SERIQUE**

**ACESSIBILIDADE URBANA: A VIA MODELO AVENIDA PADRE JÚLIO MARIA  
Lombaerd na cidade de Macapá**

Trabalho de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá como requisito final à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Esp.<sup>a</sup> Ana Karina Nascimento Silva Rodrigues.

**Santana/AP  
2011**

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

Laurindo, Bruna Mayara Pasini

Acessibilidade urbana: a via modelo Avenida Padre Júlio Maria Lombaerd na cidade de Macapá / Bruna Mayara Pasini Laurindo; Israel dos Passos Serique; orientadora Ana Karina Nascimento Silva Rodrigues. Macapá, 2011.

2 v. (123 f.)

Trabalho de conclusão de curso (graduação) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Pró-Reitoria de Ensino de Graduação, Curso de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

1. Arquitetura – Acessibilidade urbana. 2. Via modelo – Macapá. 3. Acessibilidade urbana – Macapá. I. Serique, Israel dos Passos. II. Rodrigues, Ana Karina Nascimento Silva, orient. III. Fundação Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD. 22.ed. 711.552

**BRUNA MAYARA PASINI LAURINDO  
ISRAEL DOS PASSOS SERIQUE**

**ACESSIBILIDADE URBANA:  
A VIA MODELO AVENIDA PADRE JÚLIO MARIA LOMBAERD NA CIDADE DE  
MACAPÁ**

Trabalho de Graduação apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá como requisito final à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Esp.<sup>a</sup> Ana Karina Nascimento Silva Rodrigues.

Aprovado em: \_\_\_\_\_

Nota: \_\_\_\_\_

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.<sup>a</sup> Esp.<sup>a</sup> Ana Karina Nascimento Silva Rodrigues  
Presidente da Banca Examinadora

---

Prof.<sup>a</sup> Ivanize Claudia dos Santos e Silva  
Examinadora

---

Prof.<sup>a</sup> Fátima Pelaes  
Examinadora

## RESUMO

Este trabalho se propõe a contribuir com a discussão da acessibilidade, concernente a criação de uma via modelo de acessibilidade, com os elementos normativos pertinentes a sessão da avenida Padre Júlio Maria Lombaerd entre a rua Francisco Azarias da Silva Costa Neto e a rua Eliezer Levi. O estudo objetiva considerar qual a importância da acessibilidade urbana como forma de garantir o acesso universal a área comercial na cidade de Macapá, através da análise da realidade da avenida Padre Júlio dentro de uma perspectiva acessível, seleção de critérios balizadores para a intervenção urbanística na via, garantir, embasado nas normas, o direito de ir e vir de todas as pessoas ao passeio público, e a consolidação de uma consciência acessível para toda a cidade. Durante a pesquisa utilizou-se método analítico, baseado na análise criteriosa da realidade, por meio da observação, exploração e verificação do caso, bem como a consulta de bibliografias para o embasamento teórico, análise etnográfica do recorte metodológico desta pesquisa, além da qualificação dos dados e resultados obtidos para a construção dos capítulos desta pesquisa. A avenida Padre Júlio tem um caráter peculiar dentro da cidade de Macapá por se tratar de uma via predominantemente comercial, causando o adensamento desta área por seus usos. O fluxo instituído no recorte da pesquisa confere o potencial atrativo que esta área apresenta. O acesso universal neste trecho, além de estruturador das áreas de passeio público, permitirá que todas as pessoas, de forma independente e segura tenham acesso a uma das áreas mais importante em relação as suas atividades para a cidade de Macapá. A autonomia das pessoas para circularem por vias será um passo fundamental para garantir a qualidade de vida dos habitantes, haja vista que a mobilidade urbana é a ferramenta primordial para o desenvolvimento de uma cidade. A princípio esta área tem dimensões de calçada adequada a norma que limita 1,5m para fluxo de transeuntes com e sem cadeira de rodas, mas o ordenamento das edificações de tal forma que não invadam este passeio público, nivelamento das calçadas para a inexistência de degraus no percurso, a construção de rampas de acesso adequadas e em todas as quadras para garantir o acesso de todos, entre outros elementos primordiais para se garantir a acessibilidade. Este estudo de caso revela as incongruências e equívocos das políticas públicas e sua efetivação na urbanização da cidade, manifestadas pelo aparente descaso do Estado sobre a realidade social que compreende o território brasileiro. A partir deste diagnóstico desenvolve-se o projeto de intervenção na avenida Padre Júlio, em um segundo volume, com a estruturação de uma via modelo de acessibilidade para a cidade de Macapá, com a urbanização dos passeios públicos e a humanização da via.

Palavras chave: Acessibilidade Urbana, Via Modelo e Área Comercial.

## ABSTRACT

This work aims to contribute with the accessibility discussion, concerning the creation of a model in accessibility pathway, with regulatory elements relevant to the session of Padre Júlio Maria Lombaerd Avenue between Azariah Francisco Costa Neto da Silva and Rua Eliezer Levi streets. The study aims to consider the importance of urban accessibility in order to ensure universal access to the shopping area in the city of Macapa, by analyzing the reality of Padre Julio Avenue through an accessible perspective and selecting guiding criteria for intervention in urban road to ensure, based on standards, the right to come and go of all people in the public pathway, and the consolidation of an accessible consciousness to the entire city. During the research, an analytical method was used, based on careful analysis of reality, through observation, exploration and verification of the case, as well as examination of bibliographies for the theoretical framework, ethnographic analysis of the methodological approach of this research, besides the qualification of data and results obtained for the construction of the chapters of this research. Padre Julio Avenue has a peculiar character in the city of Macapa, since it is predominantly a commercial road, causing the densification of this area for its use. The flow set up by the research cut assigns the attractive potential that this area presents. The Universal access in this session, besides structuring the public walking areas, will allow all people, in an independent and secure way, access to one of the most important, for its activities, to the city of Macapa. The autonomy for people to move in urban roads will be a vital step in order to ensure the quality of life for residents, since urban mobility is the primary tool for the development of a city. At first, this area has sidewalk dimensions in accordance with the standard which restricts a 1.5 m width for pedestrians with or without a wheelchair, but the arrangement of buildings in such a way as not to invade the sidewalk, leveling of sidewalks to avoid stairs in route, construction of appropriate access ramps in every block to ensure access for all, among other, are key elements to ensure accessibility. This case study reveals the inconsistencies and ambiguities of public policy and its implementation in the urbanization of the city, manifested by the apparent indifference of the state over the social reality that comprises the Brazilian territory. From this diagnosis, an intervention project for Padre Julio Avenue is developed, in a second volume, with the formation of a model in accessibility pathway for the city of Macapa, with the urbanization of the public sidewalks and the humanization of the road.

Keywords: Urban Accessibility, Model road and Commercial Area.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1:</b> Pessoas com deficiências e pessoas com mobilidade reduzida.....	23
<b>Figura 2:</b> Exemplos de usos flexíveis, no percurso da via observa-se o tamanho de telefones públicos inacessíveis a todos.....	23
<b>Figura 3:</b> Exemplo contrário ao estabelecido pelo parâmetro de <i>simplicidade e intuição</i> por exigir uma observação mais atenta e uma compreensão mental adequada para identificar este elemento como um reservatório de resíduos sólidos (lixeria pública).....	24
<b>Figura 04:</b> Piso tátil direcional e alerta, possibilita o direcionamento dos transeuntes com deficiência visual por todo percurso das calçadas.....	25
<b>Figura 5:</b> veículos estacionados no passeio público, pela falta de vagas, impossibilitando trafegabilidade de pedestres.....	25
<b>Figura 6:</b> calçada deteriorada e com obstáculos locados abusivamente pelos construtores.....	26
<b>Figura 7:</b> diversos desníveis no passeio público impossibilitando a acessibilidade garantida na NBR 9050.....	26
<b>Figura 8:</b> calçamento de pedras impossibilitando o acesso de todas as pessoas ao monumento.....	27
<b>Figura 9:</b> Exemplo de dimensionamento correto do espaço de acesso universal....	27
<b>Figura 10:</b> Definição do porte da via segundo seu fluxo.....	34
<b>Figura 11:</b> Croqui de ordenamento de vias e calçadas.....	35
<b>Figura 12:</b> Especificação de inclinação das calçadas e piso tátil orientador nas calçadas.....	35
<b>Figura13:</b> Medidas mínimas para áreas de circulação.....	36
<b>Figura 14:</b> Exemplo de expansão do passeio público para criar espaços destinados a usos dos comerciantes ou demais elementos obstrutores do passeio público.....	36
<b>Figura 15:</b> Definições de altura e largura mínima para garantir o fluxo seguro de pedestres.....	37
<b>Figura 16:</b> Detalhamento das dimensões mín. para rampas em passeio público.....	37
<b>Figura 17:</b> Detalhamento de rampas (guias rebaixadas) e colocação de piso.....	38
<b>Figura 18:</b> Símbolos de deficientes motor, visual e sonoro.....	38

<b>Figura 19:</b> Detalhamento de dimensões para obstáculo suspenso em calçada.....	39
<b>Figura 20:</b> Detalhamento dos elementos necessários para rampas em calçada.....	39
<b>Figura 21:</b> Dimensões mín. para elementos a serem colocados em esquina.....	40
<b>Figura 22:</b> Croqui de bicicletário.....	40
<b>Figura 23:</b> Dimensões para vagas de estacionamento de deficientes.....	41
<b>Figura 24:</b> Definição das áreas necessárias para via de tráfego de pedestre.....	42
<b>Figura 25:</b> Evolução Urbana de Macapá nas décadas de 1950.....	48
<b>Figura 26:</b> Evolução Urbana de Macapá nas décadas de 1960.....	48
<b>Figura 27:</b> Configuração Urbana de Macapá na década de 1990.....	49
<b>Figura 28:</b> Localização da Avenida Padre Julio Maria Lombaerd.....	54
<b>Figura 29:</b> Avenida Pr. Julio e seus problemas.....	55
<b>Figura 30:</b> Setores de Macapá.....	55
<b>Figura 31:</b> Área coberta pelo sistema de esgoto primário em Macapá.....	56
<b>Figura 32:</b> Seqüência de observações feitas na avenida Pr. Júlio.....	58
<b>Figura 33:</b> Vista da orla de Macapá no alinhamento da avenida Pr. Júlio.....	60
<b>Figura 34:</b> Percurso feito por um cadeirante na avenida Pr. Júlio.....	61
<b>Figura 35:</b> Percurso feito por um cadeirante na avenida Pr. Júlio.....	62
<b>Figura 36:</b> Transito na avenida Pr. Júlio.....	63
<b>Figura 37:</b> Vista do traçado da orla de Macapá.....	64
<b>Figura 38:</b> Mapa Geral de Macapá com o traçado da avenida Pr. Júlio.....	65
<b>Figura 39:</b> Divisão em subzonas de Macapá com enfoque no perímetro da avenida Pr. Júlio.....	76



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 01:</b> Definições das Deficiências.....	30
<b>Tabela 02:</b> Intensidade de ocupação de acordo com os setores.....	77

## SUMÁRIO

### VOLUME I

I – INTRODUÇÃO.....	12
II – JUSTIFICATIVA.....	14
2.1 - OBJETO DE ESTUDO.....	15
2.2 - OBJETIVOS.....	15
2.2.1 - OBJETIVO GERAL.....	15
2.2.2 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	15
2.3 – FORMULAÇÃO DO PROBLEMA.....	16
III – METODOLOGIA.....	17
IV – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	18
4.1 – CONCEITOS BÁSICOS.....	19
4.1.1 – Acessibilidade.....	19
4.1.2 – Barreiras.....	20
4.1.3 – Desenho Universal.....	21
4.1.4 – Elemento da Urbanização.....	28
4.1.5 - Mobiliário Urbano.....	28
4.1.6 - Rota Acessível.....	28
4.1.7 - Espaço Acessível.....	28
4.1.8 - Pessoa com Mobilidade Reduzida.....	29
4.1.9 – Tipos de Deficiência.....	29
4.2 – A EVOLUÇÃO DA ACESSIBILIDADE.....	30
4.2.1 – Breve Histórico da Acessibilidade no Brasil.....	32
4.3 – ACESSO UNIVERSAL EM VIAS PÚBLICAS.....	33
4.3.1 – Calçadas.....	35
4.3.2 – Entendendo Modelo.....	43
4.4 – A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	44
4.4.1- Caracterização da Área de Estudo.....	53
4.4.2- A Imagem da Cidade.....	57
4.4.2.1 - Visão Serial.....	58
4.4.2.2 – Local.....	60

4.4.2.3 – Conteúdo.....	62
4.4.2.4 - Ponto Focal.....	66
4.5 – A PRODUÇÃO DA CIDADE DE MACAPÁ.....	66
4.5.1 – Vias.....	67
4.5.2 – Limites.....	68
4.6 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE.....	68
4.6.1 – Mobilidade Urbana.....	69
V – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	78
VI – REFERÊNCIAS.....	79
APÊNDICE I.....	83

## SUMÁRIO

### VOLUME II

VII – MEMORIAL DESCRITIVO.....	88
VIII – PROJETO.....	100
8.1 – Perspectivas	
8.2 – Planta Atual	
8.3 – Planta de Usos do Solo, Planta de Localização e Planta de Situação	
8.4 – Planta Planialtimétrico Semicadastral	
8.5 – Planta de Urbanização	
8.6 – Planta de Paisagismo	
8.7 – Planta do Sistema Viário	
8.8 – Planta de Mobiliário Urbano	

## I - INTRODUÇÃO

A cidade enquanto lugar onde o homem desenvolve as suas atividades existenciais pressupõe, contudo, uma relação de dependência expressa e vital. Com uma população total de 387.539 habitantes (IBGE 2010) a cidade de Macapá apresenta 84,35% destes em área urbana, tendo um crescimento de 2000 a 2010, segundo IBGE, de 40,18%, o maior crescimento do Brasil, com isso intensificam-se as relações inter pessoais, dentro do ano de 2010, analisando os precedentes de urbanização do espaço para garantir tais relações a qualquer pessoa.

No Brasil, o censo do IBGE 2000 mostra a existência de 14,5% da população brasileira com algum tipo de deficiência, como surdes, cegueira, cadeirante, totalizando aproximadamente 24,5 milhões de pessoas. Esses números não consideram as pessoas com restrição de mobilidade, como idosos, gestantes, mulheres com carrinho de bebe e acidentados.

Aponta, também, que 14 milhões de pessoas são idosas, o que representa 8,6% da população total. Projeta, ainda, que 15% da população brasileira estará com idade superior a 60 anos em 2025, sendo esta uma faixa do público que tem mobilidade reduzida, redução da visão, causando dificuldades com os obstáculos

Estes dados demonstram a importância de se garantir a autonomia e segurança na utilização de todos os espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos. Todos têm o direito de ir e vir, assegurados pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 no artigo 5º, para isso se faz necessária a convivência e participação das pessoas, com suas diferenças, no ambiente de trabalho, estudo e diversão.

Para assegurar tal direito os projetos devem ir além da idealização da figura do homem padrão estudado por A. Zeising como adota Neufert (2005), que desconsidera diferenças e peculiaridades, estes têm que ser, em sua idealização, livres de barreiras arquitetônicas e paisagísticas. E esta visão precisa contemplar a dimensão da cidade que tem que estar apta, oferecer calçamento contínuo, sem degraus, criar rampas, e em alguns casos elevadores e plataformas para permitir a acessibilidade universal, para isso exige-se uma reforma estrutural maior.

Diante desse contexto, este trabalho se dispõe a propor soluções de acessibilidade a partir da problemática estudada, sugerindo uma via modelo estruturada dentro dos padrões normativos estabelecidos, tornando-se projeto incentivador para que se consolide a idéia de um desenho universal para a cidade e todos os seus habitantes sejam aqueles com mobilidade reduzida ou portadores de alguma deficiência, ou ainda que algum dia possam apresentar mobilidade reduzida.

Nesse sentido, a respectiva pesquisa sob o tema acessibilidade urbana pretende analisar a maneira como a infra-estrutura da cidade de Macapá se encontra. Além disso, procura-se verificar nas políticas públicas locais e legislações como o Plano Diretor da Cidade amparo para o melhoramento do acesso livre de qualquer pessoa com mobilidade reduzida aos espaços da cidade.

Este trabalho se estrutura como um projeto de intervenção na malha urbana da cidade de Macapá, de forma que seja propulsor na disseminação da consciência de que acessibilidade não é para os outros, mas para todos e é fundamental para avaliar o desenvolvimento da cidade enquanto ambiente de convívio democrático.

Com o intuito de mostrar a realidade da área central de Macapá, usamos a visão do pedestre para buscar possíveis alternativas para a mobilidade com segurança e trafegabilidade em especial na avenida Padre Julio Maria Lombard. Contudo espera-se contribuir e subsidiar a qualificação do espaço com a elaboração de instrumento balizador da infra-estrutura para a população da cidade, através da via modelo, principalmente para aqueles que tem mobilidade reduzida, e utilizam intensamente o centro comercial da cidade em busca de seus diversos produtos e serviços.

## II – JUSTIFICATIVA

A influência do pensamento acessível na elaboração de projetos arquitetônicos e mobiliários, no corrente século, é evidente. São inúmeros os profissionais como arquitetos, engenheiros, urbanistas e desenhistas industriais que apóiam a eliminação de elementos obstrutivos nos projetos de construção de ambientes. E neste contexto surge uma espécie de diferencial para estes profissionais, que são capazes de garantir um cenário mais humano a sociedade.

Legitimar uma relação democrática a todos os cidadãos é poder direcionar as forças de uma sociedade para o desenvolvimento solidário, e é através da utilização de ferramentas é que se consolida em ações e intervenções a idéia de um mundo justo e inclusivo.

Nestas expectativas é que a cidade de Macapá precisa desenvolver-se, não apenas como uma cidade tranqüila, receptiva e com muitas oportunidades, pois existem necessidades estruturais que precisam ser garantida para que exista qualidade de vida a todos, independente da idade e condição física.

Dentro desta perspectiva que vislumbramos a Av. Padre Julio M<sup>a</sup> Lombard, segundo o Plano Diretor de Macapá, enquadra-se como eixo prioritário de estruturação, trata-se de um via de suma importância comercial, concentrando a maioria do comercio da cidade, e com isso a circulação de pessoas, além de se tratar de um eixo de ligação da cidade de Macapá a segunda maior cidade do estado, Santana.

A concentração de tráfego de pedestres e automóveis somado a importância da via para a cidade dentro do eixo viário são argumentos determinantes para sua notoriedade nesta pesquisa. Este certifica-se com o descaso a avenida objeto de estudo, onde intervenções em sua infra-estrutura são praticamente inexistentes e a fiscalização contra os abusos de ocupação do solo também são nulos.

Na gestão do prefeito em exercício no ano de 2010 medidas de ordenamento espacial para o centro da cidade foram tomadas, dentre elas a retirada de ambulantes do passeio público, e proibição dos comerciantes de invadirem o passeio afetaram a dinâmica dos transeuntes do centro comercial da cidade,

passando a garantir o direito de ir e vir a alguns cidadãos, com rampas e rebaixamento de calçadas em diversos trechos, além de construção de calçadas inexistentes.

Outro ponto que reforça a importância desta via se denota a partir da percepção desta como eixo referencial para divisão da cidade de Macapá em zona norte e zona sul. Expressando assim, o quanto é fundamental intervir na sua infraestrutura, sob o prisma da mobilidade, pois esta via atravessa a cidade de leste a oeste e encontra-se com a rodovia Duca Serra. Contudo estes argumentos determinam a proposta de um projeto de intervenção de uma via modelo na avenida Padre Julio M<sup>a</sup> Lombard.

## **2.1 – OBJETO DE ESTUDO**

Acessibilidade Urbana.

## **2.2 – OBJETIVOS**

### **2.2.1 – OBJETIVO GERAL**

Elaborar projeto de intervenção da Avenida Padre Julio Maria Lombaerd como modelo dentro dos padrões de acessibilidade previstos nas normas Federais e Estaduais.

### **2.2.2 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Analisar a realidade da avenida Pr. Júlio dentro de uma visão acessível;
- Selecionar critérios dentro da pesquisa para criar um modelo norteador para as vias existentes a partir do direito de acesso universal;
- Garantir, mediante a norma, o acesso a todas as pessoas ao passeio público;
- Consolidar uma nova consciência referente a acessibilidade urbana em Macapá para que se torne parte harmoniosa do projeto e não mero cumprimento de lei;



- Estabelecer formas de integração de todas as pessoas ao espaço urbano como garantia do direito de ir e vir aferido constitucionalmente.
- Estruturar a via garantindo mobilidade a todos independente de suas peculiaridades;

### **2.3 – A FORMULAÇÃO DO PROBLEMA**

A importância da acessibilidade urbana para garantir o acesso universal a área comercial na avenida Padre Julio Maria Lombard?

### III - METODOLOGIA

A presente pesquisa pretende focar “Acessibilidade da Avenida Padre Julio Maria Lombaerd na cidade de Macapá”. Para alcançar este objetivo, será utilizado o método analítico, que se baseia em uma compreensão da realidade de forma criteriosa.

O estudo iniciará com consultas bibliográficas, que segundo Macedo (1994, p.13), “trata-se do primeiro passo em qualquer tipo de pesquisa científica, com o fim de revisar a literatura existente e não redundar o tema de estudo e experimentação”. Logo, serve para buscar o que já existe sobre o tema para que se possa contextualizar o assunto analisado, extraíndo-se os elementos presentes e construindo-se o embasamento teórico da discussão proposta.

Em seguida, partir-se-á para as análises etnográficas, as quais se realizarão na cidade de Macapá, e como recorte metodológico desta pesquisa, preferiu-se mapear a Avenida Padre Julio Maria Lombaerd, uma das principais vias do comércio local, em que concentra grande número de pessoas em circulação, por reunir importantes estabelecimentos comerciais. Serão realizadas visitas a órgãos públicos estaduais como Secretaria de Infra Estrutura, Secretaria de Mobilidade Urbana, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional, Secretaria de Planejamento, e municipais como Secretaria de Obras, Empresa Municipal de Transporte Urbano, a fim de verificar documentos que irão ajudar no levantamento de dados.

Posteriormente, serão feitas entrevistas abertas com alguns dos atores sociais como portadores de deficiência e/ou com mobilidade reduzida, transeuntes e comerciantes da via e para finalizar, serão feitas as análises qualitativa das percepções da via, o que fundamentará a elaboração dos capítulos do trabalho de conclusão de curso. Com isso pretende-se chegar aos objetivos do projeto ora apresentado, de forma a satisfazer a indagação quanto ao objeto estudado.

Como forma aplicativa destas pesquisas bibliográficas e pesquisas de campo, fíndar-se-á o trabalho com o desenvolvimento de um projeto de intervenção na Avenida Padre Julio Maria Lombaerd que considere todos os elementos normativos que garantam o desenho universal ao trecho de intervenção orientado da Rua Francisco Azarias da Silva Costa Neto à Rua Eliezer Levy. Definindo, assim, uma via modelo de acessibilidade para a cidade de Macapá.

## IV – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O direito de ir e vir garantido constitucionalmente foi adensado quando definiu o cidadão, que segundo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006, p. 13):

É o indivíduo que possui obrigações e direitos perante a sociedade, e possui como principais direitos o acesso à moradia, à saúde, à educação, ao trabalho, ao lazer e à circulação.

Porém esses princípios devem contemplar todos os indivíduos que compõem a cidade, mas não é isso que vem sendo observado, pois pessoas com dificuldade de locomoção e movimentação tem sido excluídas socialmente, principalmente por conta da dinâmica das cidades modernas fundamentadas pelo capitalismo.

Após uma busca contínua por direitos dentro da sociedade, no início do século XX surgiram debates com o objetivo de garantir o direito dessas pessoas com mobilidade reduzida e equipará-las a todos na conquista de uma cidadania plena. Com isso, o conceito de acessibilidade tem sido valorizado, exigido e adotado pela sociedade.

Boareto (2003) relaciona a mobilidade urbana, a sustentabilidade, afirmando a extensão deste conceito utilizado na área ambiental, dada pela capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável.

Com isso é possível definir, segundo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006), que acessibilidade, no caso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, é uma condição de aproximação, com segurança e autonomia, de determinados espaços, objetos e elementos diversos, possibilitando a utilização de todas as atividades inerentes e usos específicos que eles possam oferecer.

Dentro deste capítulo tratar-se-á de algumas definições constantes no Decreto nº. 5.296/2004, na Norma da ABNT, NBR 9050:2004 e a abordagem de alguns autores para que se melhor entenda alguns conceitos básicos referentes ao tema proposto.

## 4.1 – CONCEITOS BÁSICOS

### 4.1.1 – Acessibilidade

A palavra acessibilidade é um conceito recente, principalmente no Brasil, que começa a ser disseminado na década de 1980. Este conceito é utilizado para abordar o tema da deficiência e das restrições à locomoção. Derivada do latim *accessibilitate*, e é utilizada para qualificar o que se pode chegar facilmente ou ainda, o que fica ao alcance.

A ABNT, através da NBR 9050/2004, define acessibilidade como sendo a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Nesta perspectiva a acessibilidade refere-se à possibilidade de participação e uso dos espaços por todas as pessoas em condições de igualdade e sem discriminação, sendo uma das condições para atingir a inclusão social.

Duarte (2005), afirma que a acessibilidade do espaço construído não deve ser compreendida como um conjunto de medidas que favoreceriam apenas às pessoas com deficiência, o que poderia aumentar a exclusão espacial e a segregação destes grupos, mas sim medidas técnico-sociais destinadas a acolher todos os usuários em potencial. Para isso, é necessário garantir total acesso aos mais variados locais e atividades, eliminando as diversas barreiras existentes que comprometem a participação de todos.

Construir a acessibilidade é um desafio diário para reduzir as dificuldades que uma parcela da população tem para atravessar ruas, subir rampas, acessar ao ônibus, se comunicar, etc. Esses obstáculos impedem acessos, a permanência, a percepção e a relação do usuário com o seu ambiente e para estes a norma define como barreiras.

#### 4.1.2 – Barreiras

O reflexo das barreiras nos espaços é a redução ou isenção de oportunidades as pessoas com deficiência. Estas além de apresentarem limitações de mobilidade ainda deparam-se com um agravante, a inadequação dos espaços construídos.

Qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação são barreiras. Desta derivam as barreiras físicas que caracterizam qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano. As barreiras físicas dividem-se em arquitetônicas, urbanísticas ou de transporte, mas também existem as barreiras nas comunicações.

As barreiras arquitetônicas são aquelas existentes no interior ou entorno dos edifícios públicos e privados, como exemplo a ausência de rampas de acesso aos edifícios, portas e corredores estreitos, sinalização inadequada, dimensões dos espaços insuficientes, etc.

As barreiras urbanísticas são aquelas existentes no sistema viário, nos sítios históricos, nas edificações públicas e privadas e no mobiliário urbano, como exemplo desse tipo de barreira a falta de rebaixamento nas calçadas, falta de sinalização tátil para orientação, a inexistência de vagas de estacionamento para as pessoas com deficiência, etc.

As barreiras de transportes são os impedimentos existentes nos diferentes modos de transporte, coletivos ou individuais, terrestres, aéreos ou aquaviários, como exemplo observa-se a ausência de assentos reservados, a falta de comunicação visual, a inadequação das plataformas de embarque e do interior dos veículos, etc.

As barreiras nas comunicações e informações são qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação, como exemplo a

inadequação de teclados com letras em braile, falta de sistemas de transferência de informações escrita em sonora, etc.

Cohen e Duarte (2003) concluem, através dos resultados de algumas pesquisas, que é possível verificar claramente que as barreiras que impedem uma experiência do espaço geram sentimentos de rejeição por parte das pessoas com dificuldades de locomoção. Essas barreiras fazem com que muitas delas se fechem em casa, não saiam às ruas, se revoltam e percam o contato com o mundo, ou então, resignadas, permaneçam em instituições, asilos ou outros locais segregados.

Existem também, como agravante dessas relações das pessoas com deficiência e os espaços as **barreiras sociais**, que são os juízos, comportamentos, olhares e conceitos errôneos da sociedade em relação às pessoas portadoras de deficiência, em todos os níveis. Esse tipo de barreira caracteriza uma postura da sociedade em geral que produz entraves para o acesso, a permanência, o manuseio, o livre deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida a locais de uso comum ou qualquer outra atividade social que queira realizar, participar, presenciar ou contemplar. Esses entraves podem ser produzidos por qualquer pessoa da sociedade por ignorância ou descaso. Neste caso são discriminadoras e capazes de excluir essas pessoas do convívio social (Bahia *apud* COHEN E DUARTE, 2003, p.26).

As barreiras sociais, nessa percepção, são em forma de preconceitos, estigmas e estereótipos sobre pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Na verdade se trata de uma ignorância, pois todos se enquadram, em um período da vida, temporário ou permanente, como pessoas com mobilidade reduzida, quando envelhecem ou engravidam e precisam guiar um carrinho de bebe. E em outros casos, na inerência das possibilidades da vida, de acidentes ou doenças, tornar um deficiente. Por isso precisa-se ter um pensamento mais amplo, capaz de englobar a todos, para que unidos se defenda a acessibilidade universal.

#### **4.1.3 – Desenho Universal**

A ABNT NBR 9050/2004 define desenho universal como aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população.

O Decreto Federal 5296/2004 determina que a concepção de espaços, artefatos e produtos visam atender simultaneamente todas as pessoas, com

diferentes características de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006) define o desenho universal como uma atitude além do pensamento de eliminação de barreiras. Não se trata da produção de ambientes ou elementos especiais para atender públicos diferentes, mas da produção de ambientes e elementos que possam atender a todos. Nesse sentido, é um conceito diferente do de Desenho Acessível, que trata da adequação de local ou de objeto, de forma a atender as especificidades de determinadas pessoas, produzindo elementos diferenciados. É importante não confundir desenho acessível com desenho universal.

O desenho universal tem que atender as diferentes pessoas, e segundo o Manual de Acessibilidade aos Prédios Residenciais da Cidade do Rio de Janeiro (2003) o desenho universal tem que ser assegurado de forma que:

- Qualquer um possa usar;
- Seja seguro e confortável para utilizar;
- Seja simples e integrado com as outras soluções;
- Seja fácil de entender e adaptado as necessidades e limitações de cada um.

Para tanto é preciso ser disseminado o conhecimento pertinente ao alcance desse estágio de relacionamento entre pessoas e o meio ambiente acessível, independente de deficiências, mas sim como uma prática natural de globalização das necessidades, para que todos possam ser composição do meio e não inclusos a ele por determinado motivo específico.

No Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006, p. 30) afirma-se que para um correto entendimento na aplicação do Desenho Universal como um conceito emergente no Desenvolvimento Inclusivo deve-se atender a sete princípios básicos, sendo destacados alguns:

1. Uso equiparável: define a importância de se desenvolver projetos que promova a equiparação de oportunidade entre os usuários, buscando respeitar as variadas habilidades das pessoas, mesmo sem saber especificamente quem são; este princípio deve garantir um amplo atendimento antropométrico, acomodando a maior quantidade de usuários

possíveis, independente de suas características físicas: obesos, altos, pessoas sentadas, idosos, gestantes, entre outros.



Figura 1: Pessoas com deficiências e pessoas com mobilidade reduzida. Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 2006, p.16.

2. **Uso flexível:** ao flexibilizar o uso, manuseio e acesso aos elementos do projeto deve-se respeitar e atender a uma larga escala de preferências e habilidades individuais. As diretrizes para este princípio são: o projeto deve permitir sua adaptação conforme necessidade e ritmo do usuário; usuário deve poder escolher a forma de utilização do elemento; o seu uso não pode gerar dúvidas, devendo ser exato e preciso; deve respeitar a existência de pessoas destros e canhotas, possibilitando o acesso e uso a ambos aos ambientes, objetos e elementos.



Figura 2: Exemplos de usos flexíveis, no percurso da via observa-se o tamanho de telefones públicos inacessíveis a todos. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

3. **Simplicidade e intuição:** não se pode depender de habilidades específicas dos usuários como o conhecimento da língua ou um alto nível de concentração para que o desenho do projeto proposto seja compreendido e sua utilização ocorra. É necessária uma rápida e correta compreensão das partes que o compõem e também de seu todo.





Figura 3: Exemplo contrário ao estabelecido pelo parâmetro de *simplicidade e intuição* por exigir uma observação mais atenta e uma compreensão mental adequada para identificar este elemento como um reservatório de resíduos sólidos (lixeria pública). Fonte: Programa Brasil Acessível, 2006, p.32.

4. Informação perceptível: utilização dos projetos deve estar garantida por informações eficazes, sem ser necessário depender de situações especiais, de circunstâncias ambientais ou de habilidades individuais dos usuários; deve permitir que peças intercambiáveis que compoñham os projetos assumam características próprias de forma a facilitarem a identificação, a compreensão e o manuseio a qualquer usuário.

As diretrizes a serem seguidas são: sempre que possível utilizar cores, textos e texturas que facilitem a compreensão de elementos essenciais para o uso do objeto ou do espaço; utilizar contrastes entre a informação essencial e o entorno para garantir a compreensão do objeto principal; as informações essenciais para a compreensão, utilização e identificação dos objetos e ambientes devem ser as mais legíveis possíveis; os elementos necessários para a utilização devem ser diferenciados para serem facilmente compreendidos; utilizar-se da tecnologia para ampliar a utilização dos elementos e ambientes; compatibilizar o projeto com a variedade de técnicas e de dispositivos que possam ser utilizados pelas pessoas que possuem limitações motoras e sensoriais.

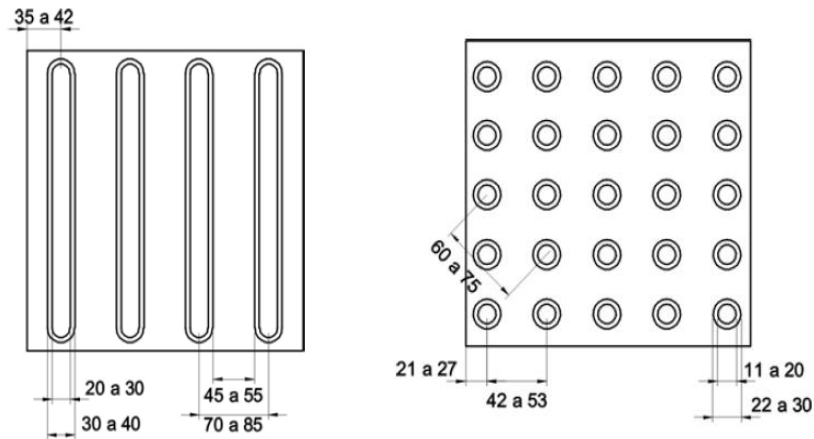


Figura 04: Piso tátil direcional e alerta, possibilita o direcionamento dos transeuntes com deficiência visual por todo percurso das calçadas. Fonte: ABNT NBR 9050, 2004 p. 31 e 34.

5. Tolerância ao erro: deve-se eliminar ou, pelo menos, minimizar a possibilidade de perigos ou conseqüências indesejáveis que possam ser provocadas por acidentes na utilização ou ações involuntárias. As diretrizes a serem observadas são: destacar, de alguma forma, os elementos que componham o projeto e que são responsáveis por minimizarem perigos ou possíveis erros indesejáveis; tornar mais visíveis e acessíveis os elementos mais importantes e mais utilizados e tentar neutralizar, isolar ou proteger elementos considerados perigosos; os projetos devem destacar avisos referentes a erros e possíveis perigos; identificar formas de se evitar falhas; neutralizar e minimizar ações inconscientes que necessitem de maior atenção ou vigilância por parte de terceiros.



Figura 5: veículos estacionados no passeio público, pela falta de vagas, impossibilitando trafegabilidade de pedestres. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.



Figura 6: calçada deteriorada e com obstáculos locados abusivamente pelos construtores. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.



Figura 7: diversos desníveis no passeio público impossibilitando a acessibilidade garantida na NBR 9050. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.



Figura 8: calçamento de pedras impossibilitando o acesso de todas as pessoas ao monumento. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

6. Tamanho e espaço para o acesso e o uso: a aproximação, o alcance, a manipulação e o uso devem ser apropriados e adequados, independente do tamanho do corpo do usuário, sua postura ou mobilidade. Devem-se seguir as seguintes diretrizes: elementos importantes para o uso e manuseio dos projetos devem estar desobstruídos para a rápida identificação e percepção, tanto de uma pessoa que esteja em pé quanto para o que estiver sentado; que o alcance e manuseio de componentes, objetos ou elementos estejam confortáveis para os usuários em pé ou sentados; que se tenham variações para a altura das mãos assim como das possibilidades de sua garra ou mobilidade; fornecer o espaço adequado para o uso de dispositivos assistidos ou que necessitem de auxílio de outras pessoas.



Figura 9: Exemplos de dimensionamento correto dos espaços de acesso universal. Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 2006, p. 47.

#### **4.1.4 – Elemento da Urbanização**

De acordo com o Decreto Federal 5296/2004 elemento da urbanização é qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico.

#### **4.1.5 - Mobiliário Urbano**

A ABNT NBR 9050/2004 define como mobiliário urbano todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados.

Pode-se entender, então, como o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, como semáforos, postes de sinalização e iluminação, telefones públicos, bancos públicos, lixeiras, toldos, marquises, quiosques entre outros.

#### **4.1.6 - Rota Acessível**

Embasado na ABNT NBR 9050/2004 corresponde a um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc.

#### **4.1.7 - Espaço Acessível**

Para a ABNT acessível é o espaço, edificação, mobiliário ou elemento que possa ser alcançado, visitado e utilizado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com deficiência.

Nesse contexto espaço acessível é aquele que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzida.

#### 4.1.8 - Pessoa com Mobilidade Reduzida

Refere-se à pessoa que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros.

#### 4.1.9 – Tipos de Deficiência

Compreender os tipos de deficiência para contextualizar este relatório é de fundamental importância, pois determinará quais as necessidades de cada indivíduo, permitindo eliminar situações que gerem incapacidade e exclusão.

No Decreto Federal nº 5296/04 há cinco grupos de pessoas com deficiência, com as seguintes definições:

<b>Deficiência física</b>	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
<b>Deficiência auditiva</b>	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.
<b>Deficiência visual</b>	Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60o; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou



<b>Deficiência mental</b>	mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: 1. comunicação; 2. cuidado pessoal; 3. habilidades sociais; 4. utilização dos recursos da comunidade; 5. saúde e segurança; 6. habilidades acadêmicas; 7. lazer; e 8. trabalho.
<b>Deficiência múltipla</b>	Associação de duas ou mais deficiências.

Tabela 01 – Definições das Deficiências. Fonte: Decreto Federal nº 5296/04, art. 5º, Inciso I, p. 02.

## 4.2 – A EVOLUÇÃO DA ACESSIBILIDADE

Para uma melhor compreensão da inclusão social através da acessibilidade para as pessoas com restrições, é necessário entender como se deu sua integração e participação na sociedade ao longo da história.

Segundo Oliveira (2006), entre os povos primitivos, onde o homem dependia exclusivamente da caça e de sua relação com a natureza, a pessoa com deficiência era exterminada. Isso ocorria devido à incapacidade de subsistência e autonomia, tornando-se um grande empecilho para a sobrevivência do grupo.

Na Antigüidade, a sociedade grega possuía dois padrões de qualidade humana: o ateniense e o espartano. No primeiro, o corpo era visto como algo desprezível, enquanto a mente simbolizava superioridade. O espartano valorizava a perfeição do corpo e a força física (BINS ELY *apud* OLIVEIRA, 2001, p. 25). Em Esparta, assim como na Roma Antiga, a deficiência era considerada uma fraqueza. Portanto, a lei obrigava o patriarca a matar seu filho recém-nascido frágil ou deficiente, pois não servia para ser um soldado forte e destemido.

Oliveira (2006) destaca a era Moderna, devido ao surgimento dos métodos de abordagem científica e ao desenvolvimento da medicina, é clara a busca de soluções técnicas que tentam amenizar as dificuldades de pessoas com deficiência. Nesta época vários inventos foram criados para propiciar meios de trabalho e de locomoção a estas pessoas, tais como a cadeira de rodas, as bengalas, as muletas, os coletes, as próteses, os veículos adaptados. É também quando o francês Louis Braille cria um novo método de linguagem escrita, o código Braille.

Segundo Sassaki (2006), nesta época surgiu o termo “acessibilidade”, e foi usado para designar a condição de acesso das pessoas com deficiência. Este autor destaca em cada década a evolução atingida pelos deficientes na sociedade.

Na década de 50, com a prática da reintegração de adultos reabilitados, ocorrida na própria família, no mercado de trabalho e na comunidade em geral, profissionais de reabilitação constatavam que essa prática era dificultada e até impedida pela existência de barreiras arquitetônicas nos espaços urbanos, nos edifícios e residências e nos meios de transporte coletivo. Surgia assim a fase da integração, que foi substituída, gradativamente, pela fase da inclusão (SASSAKI, 2006).

As primeiras experiências de eliminação das barreiras arquitetônicas foram vividas em algumas universidades americanas, na década de 60. Onde seus recintos: as áreas externas, estacionamentos, salas de aula, laboratórios, bibliotecas, lanchonetes etc, tornaram-se integrados. Destaca-se, também, a comissão criada em 1963, em Washington, EUA, com o objetivo de apresentar projetos de edificações, áreas urbanas e equipamentos que pudessem atender pessoas com deficiência, deu início a este novo conceito, chamado na época de “Desenho livre de barreiras” (idem).

Na década de 80, Sasaki (2006) evidencia que, impulsionado pela pressão do Ano Internacional das Pessoas Deficientes (1981), o segmento de pessoas com deficiência desenvolveu verdadeiras campanhas em âmbito mundial para alertar a sociedade a respeito das barreiras arquitetônicas e exigir não apenas a eliminação delas (desenho adaptável) como também a não-inserção de barreiras já nos projetos arquitetônicos (desenho acessível). Pelo desenho adaptável, a preocupação é no sentido de adaptar os ambientes obstrutivos. Já pelo desenho acessível, a preocupação está em exigir que os arquitetos, engenheiros, urbanistas e desenhistas industriais não incorporem elementos obstrutivos nos projetos de construção de ambientes e utensílios.

Em 1982, a OMS-ONU (Organização Mundial da Saúde da Organização das Nações Unidas) estabeleceu o Programa Mundial para as Pessoas Deficientes, em que três princípios básicos foram apresentados e defendidos em diversas partes do mundo. São eles: a prevenção, a reabilitação e a equiparação de oportunidades.

**1. Prevenção** – deve-se criar parâmetros, medidas e posturas que não permitam o aparecimento de novas pessoas com deficiências, sejam elas físicas, mentais ou sensoriais, ou então, quando estas já existirem, fazer com que as conseqüências negativas sejam as menos comprometedoras possíveis.



**2. Reabilitação** – é um processo em que se deve trabalhar a pessoa com deficiência de forma a permitir-lhe um ótimo desempenho de suas funções, atividades e alcances necessários para o dia-a-dia, mesmo que para isso haja a necessidade de ajuda técnica de objetos, elementos intercambiáveis ou aparelhos específicos.

**3. Igualdade de oportunidades** – também conhecida como equiparação de oportunidades, trata-se de um processo de caráter permanente e contínuo em diversas ações cotidianas dos cidadãos que garantam, de forma igualitária a todos, as oportunidades de se ter acesso à moradia, ao trabalho, aos esportes, ao lazer, à educação, enfim, a todas as atividades inerentes à sociedade. (OLIVEIRA, 2006, p. 27).

Na década de 90, começou a ficar cada vez mais claro que a acessibilidade deverá seguir o paradigma do desenho universal, segundo o qual os ambientes, os meios de transporte e os utensílios sejam projetados para todos e, portanto, não apenas para pessoas com deficiência. E, com o advento da fase da inclusão, hoje entende-se que a acessibilidade não é apenas arquitetônica, pois existem barreiras de vários tipos também em outros contextos que não o do ambiente arquitetônico (SASSAKI, 2006).

Nesse cenário, a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, multiplicam-se no Brasil legislações e normas para a promoção dos direitos das pessoas com deficiência e das com mobilidade reduzida, que prevêm a acessibilidade ao meio físico, à informação, à comunicação e ao transporte.

#### **4.2.1 – Breve Histórico da Acessibilidade no Brasil**

As questões de acessibilidade se tornaram mais visíveis no Brasil a partir da década de 1980, por força dos movimentos organizados de pessoas com deficiência. Com a promulgação da Constituição Federal de 1988 multiplicam-se no Brasil legislações e normas para a promoção dos direitos das pessoas com deficiência e das com mobilidade reduzida, que prevêm a acessibilidade ao meio físico, à informação, à comunicação e ao transporte.

Na década seguinte, discutiam-se, no cenário acadêmico nacional, as idéias de arquitetos americanos reunidas no movimento denominado “Desenho Universal” e que foram expostas no Congresso de Acessibilidade do Rio de Janeiro, 1994. Este conceito acabou sendo uma diretriz que se integrou com o trabalho da ABNT, com o princípio de que a acessibilidade tem um escopo mais amplo, pois visa

a inclusão do maior número possível de usuários dos espaços, abrangendo gestantes, crianças, idosos e muitas outras situações. Esta mudança foi fundamental para se entender o sucesso da nova norma, pois várias soluções nela baseadas passaram a atender requisitos de projeto geral que não haviam sido normalizados, tais como circulação, rampas, elementos de escadaria, sanitários, comunicação, etc.

Na evolução dos anos as normas foram se adequando as exigências de transporte e comunicação e os estados e municípios foram cobrados da exigência da implantação dessas normas nas suas áreas de atuação através de seus meios legais como Planos Diretores, Estatutos da Cidade, Debates participativos, e fiscalização de projetos e obras executados, de ordem pública e privada.

A Norma Brasileira ABNT NBR 9050 validada em 30 de junho de 2004 – Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamentos Urbanos, torna-se a referência técnica a respeito da questão da acessibilidade ao estabelecer definições de acessibilidade, desenho universal e barreira ambiental, e caracterizar os diferentes tipos de deficiência que devem ser levados em consideração no processo de planejamento municipal. Essa mudança de concepção faz com que esta norma se estabeleça na consolidação da legislação vigente e no fomento de novas legislações, servindo como referência técnica na implementação de projetos acessíveis.

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, editado em cadernos em dezembro de 2006, foi um marco no trato da temática acessibilidade no que se refere a orientações de adequação à acessibilidade, pois já se trata de um fato instituído legalmente pelas legislações relativas e atitude legítima de todas as cidades brasileiras, na qual seus integrantes e seus espaços de utilização devem passar por transformações profundas e se adaptar para atender às necessidades de todas as pessoas, com deficiência ou não, permitindo a Inclusão Social.

#### **4.3 – ACESSO UNIVERSAL EM VIAS PÚBLICAS**

As vias públicas são eixos estruturadores da mobilidade de uma cidade, definem a origem e os destinos de seus habitantes e organizam a malha viária da cidade. Elas são capazes de proporcionar sensações específicas de bem estar, tranquilidade, tumulto, insegurança, entre outras sensações pertinentes a qualidade

do espaço que se está, além de promover relacionamentos inter pessoais e entre o espaço.

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006, p. 49) define via pública como superfície de propriedade do Poder Público por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503-97) classifica as vias como: de trânsito rápido, arterial, coletora, local, rural, urbana e de pedestres.

A avenida Pr. Júlio apresenta-se como via coletora pela sua dimensão, que segundo a Lei de Parcelamento do Solo Urbano no seu anexo V sobre a representação gráfica das vias define a seguinte imagem.

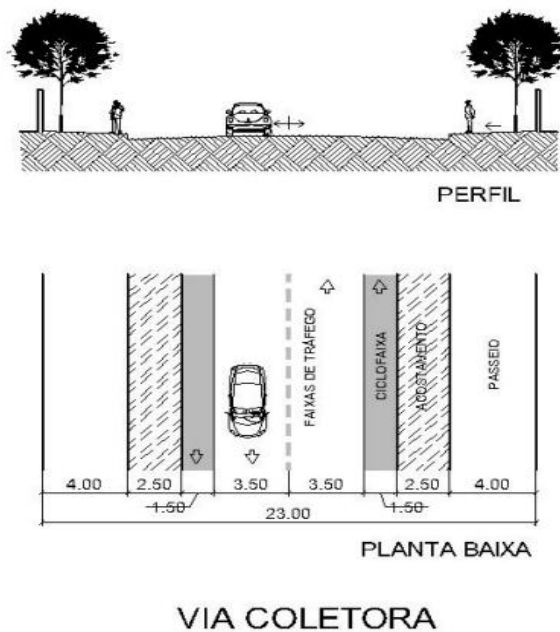


Figura 10: Definição do porte da via segundo seu fluxo. Fonte: Lei do Parcelamento do Solo Urbano do Município de Macapá - 2004, anexo V, p. 29.

O Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas do Município de Guarulhos (2006) defini como partes básicas de uma via pública: calçadas e passeios, pista ou leito carroçável, acostamento, canteiros, ilhas, refúgios e vagas de estacionamento. E afirma que as vias devem ter: conforto e segurança, trafegabilidade de pedestres e veículos, iluminação e limpeza, acesso e mobilidade igualitários, prever espaços para pedestres, bicicletas, patins, skates como incentivo, possuir áreas verdes proporcionando qualidade de vida.

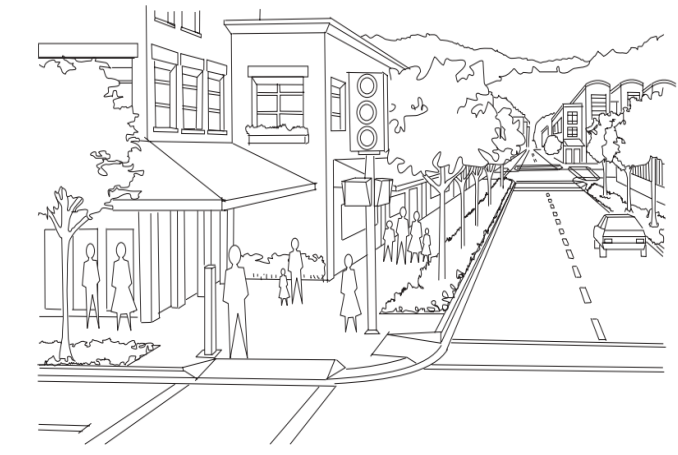


Figura 11: Croqui de ordenamento de vias e calçadas.  
 Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 16.

#### 4.3.1 – Calçadas

Segundo a Lei Federal nº 9503/97 no anexo I diz que calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada a circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

O Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas do Município de Guarulhos (2006, p. 18) afirma que para se garantir acessibilidade e segurança nas calçadas precisa-se desses aspectos:

- Pisos regulares e antiderrapantes com inclinação transversal entre 1% a 3%;
- texturas do piso com piso tátil direcional e alerta;

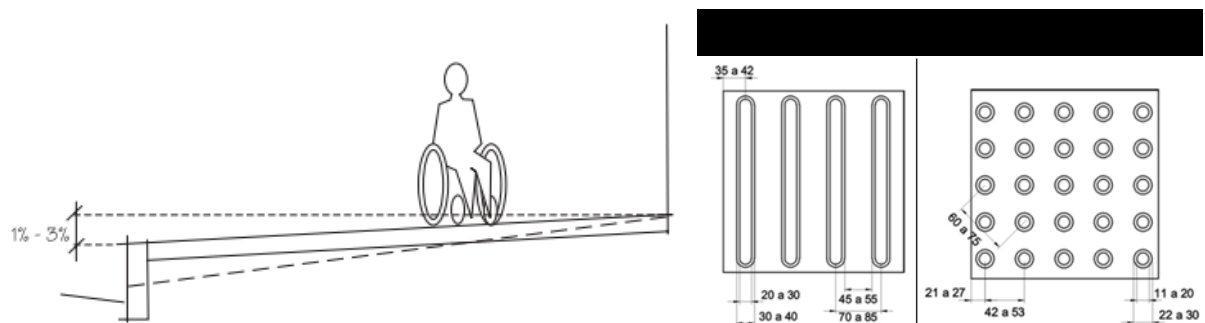


Figura 12: Especificação de inclinação das calçadas e piso tátil orientador nas calçadas. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, pag. 18.

- Área de circulação livre – passeio público contínuo e regular com largura recomendada de 1,50m e admissível de 1,20m;

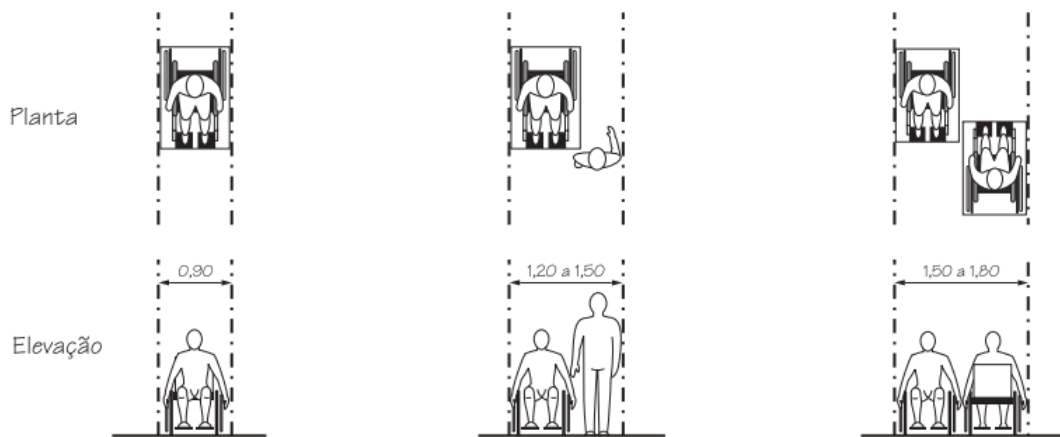


Figura13: Medidas mínimas para áreas de circulação. Fonte: ABNT NBR 9050, 2004, p. 7.

- Área para mobiliário e equipamento urbano como os elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, da natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaço públicos ou privados como telefones públicos, caixas de correio, postes, bicicletários, placas, bancos, jornaleiros, vegetações, entre outros que devem estar fora da área de circulação livre, sendo nas esquinas apenas os equipamentos destinados a orientação dos pedestres e veículos;

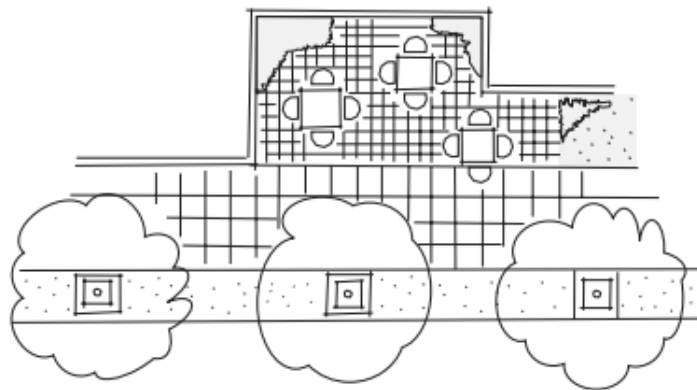


Figura 14: Exemplo de expansão do passeio público para criar espaços destinados a usos dos comerciantes ou demais elementos obstrutores do passeio público. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 22.

É importante salientar a altura mínima de determinados mobiliários urbanos como árvores, marquises, toldos que invadem a área de passeio livre e podem impedir a trafegabilidade segura de todas as pessoas.



Figura 15: Definições de altura e largura mínima para garantir o fluxo seguro de pedestres. Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 2006, p. 89.

- Guias rebaixadas para pedestres e veículos, no primeiro caso devem ser implantadas junto a travessia de pedestres, possuir inclinação máxima de 8,33%, no segundo caso devem ter largura de 0,70m e 2,00m de comprimento e distantes no mínimo 4,00m dos pontos de convergência;

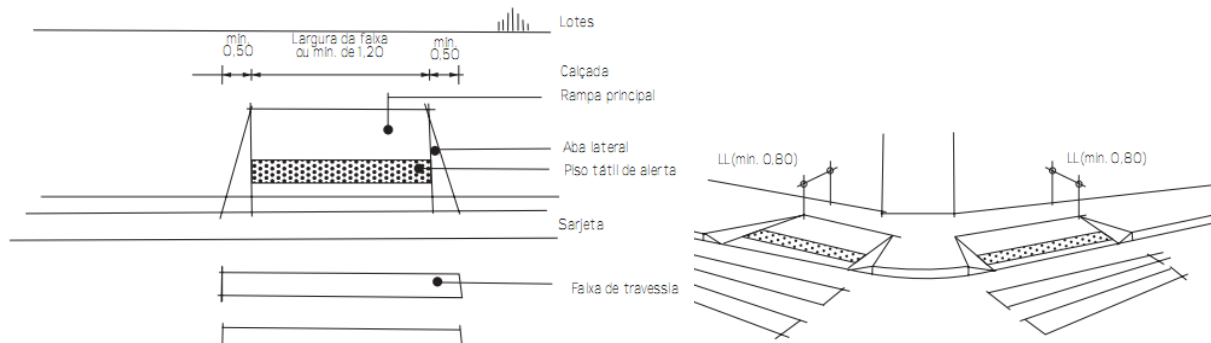


Figura 16: Detalhamento das dimensões mínimas para rampas em passeio público. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 35.

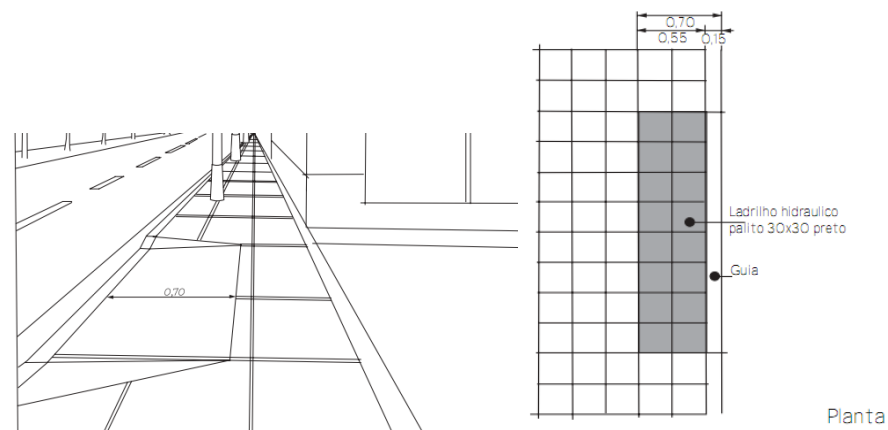


Figura 17: Detalhamento de rampas (guias rebaixadas) e colocação de piso. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 44.

- Sinalização e comunicação: a comunicação pode ocorrer de forma visual, tátil e sonora (ABNT NBR 9050, 2004). O Símbolo Internacional de Acesso (SIA) deve ser localizado junto a edificações, mobiliários, rotas, vagas de estacionamento e equipamentos urbanos acessíveis as pessoas com deficiência e em local de fácil visualização. Estes devem consistir em um pictograma branco sobre fundo azul. São os Símbolos Internacionais de Pessoas com Deficiência Visual (SIDV); Símbolos Internacionais de Pessoas com Surdez (SIS).



Figura 18: Símbolos de deficientes motor, visual e sonoro. Fonte: ABNT NBR 9050, 2004, p. 18, 19 e 20.

A sinalização tátil é uma ferramenta de auxílio a locomoção das pessoas com deficiência visual, podendo ser de alerta ou direcional (Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 49). O piso tátil de alerta também pode ser utilizado para pessoas com visão subnormal, portanto deve estar junto a pisos com cores que proporcione contrastes, facilitando a visualização.

O piso tátil de alerta, segundo o Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas amparado pela ABNT NBR 9050 (2004), deve ser implantado nos seguintes locais:

- Obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso que possuam volume maior na parte superior que na base como: telefones públicos e caixas de correio. A sinalização deve exceder em 0,60m a projeção do obstáculo.

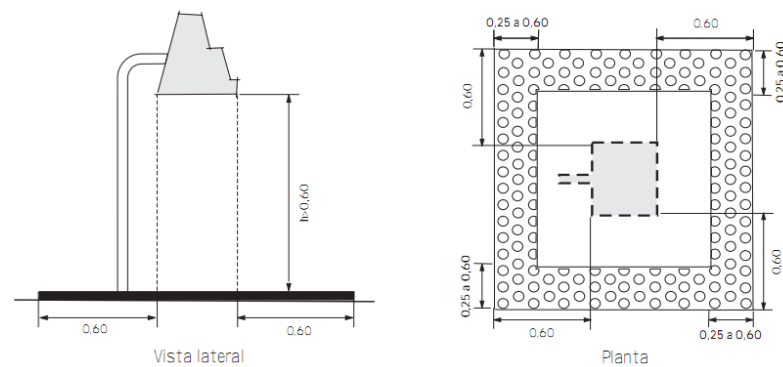


Figura 19: Detalhamento de dimensões para obstáculos suspensos em calçadas. Fonte: ABNT NBR 9050, 2004, p. 31.

- Guias rebaixadas para pedestres devem ser sinalizadas com piso tátil de alerta com largura de 0,40m e distância de 0,50m do termino da rampa ou plataforma.

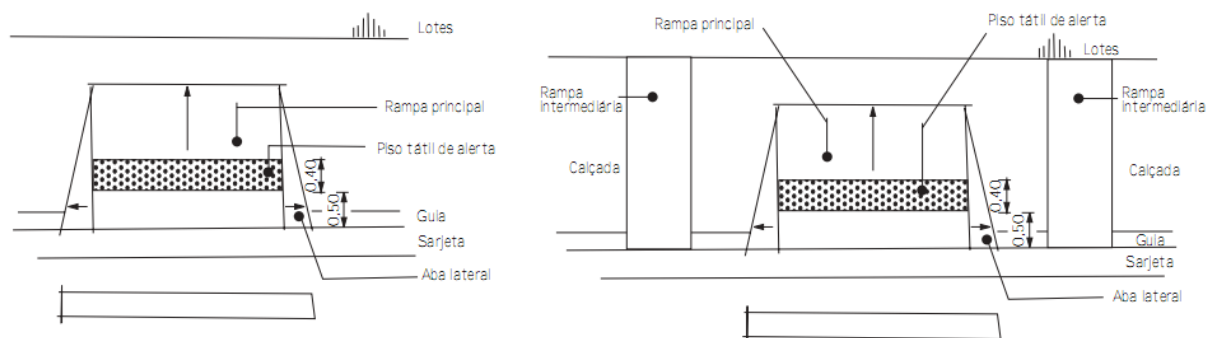


Figura 20: Detalhamento dos elementos necessários para rampas em calçadas. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 50.

O piso tátil direcional, segundo o Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas (2006, p. 53), deve ser utilizado nas áreas de circulação ampla, principalmente quando não há outras referências na orientação do percurso as pessoas com deficiência visual, como fachadas de lotes ou guias indicando o caminho a ser percorrido.



Este Manual (2006) também define os critérios para local os equipamentos urbanos nas vias, onde deve ser definida uma área na calçada destinada ao mobiliário. Esta área deve ser bem planejada para que evite a sobrecarga com postes, visando a diminuição da poluição visual e os conflitos com os pedestres.

A área de visibilidade indicada pelo Manual (2006) trata-se da área mínima de visibilidade que permita segurança no trânsito e prejudique a intervisibilidade entre veículos e pedestres. Com isso, para evitar conflitos existe uma área aonde não pode ser instalados equipamentos segundo imagem seguinte.

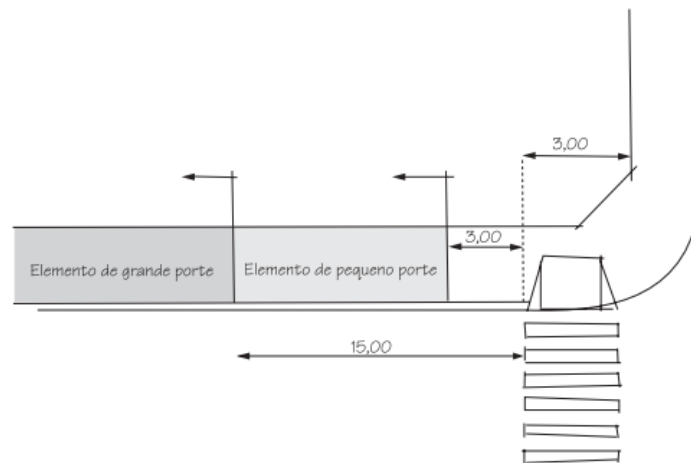


Figura 21: Dimensões mínimas para elementos a serem colocados em esquinas. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 56.

O Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas (2006, p. 59) determina a necessidade de colocação de áreas de estacionamento de bicicletas próximo a pólos de atração como: escolas, hospitais, áreas de lazer, supermercados, entre outros.

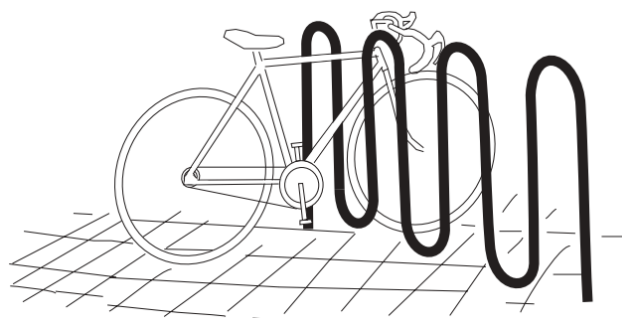


Figura 22: Croqui de bicicletário. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 59.

As ciclovias previstas como áreas seguras para o trajeto de bicicletas. O referido Manual (2006) define que nos projetos viários, as ciclovias devem ser consideradas como alternativa de transporte, sendo ligada aos demais sistemas de locomoção, contemplando até mesmo área de estacionamento para as bicicletas.

Existe também a necessidade de vagas de estacionamento para pessoas com deficiência. Segundo o Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas (2006, p. 70) prevê no mínimo 10% do total de vagas disponíveis nas vias públicas às pessoas com deficiência.

A área destinada ao estacionamento de veículos poderá possuir, segundo o Manual supracitado (2006, p. 70), no mínimo, 2,30m de largura por 5,50m de comprimento, com faixa de circulação mínima de 1,20m de largura, exceto em vagas junto à faixa de travessia

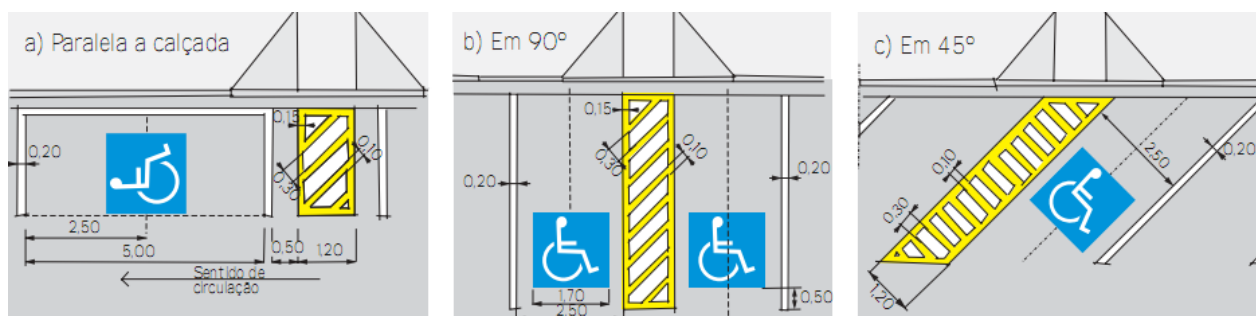


Figura 23: Dimensões para vagas de estacionamento de deficientes. Fonte: Manual de Especificações Técnicas para Vias Públicas, 2006, p. 70)

Dentro de tais parâmetros para construção de uma calçada acessível é possível se desenvolver um modelo para o uso na avenida Pr. Júlio a partir das variações possíveis, como é demonstrado na imagem a seguir.

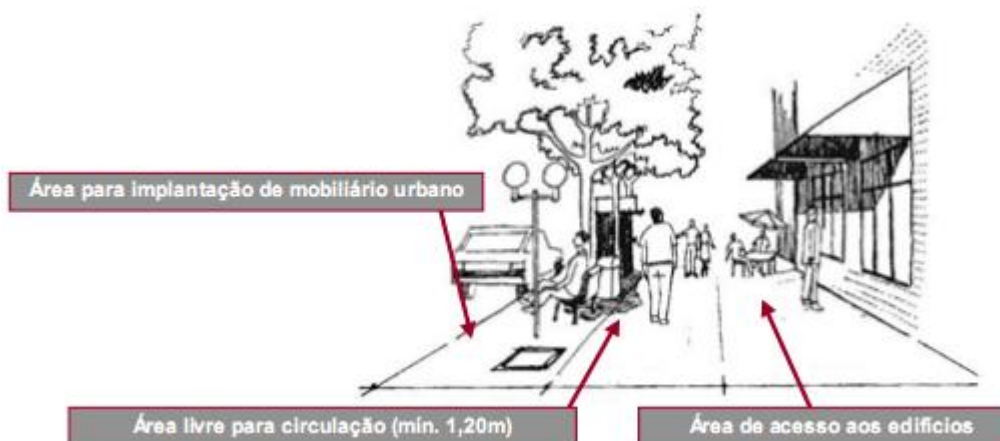


Figura 24: Definição das áreas necessárias para vias de tráfego de pedestres. Fonte: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 2006, p. 74.

Segundo Vargas e Castilho (2009, p. 121) existe uma disputa recorrente nos projetos urbanos entre pedestres e veículos, premidos sempre pela razão de dar vazão ao volume crescente de veículos tirando espaço dos pedestres em favor das dimensões do viário. Em Macapá, o passeio público resiste a proposta de ampliação, isso quando ocorre projeto de restauração (raro na cidade). Guimarães e Pelaes (2009) destacam o direito das pessoas perante a sociedade da qual fazem parte como o acesso a circulação dentre outros, e afirmam também que com o crescimento desordenado das cidades surgem diversos problemas, destacando as dificuldades para a acessibilidade aos espaços públicos. Isso constata a incorporação da engenharia de tráfego viária em grande escala, porém destitui a relevância dos pedestres como essência da urbanização. Com isso as calçadas estão segundo Vargas e Castilho (2009, p. 121) acanhadas e mal executadas, além do paisagismo e mobiliário urbano precários.

Partindo da premissa urbanística de que o caminhar é a forma fundamental de configuração dos fluxos de vitalidade interno de um dado conjunto urbano que se pretende requalificar (VARGAS E CASTILHO, 2009, p. 121). Assim a priorização e valorização espacial, funcional e estética do passeio público será a linha mestra de intervenção deste projeto. Considera-se que a área de intervenção já esta organizada de forma estratégica para a não circulação de veículos de carga como caminhões e ônibus, além de vias largas e por consequência da intervenção sinalizadas.

Vargas e Castilho (2009, p. 123) evidência a transição entre o centro velho e o centro novo no Projeto Corredor Cultural em São Paulo com estruturas contemporâneas, imprimindo o sentido de transformação da área central. Nesta percepção o centro da cidade de Macapá espontaneamente tem se caracterizado por estilos arquitetônicos modernos e contemporâneos, além da arquitetura colonial. Num momento oportuno de intervenção patrimonial, as instituições pertinentes deveriam tomar edificações que carregam a história da cidade e valorizar através da restauração das áreas antes que se percam com as transformações constantes e intensas que acontecem na cidade (sendo muitas já destruídas). Com isso é possível proporcionar neste centro comercial um caráter histórico, haja vista que este faz parte das áreas de colonização inicial da cidade, mas que ainda não foi reconhecida institucionalmente com a conservação, proporcionando a idéia de relação entre passado-presente-futuro.

Contudo, a criação de um modelo urbanizado de passeio público permitiria a vitalização da área central com espaços de convivência através de mobiliários urbanos que humanizem o espaço, pois proporcionariam conforto aos pedestres e uma inter-relação do espaço revitalizado com as pessoas que vivem nele.

#### **4.3.2 – Entendendo Modelo**

Lefebvre (2006) afirma que o conhecimento pode construir e propor “modelos”, e define o objeto não outra coisa além de um modelo da realidade urbana.

O projeto urbanístico bem desenvolvido, compreendendo “modelos”, formas de espaço e de tempo urbano, sem se preocupar com sua caráter atualmente realizável, para Lefebvre (2006), esses modelos podem resultar de um simples estudo das cidades, dos tipos urbanos existentes e combinatória de elementos. Este autor afirma que não se pode limitar essas proposições apenas a morfologia do espaço e do tempo, incluem estilo de vida, modo de viver na cidade, desenvolvimento do urbano.

Argan (2009) em uma análise sobre tipo e modelo exemplifica que a palavra “tipo” não representa a copia ou imitação da imagem de uma casa, mas sim a idéia de um elemento que poderia servir de regra ou modelo. Argan (2009) afirma

que o “modelo” é entendido, dentro da evolução prática da arte, como um objeto que deve repetir-se tal como é.

Quincy *apud* Argan (2009) defende que “tipo” é a idéia genérica, platônica, arquetípica, ou seja, define a essência conceitual daquilo que se analisa e torna-se flexível para adaptação em outras análises. O “modelo” é aquilo que se pode repetir com rigor, como um carimbo que possui uma série de caracteres recorrentes, possíveis de ser utilizados diversas vezes de acordo com as exigências.

Contudo o entendimento de “tipo” permeia a teoria, a partir de parâmetros conceituais de tipologia, enquanto “modelo” atinge a concretização do estudo conceitual, tratando-se materialização dos tipos para o modelo definido para o espaço proposto. Observando, com isso, a amplitude de tipos e sua flexibilidade de adaptação para determinado espaço estudado, e o modelo como o engessamento deste tipo para um modelo prático e passível apenas para aquele espaço, ou outro com mesmas características.

Com tais definições sistematizam parâmetros capazes de moldar a via objeto de estudo como modelo de intervenção no âmbito da acessibilidade urbana, considerando todos os quesitos legais e morais pertinentes ao acesso universal dentro das necessidades e peculiaridades da cidade de Macapá, da área de estudo e da demanda de fluxo existente.

#### **4.4 – A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

Para se entender a cidade, as abordagens sobre espaço e urbanização merecem destaque, pois amplificam e completam a compreensão da cidade. Lefebvre (2006) destaca a decorrência da filosofia da cidade, e esta propõe uma cidade ideal instituída nas cidades antigas como Atenas dentro da visão de Platão e Aristóteles e composta de cidadãos livres, constituindo uma comunidade na imaginação atual de Lewis Mumford e G. Bardet *apud* Lefebvre (2006), compondo com isso o modelo de cidade ideal. Le Corbusier *apud* Lefebvre (2006) percebe a cidade como relação do habitante e do habitat urbano com a natureza, o ar, o sol e as árvores numa visão metafísica acrescida de conhecimentos sobre a realidade da cidade moderna, este resulta numa prática urbanística e ideologia. Com isso a realidade urbana é resultado de um funcionalismo, onde função prevista e prescrita

na prática pela arquitetura definem as realizações, formando um “homem de síntese”.

A ideologia urbanística, acrescida desses filósofos, percebe-se com mais precisão para Lefebvre (2006), analisar problemas reais de todas as ordens leva a conhecimentos reais. A cidade não pode ser definida de forma absoluta, total, pois isto produziria arbitrariamente as relações peculiares existentes dentro da cada sociedade, tomando um padrão como receita para diversas circunstâncias, causando a desvalorização das relações humanas existentes que determinam a dinâmica da cidade, e não esta definindo como ocorrerá a vivência humana.

As necessidades sociais tem um fundamento antropológico, oposto e complementares, separados e reunidos, comprimidos e hipertrofiados, defendidos por Lefebvre (2006). A esses acrescentam-se necessidades específicas, parcialmente levadas em consideração pelos urbanistas, trata-se da necessidade de uma atividade criadora de obra, não apenas de produto e bens de consumo.

O urbanismo como ciência da cidade, segundo Lefebvre (2006), propõe o estabelecimento ou a reconstituição de unidades sociais cuja suas ligações e tensões preestabeleceriam uma unidade urbana dotada de uma ordem interna complexa, com uma estrutura flexível e uma hierarquia. A reflexão sociológica visa o conhecimento e a reconstituição das capacidades integrativas do urbano, e de participação prática, com a condição de críticas, verificação prática e preocupação global.

Montesquieu e Marx *apud* Souza (2000), nos séculos XVIII e XIX, ao defenderem a visão capitalista do mundo criam paradigmas capazes de definir o espaço como humanizado, um produto social na relação entre as pessoas e o meio. A urbanização das cidades torna-se produto da ideologia capitalista, marcada pela acumulação do capital, domínio de mercado e controle na produção de mão-de-obra.

Segundo Kohlsdorf (1985), a Revolução Industrial dá origem a um modo de pensar o espaço urbano que é totalmente distinto dos anteriormente existentes, porque a sociedade urbana que então emerge é completamente nova. Neste momento há um esvaziamento das áreas urbanas e uma aceleração fantástica do crescimento demográfico das cidades, iniciando o processo de urbanização, com a

inversão das relações de domínio entre cidade e campo. À transformação dos meios de produção, corresponde o advento de novas atividades urbanas de caráter social, política, econômica, culturais e psicossociais.

Neste contexto pode-se entender que houve uma revolução no modo de pensar a cidade, surgindo duas novas ordens sociais: o progressismo e culturalismo. Tais vertentes, para Kohlsdorf (1985), originam-se da observação da Revolução Industrial a partir de duas posições, onde um é descritivo e acrítico em relação à realidade e outro é crítico, porém nostálgico. O final do século XIX é marcado pelo começo do urbanismo, com pretensões expressamente científicas, há uma despolitização de enfoque, simultânea a uma especialização dos urbanistas.

A Revolução Industrial define novas formas de organização econômica e social, neste momento as relações sociais passam a ser complexas na dinâmica das cidades. Antes a este advento histórico os homens viviam para a sua sobrevivência, sendo por boa parte da história como nômades, pois quando os recursos naturais se esgotavam mudavam para outro lugar. Com as mudanças provocadas pela industrialização dos países no modo de vida, como o sedentarismo, a divisão do trabalho, promoveu a necessidade de controle da natureza pelo homem.

Souza (2000) assinala que com a expansão da produção manufatureira e industrial contribuem para o sistema de mercados mais também o processo de desenvolvimento urbano. Esse autor ainda destaca que somente no século XIX o grau de desenvolvimento econômico alcançado pela humanidade e o de organização social permitiu a proliferação de cidades, em que a urbanização e modernidade comportassem a fixação de grandes aglomerados humanos.

No século XIX, neste contexto dos aglomerados urbanos nas cidades, a partir da Revolução Industrial e do êxodo rural, o espaço moderno evidencia-se como consequência de uma reflexão social para esta realidade, segundo Zevi (1994), as exigências coletivas volta-se a simplicidade, e tem considerações funcionais. Substitui a densidade pela leveza, o isolamento pelo contato do interior com o exterior, a robustez pela resistência e possibilidade de maiores espaços livres. Com isso Zevi (1994) define as duas correntes espaciais da arquitetura moderna: o funcionalismo e o movimento orgânico.

Zevi (1994) afirma que o funcionalismo surge na escola de Chicago, século XIX, representado em potencial pelo arquiteto suíço-francês Le Corbusier, que formula o espaço geométrico racional e estabelece continuidade como essência da produção. Já o movimento orgânico, representado pelo americano Frank Lloyd Wright volta-se para racionalidade e organicamente a humanidade.

A arquitetura funcional advinda do modernismo representa as exigências mecânicas da civilização industrial, objetiva o prático e à técnica da padronização. O advento da arquitetura orgânica considera não só técnica e utilidade, mas a psicologia do homem, numa visão pós-funcionalista da humanização da arquitetura.

Essa evolução da forma adensada, de uma verdade fixa, indiscutível e invariável, para Zevi (1994), numa interpretação mecânica da ciência, na busca de resolver problemas quantitativos, na industrialização da construção. Para qualificar o problema e humanizar o espaço adquirindo uma postura social, coletiva e individual, e o aprofundamento do conhecimento psicológico, neste momento nasce a arte contemporânea.

As características essenciais dessa urbanização contemporânea são sua velocidade e generalização, o que acarreta grande sobrecarga para a rede de serviços públicos, acentua os contrastes urbanos. A deterioração do meio urbano fundamenta a contemporaneidade da urbanização, a rapidez do processo apresenta-se incompleta e desestruturada, a falta de novas estruturas que acompanhe as necessidades da cidade decorre na existência de favelas, habitações deterioradas, condições de vida desumanas, esgoto a céu aberto.

Nos países subdesenvolvidos a recente industrialização gerou rapidíssimo processo de urbanização, porém com conseqüências muito drásticas como o subemprego, mendicância, favelas, criminalidade, etc. Este também agravado pela falta de políticas públicas de planejamento urbanos firmes, incisivas, capazes de sair do papel e se tornarem efetivas no cotidiano das cidades.

O Brasil é afetado pela expansão capitalista e industrialização após os países da Europa, pois somente no final do século XV inicia o processo de ocupação, e passa a ser colônia de Portugal. Somente em 1930 segue o modelo de desenvolvimento capitalista com a implantação do processo de industrialização. Se retratar aos fatos históricos, a Amazônia foi marcada por uma economia baseada na



exploração e extrativismo vegetal, posterior a este ocorreu também o extrativismo mineral.

O Estado do Amapá, como parte desta realidade amazônica, teve sua ocupação motivada pela instalação da Indústria de Comércio e Minérios S.A. – ICOMI, de 1957 até 1980, que explorava manganês para exportação. A imagem seguinte denota a transformação urbana ocorrida no centro urbano da cidade de Macapá, eixo, este, de crescimento desde quando esta ainda denominava-se Vila de Macapá, em meados de 1780.

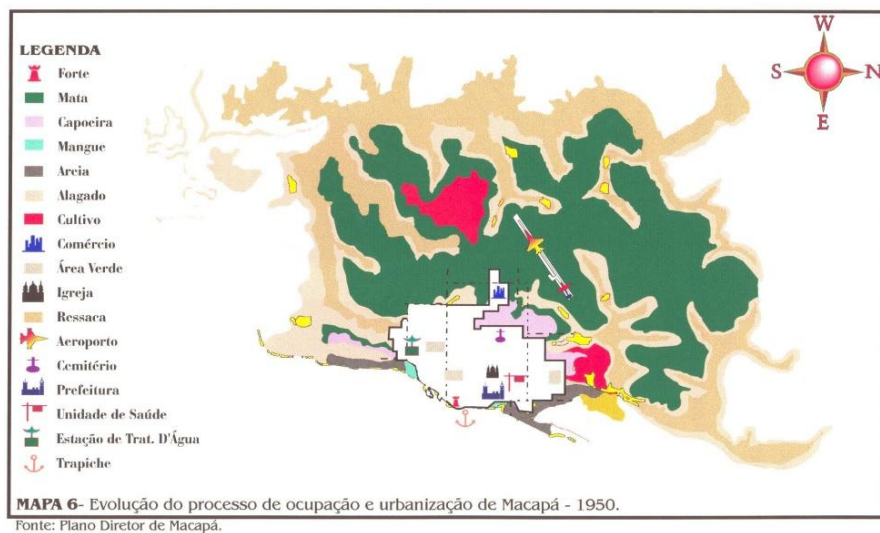


Figura 25: Evolução Urbana de Macapá nas décadas de 1950. Fonte: Plano Diretor elaborado pela Grumbilf do Brasil em 1959.

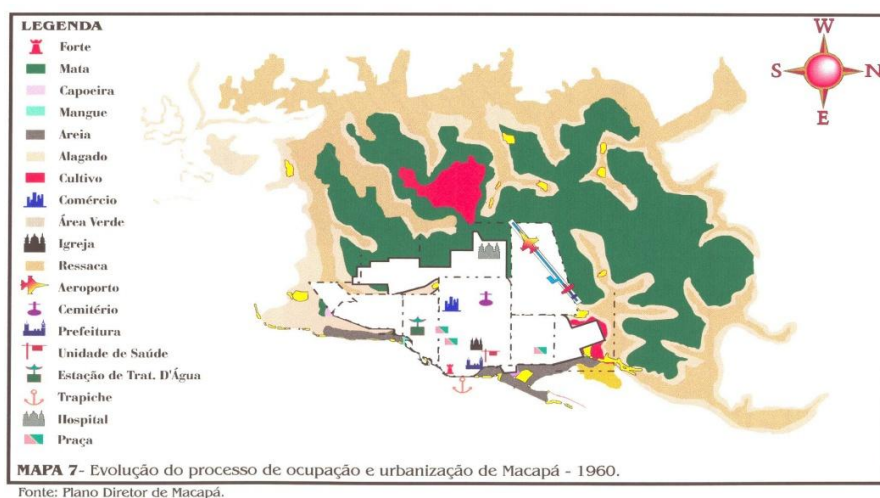


Figura 26: Evolução Urbana de Macapá nas décadas de 1960. Fonte: Plano Diretor elaborado pela Grumbilf do Brasil em 1959.

A imagem transmite o crescimento urbano repentino, de aproximadamente duplicação de sua área, e com isso a possível desordem urbana e social, conflitos desenvolvidos pela precariedade e falta de estrutura do espaço. Dados estatísticos do IBGE – 2007 contaram um montante de 37.477 habitantes em 1950 e na próxima década o total é de 68.511 habitantes.

Outro advento importante na economia do estado foi à implantação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, na década de 1990 (PORTO, 2007). Com isso muitos migrantes vieram e desembarcaram no estado tentados pelas ofertas de trabalho, provocando desordenamento espacial na ocupação das áreas urbanas.

O censo do IBGE – 2007 divulgou para esta década uma população urbana de 231.131 habitantes, o que reflete o “boom” populacional do advento da ALCMS. A cidade já era tomada por aproximadamente dezesseis bairros. Como pode ser observado na imagem.

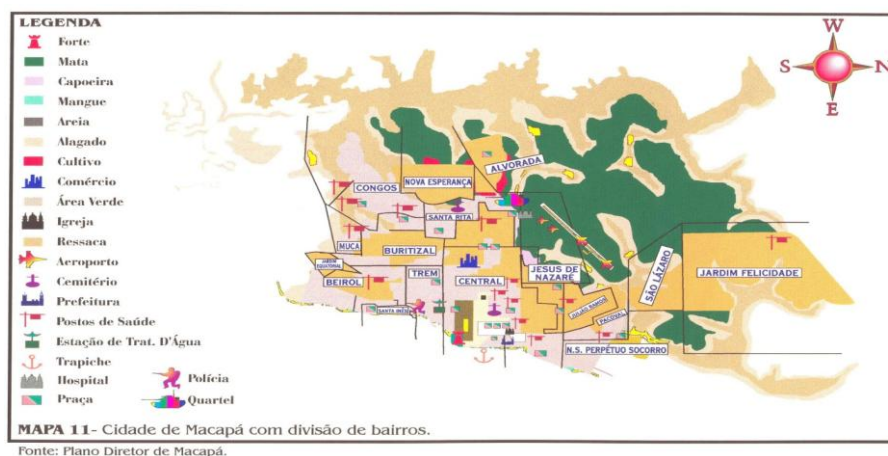


Figura 27: Configuração Urbana de Macapá na década de 1990. Fonte: Plano Diretor elaborado na gestão de João Alberto Capiberibe em 1995.

O crescimento demográfico acelerado em Macapá decorreu do fenômeno de ocupação aleatória, propiciando áreas desestruturadas e com ocupação intensa, sem onerar sobre responsabilidade de infra estrutura urbanas nas áreas por parte do poder público, enfatizado pelo descaso das políticas públicas para intervir ocupação ocorrida com mínimo ordenamento, haja vista que parte das áreas ocupadas eram de ressaca.

Neste enfoque Resende (2004) afirma que o espaço como fator social é constantemente alterado para abrigar as diferenças e as contradições entre todos os indivíduos e, nessa ótica, está incluída a importância da acessibilidade para as pessoas com deficiências. Sposito *apud* Resende (2004) lembra que a urbanização é constantemente reconstruída como espacialidade, redesenha-se a partir da fragmentação do espaço urbano e da intensificação da circulação de pessoas, mercadorias, etc.

No entanto, a dinâmica de ocupação do espaço aliada ao fator social deveriam produzir a humanização da cidade, desenvolvendo aspectos práticos que envolvem o convívio de todos, sem distanciar as questões legais da prática, haja vista que a legislação brasileira, a nível federal, e desde o ano 2004 no âmbito estadual e municipal com a ocorrência do Plano Diretor e suas leis complementares, asseguram em diversas páginas, a universalização da mobilidade urbana.

Neste contexto legal, Guimarães e Pelaes (2009) evidenciam que no período do Projeto ICOMI foram elaborados diversos planos para Macapá, tornando-se um conjunto de teorias a serem implantadas. Tostes *apud* Guimarães e Pelaes (2009) citam o diagnóstico de Grumbilt em 1959, da Fundação João Pinheiro em 1973 e de HJ Colle em 1977 todos elaborados no período em que o Amapá era território. Estes fizeram parte de uma evolução teórica do planejamento necessário para o estado, trataram de mobilidade como fundamental para este desenvolvimento, mas desconsideraram a acessibilidade como tópico importante a ser tratado.

Na cidade de Macapá, o descaso histórico para com as questões específicas de acessibilidade, sendo considerado evidente em eventos, movimentos, na participação das audiências do Plano Diretor Participativo de Macapá, a luta pela eliminação das barreiras arquitetônicas e pelo direito de ir e vir. Somente no Plano Diretor de 2004, foi mencionado a garantia a acessibilidade em todos os âmbitos: calçadas, transporte, lazer, etc. E só se expressa na prática na atual administração da cidade, a partir da intervenção legal através do Ministério Público, diante das denúncias enfatizadas pelos portadores de necessidades especiais atuantes dentro de associações e movimentos. Leis a níveis federais estão sendo cumpridas fazendo com que a maioria da frota de ônibus da cidade seja adaptada, calçadas estejam sendo construídas em diversas áreas onde eram inexistentes dotadas de

rampas, estacionamentos demarcados para acessibilidade, entre outras atitudes de universalização do acesso a cidade.

Resende (2004) afirma que é de fundamental importância que a inclusão seja a tônica da democracia e que todas as pessoas sejam respeitadas em suas diferenças, pois a acessibilidade, mais que um dever é um direito que respeita a dignidade humana, a qualidade de vida e o exercício da cidadania no cotidiano das cidades. E nesta perspectiva é que Macapá precisa se desenvolver, pois para uma cidade com 366.484 habitantes (IBGE 2010) é inaceitável manter um crescimento desordenado, desestruturado, despreocupado, especialmente em área central, comercial, antiga e de alta trafegabilidade de pessoas e veículos como se trata a avenida Padre Júlio, área de estudo. E segundo o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) classifica-se como Setor Comercial.

Souza (2010) defende um desenvolvimento urbano autêntico para as cidades, para isso não se pode confundir uma simples expansão do tecido urbano e a crescente complexidade deste, na esteira do crescimento econômico e da modernização tecnológica, mas sim uma conquista de melhor qualidade de vida para um número crescente de pessoas e de mais justiça social.

O capitalismo como modo de produção e gerador de riqueza tem cumprido sua missão eficientemente, acontece que as distorções geradas como a injustiça social e a agressão ao meio ambiente precisam da intervenção estatal que pode promover mudanças, melhorando os marcos legais e institucionais. O Estado tem competências regulatórias e normatizadoras, além da capacidade de intervenção que precisem de recursos e sua captação e mobilização são auxiliadas pelo Estado. Sendo este o grande aliado da sociedade civil em busca da qualidade de vida, pois esta sozinha não conseguiria certas mudanças.

As associações da sociedade civil como a associação dos deficientes físicos precisam estabelecer alianças que produzam políticas públicas com ações capazes de servir como ferramenta para pressionar o Estado para a realidade.

Em Macapá, desde 1994, a Associação dos Deficientes Físicos do Amapá – ADFAP, vem galgando seu espaço no Estado. Fundada por Fernando Pereira de Oliveira e este a presidiu até o ano de 2010, quando ocorreu o processo eleitoral democrático entre seus filiados e foi eleito João Bosco como atual presidente.

Segundo informações do ex-presidente da ADFAP, Fernando Pereira, a associação tem em torno de 370 a 380 Associados com algum tipo de deficiência, no entanto, esta Associação não apresenta regimento interno que estabeleça objetivos, metas, estratégias, e outras determinações ordenadoras da Associação. Embora apresente estas dificuldades, é uma entidade regularizada e reconhecida na sociedade com seu papel de luta pela acessibilidade.

Em detrimento de uma política estadual de apoio às pessoas portadoras de deficiência foi sancionada a Lei nº 0498, de 04 de janeiro de 2000 do então governador João Alberto Rodrigues Capiberibe, que define para esta Lei como portadora de deficiência a pessoa com incapacidade de se desenvolver, integral ou parcialmente, e de atender, por si mesma, as exigências de uma vida normal, em virtude da deficiência, congênita ou não, de suas faculdades físicas, mentais, sensoriais ou sociais. Nesta são definidos em seus artigos os objetivos, diretrizes e plano da política estadual de apoio às pessoas portadoras de deficiência

A Lei nº 0971, de abril de 2006 do Estado do Amapá sancionada pelo então governador Antônio Waldez Góes da Silva redisciplina a matéria sobre os direitos das pessoas com deficiência no Estado do Amapá. Esta lei cria o Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência – CONDEAP, órgão colegiado e permanente e de composição partidária entre governo e sociedade civil, com caráter consultivo, deliberativo e fiscalizador e está vinculado à Secretaria de Estado da Inclusão e Mobilidade Social.

O CONDEAP tem por finalidade, segundo o descrito na Lei supra citada, fortalecer e implementar políticas públicas que asseguram assistência e atendimento especializado às pessoas com deficiência, bem como eliminar a discriminação e garantir o direito à proteção especial e à plena participação nas atividades políticas, econômicas, sociais e culturais no Estado. O CONDEAP de acordo com o capítulo I desta Lei será composto por 18 membros: 06 representantes de órgãos governamentais, 06 representantes de entidades dos usuários e 06 representantes de entidades não governamentais prestadoras de serviços.

Desde 2010 foi implantado a Coordenadoria de Acessibilidade do Município que é vinculada diretamente ao Gabinete do Prefeito. Por se tratar de uma coordenação nova apresenta-se em fase de estruturação. O atual coordenador é Fernando Pereira de Oliveira, que afirmou em entrevista a existência de

aproximadamente 3.000 cadeirantes no estado e 2.000 cadeirantes na capital. Ao exemplificar projetos municipais de intervenção no passeio público em busca da acessibilidade menciona a rua Adilson José Pinto Pereira, no bairro São Lázaro, onde calçadas estão sendo reconstruídas de forma correta, com piso tátil e rampas em todas as esquinas.

No âmbito do transporte coletivo, desde 2004 com o Decreto nº 5296 regulamentou-se a obrigatoriedade de 40% do transporte coletivo acessível, onde até então era suprido somente por determinação do Ministério Público através de ônibus específico para atender a essa demanda. Diante disso, segundo Fernando Pereira, mais de 70 ônibus acessíveis circulando na cidade. Neste mesmo ano o Ministério Público determinou e exigiu licitação pública para que 100% dos veículos de transporte coletivo da cidade fosse acessível, com um prazo que está vinculado a vida útil do veículo para substituição gradativa da frota por ônibus com plataforma de elevação.

Atualmente, a Associação já alcançou espaço em diversas áreas como no âmbito profissional, no qual é fiscalizado a obrigatoriedade das empresas contratarem funcionários portadores de alguma deficiência, os concursos públicos reservarem vagas para tais pessoas, e a qualidade no atendimento dos transportes públicos. Tudo isso com determinada preocupação das instituições governamentais e empresariais em disponibilizarem a acessibilidade aos seus espaços. Estes ganhos da ADFAP são coroados com o seguinte slogan: “Deficientes Eficientes”.

#### **4.4.1- Caracterização da Área de Estudo**

Uma das avenidas principais da cidade de Macapá, no bairro central, a avenida Padre Júlio Maria Lombaerd, fica no centro comercial da cidade, sendo uma via de grande fluxo nos sentidos leste/oeste. O mapa da cidade a seguir, mostra o traçado da avenida e a localização das edificações. Trata-se de uma via importante, pois engloba o centro histórico da cidade com poucas edificações de arquitetura antiga se confundindo com arquiteturas contemporâneas do centro comercial atual. Teve seu extremo leste, até o século XVIII, banhado pelo rio Amazonas, hoje, com a construção da Praça Beira Rio, como um dos maiores pontos turísticos da cidade, delimita seu começo. Um setor comercial, via prioritária de estruturação e

edificações de caráter comercial, residencial e misto, definido pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) atravessa a cidade como parte do eixo de ligação dos municípios de Macapá/Santana.

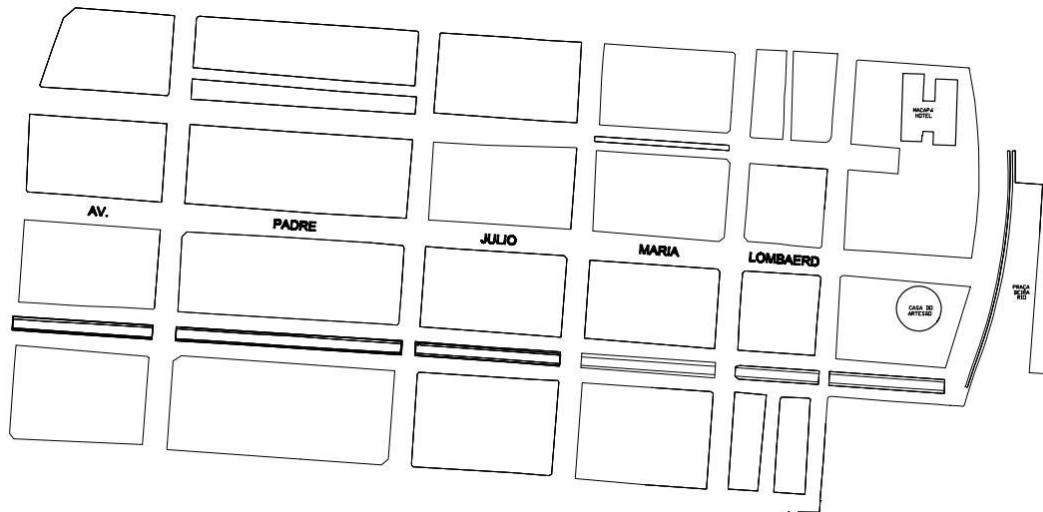


Figura 28: Localização da Avenida Padre Julio Maria Lombaerd. Fonte: Bruna Laurindo e Israel Serique, 2010.

O sistema de ruas da cidade é ordenado e retilíneo, com quadras regulares e vias paralelas. As vias subsequentes a avenida Padre Júlio como é popularmente mencionada na cidade são as avenidas Mendonça Júnior (avenida do canal) e Professora Cora de Carvalho. A avenida Padre Júlio trata-se de uma via de mão dupla e intenso trânsito nos dois sentidos. Observa-se durante boa parte do dia carros estacionados em todas as vagas disponíveis, e outros ocupando a rua como acostamento, evidenciando insuficiência de vagas, que segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Macapá no seu Anexo VI (2004, p. 45) o centro comercial define para cada 20m<sup>2</sup> de área bruta locável tem que existir 1 vaga de estacionamento, além da obrigatoriedade de previsão de local para carga e descarga de material observando a proporção mínima de área correspondente a 3% das vagas. E edificações adensadas em toda a área de estudo e seu redor, lojistas invadindo a via de pedestre com propagandas visuais e sonoras.



- Poluição visual;
- Carros parados aleatoriamente;
- Desrespeito ao ordenamento do trânsito.

Figura 29: Av. Padre Júlio e seus problemas. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Macapá (2004) divide a cidade em setores de acordo com os usos. A avenida Padre Julio Maria Lombaerd em seu percurso permeia três setores: setor comercial, setor especial e setor de lazer. Com isso, o seu uso se dimensiona a diversas atividades que agregam características específicas aos trechos da via. O capítulo de Políticas Públicas irá definir com mais detalhes as atividades passíveis de serem desempenhadas no trecho de estudo da avenida Padre Júlio.

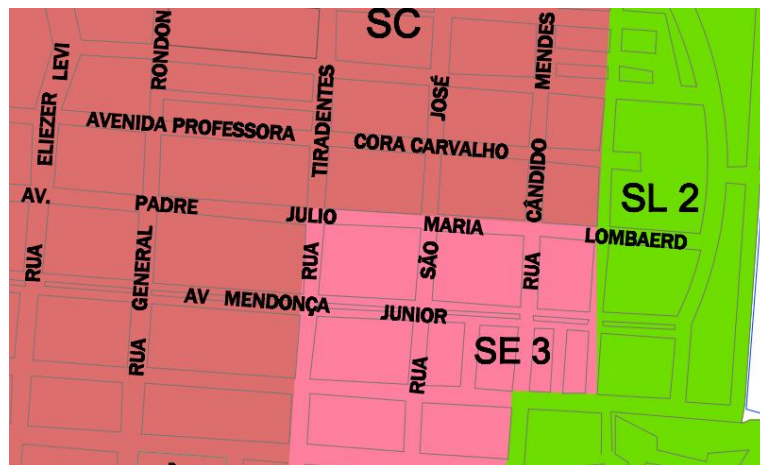


Figura 30: Setores de Macapá. Fonte: Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Macapá, 2004, anexo I, p. 28.

Emergente a cidade de Macapá, mas não ao centro comercial e em especial a avenida Padre Júlio, é a inexistência de sistema de esgoto primário, onde



apenas a área central da cidade é contemplada, deixando todo o restante da cidade com o esgoto residencial despejado nas vias, e em casos piores, as residências em palafitas, despejam seu esgoto na área de ressaca dos rios. A área contemplada pelo esgoto está em destaque na imagem, que define apenas 4,2% da cidade com aproximadamente 400 mil habitantes.



Figura 31: Área coberta pelo sistema de esgoto primário em Macapá. Fonte: Acervo Dr. José Alberto Tostes, 2009.

Ponto importante que define a constituição da área de estudo é seu relevo e sua hidrografia. Em uma área de planície, como praticamente toda a cidade, com vegetação predominantemente de cerrado, a avenida Padre Julio também se caracteriza, em seu extremo leste, em épocas passadas, como área de várzea com vegetação de mangues, definindo um solo de grande porosidade e argiloso, com evidência de lençóis freáticos abundante em suas camadas mais superficiais.

Tais percepções nos permitem definir uma área de fragilidade em seu solo ao considerar o grande adensamento populacional sofrido nesta área litorânea da cidade, vias pavimentadas com asfalto e concreto, edificações construídas muro a muro, sem definir nenhum tipo de espaçamento. Mesmo que o Plano Diretor (2004) respalde solos permeáveis e vegetações estes são inexistentes na área de estudo, contudo o caimento natural do relevo conduz a água das chuvas primeiramente a avenida posterior a avenida Padre Julio, conhecida como avenida do canal, alagando expressiva área do centro comercial, invadindo lojas e causando perdas irreparáveis. A única área do entorno da via de estudo que permite pouca permeabilidade perto da necessidade da região, é a Praça da Zagurí, chamada após a reforma de Parque do Forte (2009) e Praça do Coco (2010).

A área central da cidade de Macapá coincidente com o centro tradicional antigo, segundo Beltrão e Porto (2009), com atividade principal o comércio, contempla a avenida de estudo. Este possui diversas atividades na área comercial como lojas de confecção, eletrodomésticos, importados, materiais de construção, revenda de veículos, farmácias, possui também serviços de banco, clínicas, laboratórios, bares, lanchonetes e restaurantes, residências antigas e edificações mistas, espaços de cultura e lazer como praças, centro cultural, casa do artesão, feira temporária, praça de comidas típicas, entre outros atrativos turísticos.

Com isso a área de estudo requer para esta concentração de equipamentos urbanos uma infra-estrutura pertinente e compatível como equipamentos relativos a segurança, transporte, mobilidade universal, além de diretrizes de ordenamento territorial a serem seguidos para se manter a qualidade dos espaços em se tratando de seu grande uso pela população, com organização, limpeza, entre outros.

Contudo adentrar-se-á no entendimento da cidade de Macapá e a área de estudo a avenida Padre Júlio a partir da visão de autores adensados no estudo da cidade e do espaço urbano, transformando experiências vividas, em especial como embasamento para o próximo capítulo, Gordon Cullen em seu mundo agradável de experiências e explicações.

#### **4.4.2- A Imagem da Cidade**

Gordon Cullen (2009) retrata a paisagem urbana como a arte de tornar coerente e organizada, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Neste enfoque utilizar-se-á essa leitura para o entendimento da cidade. Cullen (2009, p. 09) afirma:

Uma cidade é algo mais do que o somatório dos habitantes: é uma unidade geradora de um excedente de bem-estar e de facilidades que leva a maioria das pessoas.

Para tanto, considera o impacto visual da cidade sobre os seus habitantes ou visitantes, e propõe mostrar como uma reunião de pessoas ou edifícios pode criar um excedente de atrações visual para toda a coletividade.

Com isso entender a cidade de Macapá a partir do ponto de vista de Gordon Cullen (2009) é entender as imagens a partir do que elas transmitem com o intuito de organizar, visualmente, o ambiente urbano dentro das confusas sensações produzidas pelas diversas informações expressas da rotina turbulenta.

Cullen (2009) afirma que o homem tem em todos os momentos a percepção de sua posição relativa, sente a necessidade de se identificar com o local que se encontra, e esse sentido de identificação, por outro lado, está ligado a percepção de todo o espaço circundante. Como parte da realidade da cidade, serão analisados pontos preponderantes ao observar a área de estudo no macro entendimento da cidade.

#### 4.4.2.1 - Visão Serial

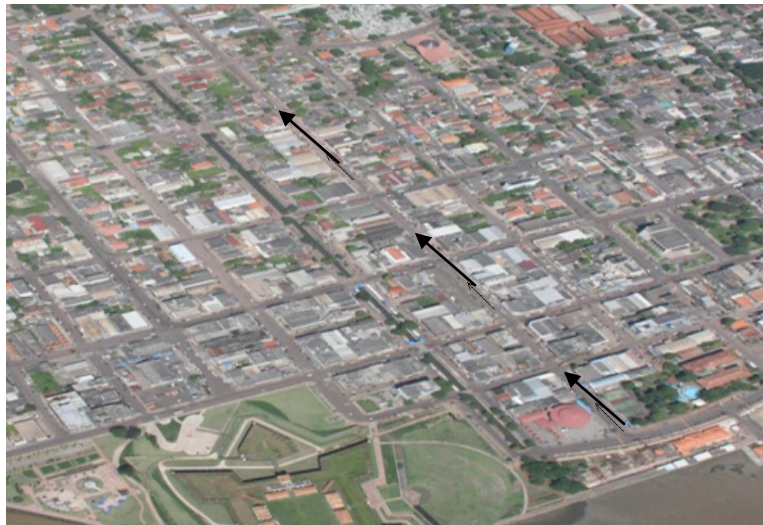




Figura 32: Seqüência de observações feitas na avenida Padre Júlio. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

O transeunte pode atravessar a cidade a passo uniforme e a paisagem urbana surge muitas vezes como uma sucessão de surpresas ou relevâncias súbitas. É o que se entende por visão serial. O percurso leste-oeste definido no caminhar da avenida Padre Julio M<sup>a</sup> Lombaerd, segundo as setas demonstradas na imagem em perspectiva da cidade limita a visão da praça a Rua Eliezer Levy. A observação vai sendo retratada a partir dos impactos visuais que dão vida e desordem ao percurso. Cada foto sugere, apesar da retilínea avenida, os desvios de alinhamento, recuos, saliências, edificações, vias e calçadas.

Percebe-se a descontinuidade da medida das calçadas, que no extremo leste apresentam 3 (três) metros de largura, e no decorrer do percurso varia em trechos com 2 (dois) metros, e outros trechos com 1,50 (um e cinqüenta) metros. Esta variação nota-se que decorre da mudança de alinhamento de algumas edificações, além do avanço das vagas de estacionamento sobre a calçada e a irregularidade da locação dos postes, telefones públicos, placas, e até mesmo ambulantes sobre o passeio. Essas irregularidades denotam um descaso muito maior e mais grave que vem do poder público com falta de ações fiscalizadoras.



#### 4.4.2.2 - Local

Cullen (2009) afirma que num mundo de conceito bem definidos as estradas destinar-se-iam ao trânsito de pessoas. Mas verifica-se também que o exterior se encontra ocupado para fins sociais e comerciais. A ocupação de determinados espaços como os recintos, pontos focais, paisagens, etc., são formas de apropriação do espaço. Pode-se interpretar que são áreas evidenciadas dentro de um todo analisado pelas suas relações interpessoais.

Dentro dessa perspectiva destaca as causas mais freqüentes de apropriação do espaço e as condições que levam a ocupação de determinados locais. Abrigo, sombra, conveniência e um ambiente aprazível são as causas mais freqüentes da apropriação do espaço, exemplos de mobiliário para este tipo de apropriação são os desenhos no pavimento, postes de iluminação, abrigos, enclaves, pontos focais e recintos, e confere que dessa ocupação do mobiliário a cidade adquire um caráter mais humano e diverso.

A apropriação do espaço no ponto de vista do privilégio se dá pelas linhas privilegiadas susceptíveis de ocupação. Ressaltar a área ao extremo leste da avenida Pr. Júlio que limita-se por muros de arrimo e guarda-corpos ao entorno do Rio Amazonas, em se tratando da qualidade da vista proporcionada pela imagem, este se caracteriza um local privilegiado.



Figura 33: Vista da orla de Macapá no alinhamento da avenida Padre Júlio. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

Os desníveis, por sua vez, podem ser utilizados, segundo Cullen (2009), de maneira funcional, para unir ou separar a atividade dos diversos utentes de uma via pública. Como pode ser entendido nos desníveis entre pista de rolamento e calçadas, calçadas e edificações, que determinam os usos e garantem segurança a trafegabilidade de todos de acordo com os desníveis construídos.

A partir deste ponto de vista é possível fazer uma análise a avenida Pr. Julio de caráter acessível, pois a possibilidade de desníveis para garantir a separação dos usos pode promover a diferenciação dos acessos, pois desníveis do tipo degraus não garantem aos portadores de necessidades especiais o uso de determinados espaços, como é o caso da falta de rampa para subir nas calçadas, fazer travessias nas vias, ou acessar as edificações de uso comum, assim como desníveis do tipo degrau na construção independente e irresponsável das calçadas por particulares.



Figura 34: Percurso feito por um cadeirante na avenida Padre Júlio. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

A delimitação, numa continuidade a análise espacial da área de estudo consiste numa quebra de continuidade que obriga o olhar a deter-se, mas sem bloquear a nossa sensação de progressão. Num *over book* de anúncios de caráter visual e auditivo a avenida Padre Júlio delimita-se lateralmente por um alinhamento de pontos comerciais maciçamente adensados por toda a avenida, como um delimitador de visão e interesses, pois trata-se de uma área atraente para usuários em busca de comercialização, visualmente percebida na imagem seguinte.

Hoje em dia o ambiente construído encontra-se totalmente fragmentado em zonas desconexas. Entre os diversos fatores que contribuem para a unificação e

coesão numa cidade, o pavimento é um dos mais importantes. Os caminhos para peões redefinindo as pessoas para Cullen (2009, p. 123) transformam a cidade numa estrutura transitável, ligando os diversos locais por meios de degraus, pontes, pavimentos com padrões distintos, ou por quaisquer outros elementos de conexão que permitam manter a continuidade e acessibilidade. As vias motorizadas são fluídas e impessoais, os caminhos para peões são insinuantes e ágeis, conforme a cidade e sua dimensão humana.



Figura 35: Percurso feito por um cadeirante na avenida Padre Júlio. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

Neste enquadramento certifica-se a importância das vias, em seus diversos níveis para a dinâmica da cidade e em especial de determinadas zonas comerciais de intenso trânsito e alto grau de interação necessitando ligações e conexões definidas e intensas para garantir sua continuidade.

#### 4.4.2.3 - Conteúdo

Neste tópico Cullen (2009) relaciona este aspecto com a própria constituição da cidade: a sua cor, textura, escala, o seu estilo, a sua natureza, a sua personalidade e tudo o que a individualiza.



Figura 36: Trânsito na avenida Padre Júlio. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

Nesta imagem pode-se analisar seu conteúdo a partir da justaposição de elementos, que transforma tudo num caos inexpressivo. Por isso a sobreposição de elementos de intenso uso causam uma confusão. Trata-se de atividades comerciais concentradas, via principal de mobilidade da cidade por sua possibilidade de travessia na cidade no sentido leste/oeste, além de ser em sua continuidade uma via intermunicipal (Macapá-Santana), ligação turística da cidade com a sua via costeira, acesso a espaços culturais e de lazer, entre outras atividades atrativas, onde intensificam-se acessos de pedestres, veículos, ciclistas e motociclistas. Com isso a importância de capacitar a via ao acesso universal.

Em se tratando dos diversos tipos de qualidades que individualizam uma vila ou cidade dois mundos as diferenciam, sendo: a rua movimentada e ruidosa que atravessa a zona do comércio e dos negócios e que, em determinada altura, segue a uma bacia silenciosa e deserta como uma cidade secreta. Nesta descrição é possível remeter a avenida Padre Júlio que desemboca na orla da cidade contemplada pelo rio Amazonas e seu trapiche, caracterizando uma cidade secreta.





Figura 37: Vista do traçado da orla de Macapá. Fonte: Bruna Laurindo, Israel Serique, 2010.

A sobreposição de usos, desde que se começou a levar o planejamento urbano a sério, uma das principais diligências tem sido a do alojamento de pessoas em casas longe da sujidade, ruído e mau cheiro da indústria. Mas apesar de ninguém se opor seriamente a isso, o fato é que a segregação e o zoneamento continuam, pondo em risco as grandes unidades da nossa vida social. A separação nítida das áreas de uso segundo sua atividade, na prática, em Macapá, ainda esta acontecendo, mas o zoneamento definido pelo Plano Diretor Participativo de Macapá (2004) consideram as áreas a partir de seu uso predominante, com incentivos, prioridades e outras especificidades para cada zona ou segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004), setor. Além da tendência observada de concentração das atividades por parte dos particulares em determinadas áreas, denotando uma forma de facilidade de acesso a diversos serviços de mesma vertente, como é o caso da concentração de comércio varejista de roupas e calçados na área de estudo.

Como aspecto de especial interesse para o urbanista, a noção de escala em desenho urbano, definido como a escala em mapas. O caso da avenida Padre Júlio, e como pode ser visualizado no mapa seguinte, a sua imponência na malha viária da cidade, iniciando seu percurso no ponto mais à leste da cidade de Macapá, e percorrendo perpendicularmente as margens da cidade, de forma retilínea a encontrar-se com a rodovia Duca Serra.



Figura 38: Mapa Geral de Macapá com o traçado da avenida Padre Júlio. Fonte: Prefeitura de Municipal de Macapá, 2008.

Dentro do traçado da cidade, que desde seu início foi planejada com vias largas e perpendiculares as margens para servirem de corredores de ventilação para a cidade. Neste percurso as relações se intensificam pelas relações comerciais existentes e pelos acessos possíveis através desta via.

Entre os diversos elementos naturais que compõem a paisagem urbana, a árvore é o mais freqüente, quem afirma é Cullen (2009, p. 84). A relação entre árvores e cidades tem uma longa e respeitável tradição. A possibilidade de criar recintos no decorrer da via como meio de promover relações no espaço urbano é inexistente na avenida Padre Júlio pela falta de arborização, estruturas naturais capazes de promover reuniões entre os transeuntes, que apenas trafegam em busca de seus interesses e desconhecem a essência do entorno, de suas peculiaridades. Somente espaços dotados de verde, capaz de refrescar o ambiente e contrastar com as estruturas de concreto que o rodeiam poderiam promover descanso aos pedestres, ambiente agradável a permanência e relações inter pessoais de humanização do meio ambiente.

Cullen (2009, p. 98) destaca que a sinalização nas ruas deve ser clara por forma transmitir de imediato uma indicação inequívoca. Com isso a simbologia utilizada nas vias evidenciadas pelo branco e preto situam efetivamente sua mensagem no local de mais fácil leitura. Isso possibilita a melhor fluidez do trânsito em todos os seus níveis: pedestres, bicicletas, motocicletas e veículos.

#### 4.4.2.4 - Ponto Focal

A noção de cidade como um local de reunião, de contato social, de ponto de encontro, foi assumida como incontroversa através da história de nossa civilização até ao século XX. Observa-se que um objeto fixo pode atrair objetos móveis. Contudo o objeto mais móvel em uma cidade é o ser humano e, por razões possivelmente diferentes, ele próprio necessita de poder ancorar-se nas várias atividades exteriores, comerciais, recreativas e sociais. A árvore, poder-se-ia dizer que ela providencia sombra, abrigo, segundo Cullen (2009, p. 106). Já coberturas e bancos, entre outros elementos podem também tornar-se pretexto para as reuniões. A inexistência de elementos “âncora” no decorrer da avenida Padre Júlio tornam-a dinâmica pela sua circulação, mas sombria pela sua falta de relação com as pessoas.

Contudo entender a organização espacial dentro dos parâmetros mais relevantes de organização a partir da imagem de Cullen (2009), e retratar a realidade da área observada para análise e entendimento no contexto da produção do projeto é fundamental nos pontos estudados por dado autor, haja vista sua visão do urbano a partir de percepções humanizadas.

#### 4.5 – A PRODUÇÃO DA CIDADE DE MACAPÁ

O sociólogo Max Weber *apud* Souza (2010) em seu escrito seminal sobre a natureza das cidades, originalmente de 1921, a cidade é primordial e essencialmente, um local de mercado, pois surge de tais relações. Uma cidade também é um local onde pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidade e interesse.

Dentro da cidade, os espaços se definem de acordo com a atividade predominante, causada por restrições, zoneamentos ou voluntariamente pelas simples tendências históricas abstraídas pela área para Souza (2010). Os espaços que concentram comércio e serviços apresentam-se como localidades centrais intra-urbanas, e na grande maioria o centro comercial coincide com o centro histórico. A proporção da área central e sua importância para a cidade está relacionado ao porte da cidade.

A fisionomia da cidade retratadas por Kevin Lynch (2010) embasa o entendimento da cidade a partir de seus elementos principais de constituição. Neste o conteúdo das imagens das cidades podem ser classificados em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

#### **4.5.1 – Vias**

As vias são canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. Ao examinar sistematicamente a imagem ambiental suscitada em campo, pode-se criar uma imagem pública da avenida Pr. Júlio.

A concentração de um hábito ou atividade especial numa rua pode torná-la importante aos olhos dos observadores. A avenida Padre Júlio, no centro de Macapá, associa-se ao comércio, pois em seu longo esta atividade predomina. Por esta atividade, a via estudada concentra multidões e grande movimento de carros, pois a agitação do comércio caracteriza a intensidade de fluxos.

Outro ponto, ao observar as vias, são as características de suas fachadas, que com suas peculiaridades tornam-se importantes para a identificação do sistema viário. A maciça ocupação dos estabelecimentos comerciais na maior extensão da via Padre Júlio, principalmente pela peculiaridade de divisões das atividades comerciais, onde no extremo leste da via a predominância é comércio de roupas, calçados e bancos, entre as vias Hildemar Maia e Santos Dumont o comércio é de acessórios para automóveis, e no trecho entre rua Marcelo Cândia e Paraná comercializam materiais de construção.

A proximidade de características especiais da cidade aumenta a importância de uma via. A avenida Padre Júlio tem sua importância para a cidade de Macapá proveniente de sua relação com a orla da cidade, pois tem uma relação limítrofe ao leste com as margens do rio Amazonas. Como parte da estrutura urbana da cidade a avenida Padre Júlio torna-se eixo divisor da cidade em zona norte e sul, trata-se de uma via central, retilínea e contínua. As vias com grau satisfatório de continuidade foram escolhidas como as mais seguras, pois podem ser seguidas pelos que não conhecem a cidade.

As vias com origem e destino claros e bem conhecidos tinham identidades mais fortes, ajudavam a unir a cidade e davam um senso de direção sempre que passavam por ela. Pode-se definir para a via Padre Júlio apenas uma origem bem definida: a rua Francisco Azarias da Silva Costa Neto na Praça Zagury, sendo no seu destino a sua capacidade de travessia em toda a cidade como via intermunicipal, apesar de ser interrompida pela mudança de nome a partir do entroncamento com a rua Paraná.

Algumas ruas importantes para a cidade podem ser imaginadas em conjunto como uma estrutura simples de memorizar, apesar de possíveis irregularidades, desde que mantenham uma relação geral coerente entre si. O sistema viário de Macapá leva a esse tipo de imagem, o paralelismo básico das ruas e suas perpendicularidades em ângulos retos permitem o quadriculado das quadras e a visualização de um ordenamento viário planejado. E como via primária dentro desse sistema viário a avenida Pr. Júlio se enquadra, tendo sua existência iniciada junto com os primeiros passos da cidade.

#### **4.5.2 – Limites**

Limite os elementos lineares não considerados como ruas, são geralmente as fronteiras entre dois tipos de áreas, quebra de continuidade lineares: praias, margens de rios, lagos, etc. Parecem mais fortes os limites que não só predominam visualmente, mas tem uma forma contínua e não podem ser atravessados. O rio Amazonas, em Macapá, é o limite a diversas ruas assim como a leste a avenida Padre Júlio. A imponência da praça que contempla esta margem de rio é importante ponto turístico para a cidade, principalmente por circundar o Forte mais conservado do país.

#### **4.6 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE**

A Política Urbana está prevista na Constituição Federal de 1988 posto que, segundo Resende (2004, p. 59), em um país como o Brasil, cujas cidades crescem abruptamente tanto na legalidade quanto na ilegalidade, há uma fundamental necessidade de que exista um planejamento urbano sólido e aplicável.

Este planejamento é necessário não só para garantir a dignidade humana, mas também o respeito pelo meio ambiente. Neste sentido, o artigo 182 da Constituição Federal de 1988 determina:

Art. 182 – A política de desenvolvimento urbano, executado pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. §1º - O Plano Diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

A Lei nº 10.257/2001 denominada Estatuto da Cidade, regulamenta a Política Urbana Constitucional e estabelece normas de ordem política e interesse social para regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (RESENDE, 2004, p. 60).

Segundo o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (2006, p. 22), a formulação de uma política nacional de mobilidade urbana para construção de cidades sustentáveis, pelo Ministério das Cidades, veio promover o planejamento integrado sobre mobilidade das cidades. Essa política tem foco na intersecção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Esse último inclui o acesso democrático à cidade e ao transporte público e a valorização da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, objeto de aplicação do Decreto nº 5296/04.

#### **4.6.1 – Mobilidade Urbana**

O Ministério das Cidades junto com o CONFEA produziram um guia em 2005 onde afirma que os Planos Diretores normalmente são superficiais ao focar o planejamento apenas ao transporte e ao trânsito, desconsiderando a mobilidade das pessoas. Com isso, incorporar a Mobilidade Urbana no Plano Diretor tem sido necessário. Priorizar no conjunto de políticas de transporte e circulação a mobilidade das pessoas, o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte. Nesta perspectiva é possível destacar como princípio de

planejamento a universalização do acesso à cidade; a democratização dos espaços públicos.

A mobilidade urbana é causa e consequência do desenvolvimento econômico-social, da expansão urbana e da distribuição espacial das atividades, além da relação destas com a infra-estrutura, transporte motorizado e a questão ambiental. Existe também a relevância da infra-estrutura viária para o planejamento físico-territorial, onde é determinado na Constituição Federal como serviço público essencial para o desenvolvimento sustentável da cidade.

Souza (2010) define para os termos “cidades sustentáveis” e “sustentabilidade urbana” afirmando que estes não estão apenas vinculados a sociedade e a natureza, estas abrangem também as relações sociais, sem considerar apenas as questões crescentes de poluição e aquecimento global, mas a insustentabilidade das cidades pela crescente disparidade socioeconômica no espaço, a violência urbana, entre outros problemas insustentáveis.

O atual processo de urbanização, segundo o guia do Ministério das Cidades/CONFEA (2005), propicia a fragmentação ao analisar o espaço urbano, onde problemas no sistema de transporte são dissociados da circulação de veículos particulares e do uso do solo. A análise conjuntiva de todos esses aspectos que condicionam a circulação das pessoas nas cidades é fundamental para compreender a mobilidade urbana.

Desenvolver um conceito de mobilidade urbana sustentável é fundamental para o desenvolvimento das cidades. Para isso deve ser considerado todo o espaço público onde há circulação de pessoas, que envolve as áreas de pedestres e as vias, evitando intervenções parciais.

Segundo o artigo 13 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) entende-se por mobilidade as ações envolvendo a acessibilidade da população aos bens e aos serviços e a circulação das pessoas e mercadorias nas mais diversas modalidades, incluindo todos os meios abrangidos nessas ações.

A mobilidade urbana, a partir da dinâmica de crescimento de aproximadamente 4% ao ano da cidade de Macapá, fica debilitada pelos diversos percalços existentes no espaço. Este aspecto está inerente a qualidade de vida dos

habitantes da cidade, pois a falta de estrutura adicionado a necessidade crescente dessa estrutura urbana prejudica a satisfação dos moradores desse espaço que precisam da mobilidade diária em suas vidas.

Esta qualidade de vida é confirmada no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) em seu art. 2º em que define que são objetivos gerais do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá atender às necessidades de todos os habitantes quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento de forma sustentável.

Com isso compreende-se a influência existente entre o ser humano e o espaço em que vive, e que este deve oferecer uma relação acolhedora de qualidade, mas para isso o grande responsável pela dinâmica do espaço, o ser humano, precisa equipar-se de instrumentos capazes de garantir que as intervenções sejam ordenadas rumo a qualidade de vida e a democratização desta, e não a necessidade capitalista vinculada a retornos financeiros independente das conseqüências possíveis.

E quando de posse desses instrumentos defensores da qualidade de vida a todos os cidadãos, precisam-se ser utilizados de forma planejada, englobando perspectivas de longo prazo e não imediatistas como se caracterizam as políticas públicas que regem a realidade da cidade de Macapá. Além da capacidade de flexibilidade das políticas já instituídas, pois com o advento de acontecimentos inesperados ou não planejados possa haver a adaptação para uma nova realidade.

No caso da avenida Padre Júlio Maria Lombaerd os espaços existentes para que se garanta a mobilidade em todos os níveis é pertinente, considerando que esta área, apesar de parte histórica da cidade, seus construtores planejaram avenidas largas e bem ordenadas. Contudo esta perspectiva foi desconsiderada quando a ocupação da área foi pensada somente do ponto de vista do capital, pois áreas privadas se estruturaram aproveitando toda a área e desconsiderando as necessidades do todo. Qualidade na estruturação das calçadas (desníveis, acessos, avanço da área privada para o espaço público com placas, estacionamentos e outros abusos), ausência de vagas de estacionamento para o contingente atraído para área, desumanização dos espaços pela ausência de recintos.



O guia elaborado pelo Ministério das Cidades/CONFEA (2005) define as principais diretrizes para a promoção da mobilidade urbana, sendo passível de destaque as seguintes:

- Reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres: o deslocamento a pé para locais onde estão disponíveis os serviços públicos essenciais ou comércio deve ser valorizado. Este modo de transporte é favorecido através da melhoria da qualidade das calçadas, do paisagismo, da iluminação e sinalização.
- Propiciar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade: o acesso de pessoas com deficiência aos sistemas de transporte tem como imagem o acesso do usuário da cadeira de rodas, esquecendo de todos os outros tipos de deficiência. Modos possíveis de transportes e adequações necessárias nos espaços públicos tem que englobar o acesso de gestantes, idosos e crianças.

O Plano Diretor de Macapá (2004) no artigo 67 define a composição da malha viária urbana, sendo esta dividida em vias expressas, vias arteriais primárias, vias arteriais secundárias, vias coletoras, vias locais e vias mistas. Os parágrafos subsequentes deste artigo definem cada categoria de via:

§ 1º: Entende-se por vias expressas aquelas que apresentam alta capacidade de tráfego e velocidade, com o mínimo de interseções, separação das pistas e faixas de acostamento, não necessariamente de domínio municipal.

§ 2º: Entende-se por vias arteriais primárias aquelas que apresentam elevada capacidade de tráfego e velocidade, com traçado contínuo, predominantemente com acessos e interseções controladas, que servem ao tráfego de passagem, com estacionamento controlado e, preferencialmente, de domínio municipal.

§ 3º: Entende-se por vias arteriais secundárias aquelas que apresentam média capacidade e velocidade de tráfego, em geral sem separação das pistas nem controle de acessos, cuja função é complementar e interconectar as vias arteriais principais, com estacionamento parcialmente controlado e domínio municipal, podendo, também, ser compostas por binário de vias de mão única com as mesmas características.

§ 4º: Entende-se por vias coletoras as vias urbanas de baixa velocidade que servem de conexão para o sistema arterial, tendo como função coletar, canalizar e distribuir o tráfego das vias locais, sem controle de acessos, com estacionamento parcialmente controlado e de domínio municipal.

§ 5º: Entende-se por vias locais aquelas de baixíssima velocidade com função de servir apenas como acesso às áreas lindeiras, inseridas em uma área delimitada, sem controle de acessos e com estacionamento permitido, sendo de domínio

municipal. (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, 2004, p. 35)

Dentro das vias da cidade foram definidos eixos de prioridade para estruturação urbana, no artigo 68 do Plano Diretor de Macapá (2004), destes eixos, o inciso X especifica o binário composto pelas avenidas Padre Júlio Maria Lombaerd e Professora Cora de Carvalho. Com isso estas vias terão preferência na implantação de melhorias urbanísticas, com instalação de ciclovias ou ciclofaixas.

A partir desta sistematização, pode-se desenvolver para a avenida Padre Júlio, análises mensuradas para cada nível do sistema viário, mesmo estas interagindo na dinâmica de mobilidade urbana da cidade de Macapá.

As calçadas destinadas aos pedestres em suas diversas especificidades de mobilidade são dimensionadas com barreiras ao acesso universal defendido legalmente em diversas instâncias. Podendo ser observado a inexistência de rampas de acesso em algumas calçadas no perímetro central da via e para quase todas, exceto no cruzamento da avenida Padre Júlio com a rua Francisco Azarias da Silva Costa Neto, angulação das rampas dimensionadas incorretamente, além de sua largura ter que ser na mesma dimensão da faixa de segurança para travessia de pedestres. Outra observação pertinente ao calçamento é a falta de padronização do calçamento, diversos desníveis em sua extensão, altura da calçada para o acostamento incompatível com as dimensões de segurança para a abertura da porta do veículo e conseqüente aproximação do meio fio em seu estacionamento, e larguras diferenciadas principalmente pelos diversos usos feitos do calçamento por conta da falta de fiscalização nesta área assim como no restante da cidade.

A avenida Padre Júlio é uma via coletora de mobilidade no eixo leste/oeste de importante fluxo da cidade por duas características predominantes: ser área de concentração comercial e via contínua de travessia da cidade entre dois extremos, e ter suas vias paralelas com menor estrutura para dividir o fluxo. E no sentido norte/sul existem as vias arteriais, sendo de destaque pelo alto nível de fluxo e seu traçado contínuo abrangendo todo o percurso da cidade, podendo ser evidenciadas as ruas Cândido Mendes, São José, Tiradentes, General Rondon e Eliezer Levi. Estas são vias de mão única, capazes de absorver um alto fluxo de trânsito, com sinalização mínima, mas que nos horários de 12 horas e 18 horas apresentam uma concentração de veículos que reduz a fluidez do trânsito.

Pode ser observado na avenida Padre Júlio e demais vias adjacentes a área central da cidade, problemas no trânsito relativos a falta de consciência dos motoristas, que param seus veículos em qualquer espaço sem perceber que estão parando em local obstrutor do trânsito, ou por ser próximo de esquinas, ou por estar próximo demais de paradas de ônibus, ou até mesmo no meio da via como faixa paralela de estacionamento a faixa realmente existente e é permitida obstruindo a pista de rolagem. Ponto relevante também é a falta de fiscalização da Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004) no seu anexo VI que define o quadro das vagas de garagem e estacionamento, sendo para o centro comercial a obrigatoriedade de 1 vaga/20m<sup>2</sup> de área bruta locável mais circulação de público, ou seja, não é permitido a utilização do passeio público como área de estacionamento de veículos, apesar disso acontecer em diversos trechos na avenida Padre Júlio. E em consideração a Lei ser atual em comparação com o ordenamento do centro comercial da cidade, isso não destitui a obrigação de se tomar medidas referentes a subestimação de vagas de estacionamento, e de planejar intervenções para estruturar a área de acordo com a demanda existente e crescente.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) tem entre suas diretrizes e critérios que o norteiam e regulamentam seus instrumentos, destaque a necessidade de condicionar o desenvolvimento urbano à capacidade da infra-estrutura, ao acesso universal a equipamentos e serviços e à construção de uma cidade sustentável e sem desigualdades sociais. No que se refere ao conteúdo desta Lei em sua primeira parte, tem-se as estratégias de desenvolvimento, que trata de temas referentes a prioridades a serem tratados em Macapá para alcançar o desenvolvimento urbano e ambiental do Município que correspondam aos princípios que introduzem o Plano Diretor (2004), de equidade social na distribuição de bens, sustentabilidade, acessibilidade universal, gestão participativa e planejada.

Na continuidade desta Lei e de sua relação com a defesa da acessibilidade universal tem-se no artigo 1º, que dispõe sobre o desenvolvimento urbano e ambiental do Município de Macapá tem como premissas, a ser destacado o parágrafo VII, a universalização da mobilidade e da acessibilidade municipal.

O artigo 33º do Plano Diretor Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) define-se que a Estratégia para Qualificação do Espaço Urbano tem

como objetivo geral ordenar e regulamentar o aproveitamento dos espaços da cidade, para propiciar um ambiente mais saudável e confortável para os seus usuários e criar novas oportunidades de geração de trabalho e renda para a população, sobretudo relacionadas ao lazer e ao turismo. E tem como alguns de seus objetivos específicos instituir, consolidar e revitalizar centros urbanos dinâmicos, e adotar padrões urbanísticos que melhorem a acessibilidade e favoreçam a criação de uma nova identidade urbanística para a cidade, condizentes com as características climáticas e culturais de Macapá. Na sua seqüência, no artigo 34º tem-se como diretriz a ser destacada referente ao acesso universal para a qualificação do espaço urbano ampliação da acessibilidade para pessoas portadoras de deficiências ou com mobilidade reduzida, reportando-se às exigências das normas técnicas brasileiras específicas.

Em seu artigo 35º considera-se que a implementação da Estratégia para Qualificação do Espaço Urbano se dará mediante: projetos de urbanização que privilegiem a pavimentação ou recuperação das pistas e das calçadas, a implantação de ciclovias ou ciclofaixas e o plantio de árvores nas calçadas, especialmente nos logradouros com maior fluxo de veículos e pedestres; projetos que promovam a adequação e/ou ampliação das redes de serviços urbanos que interfiram na qualidade dos logradouros públicos, incluindo os sistemas de drenagem de águas pluviais e de iluminação pública; e definição de áreas para estacionamento de veículos e paradas de ônibus.

E ao se especificar a abordagem dentro da área de estudo, que se trata da Área de Interesse Comercial (AIC) que se destinam prioritariamente para o estímulo às atividades de comércio e serviço atendendo as diretrizes e normas da lei de uso do solo. E o parágrafo único defende a criação da AIC com intuito de atender os objetivos e as diretrizes expressas nesta Lei, especialmente na Estratégia para Qualificação do Espaço Urbano, priorizando também a garantia da acessibilidade universal nos espaços públicos e coletivos.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) define em seu conteúdo, para sistematizar a cidade, as subzonas. No artigo 81 define para a área de estudo da avenida Pr. Júlio em Subzonas de Ocupação Prioritária (SOP) são aquelas propícias ao adensamento para aproveitamento da infra-estrutura e equipamentos urbanos instalados e previstos. Estas caracterizam-

se pelo seu coeficiente de aproveitamento do terreno alto nas áreas com melhor infra-estrutura, progressivos e condicionados para os demais; a verticalização baixa ou média com garantia de conforto térmico e ambiental e condicionada à implantação de infra-estrutura urbana; a aplicação dos instrumentos indutores do desenvolvimento urbano para estímulo ao adensamento e para liberar áreas para promoção de habitação popular e/ou implantação de equipamentos urbanos e comunitários, de acordo com o previsto nesta lei. O § 2º deste artigo afirma as prioridades para as Subzonas de Ocupação Prioritária: implementação dos instrumentos previstos no inciso III do § 1º deste artigo; valorização das áreas de concentração comercial; cadastramento e monitoramento dos imóveis.

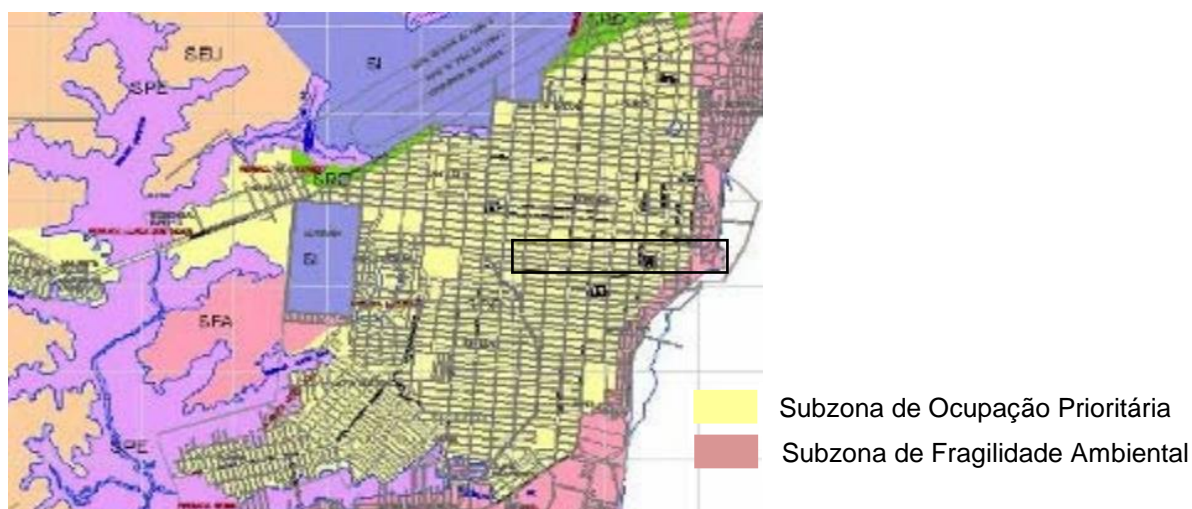


Figura 39: Divisão em subzonas de Macapá com enfoque no perímetro da avenida Pr. Júlio. Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, 2004, anexo I, mapa 6, p. 73.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004) ordena a cidade em setores urbanos. O artigo 8º desta lei determina que na zona urbana encontram-se diversos setores de acordo com os usos, sendo os seguintes setores os incidentes na extensão da avenida Padre Júlio:

Inciso I - Setor Comercial – inserido em uma das Áreas de Interesse Comercial prevista no Plano Diretor (2004), com as seguintes diretrizes específicas: o incentivo à alta densidade; a verticalização baixa; e o reforço ao centro de comércio e de serviços da cidade.

Inciso XII - Setor de Lazer 2 – inserido na Subzona de Fragilidade Ambiental prevista no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, com as seguintes diretrizes específicas: a) incentivo à baixa densidade; b) ocupação horizontal; c) incentivo à implantação de atividades comerciais e de serviços de apoio ao lazer e ao turismo.

Inciso XVI - Setor Especial 3 – inserido em uma das Áreas de Interesse Comercial prevista no Plano Diretor (2004), caracterizada como área de entorno da Fortaleza de São José de Macapá, com a diretriz específica de sujeição do uso e da ocupação do solo à valorização do bem histórico. (Lei de Uso e Ocupação do Solo, 2004, p. 9 e 11).

A tabela seguinte, apresentado no anexo V da Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004), resume as regras para a intensidade de ocupação dos setores previstos para a área de estudo. Definindo a qualidade da ocupação da área comercial de Macapá para que se mantenha um adensamento do solo passível de planejamento para se manter a qualidade de vida nesta cidade e qualidade do uso desse espaço de tanta atração populacional por suas atividades de comércio desenvolvidas.

SETOR	DIRETRIZES PARA INTENSIDADE DE OCUPAÇÃO	PARAMETROS PARA OCUPAÇÃO DO SOLO					
		CAT máximo	Altura máx. da edificação (m)	Taxa de Ocupação máxima	Taxa de permeabilização mínima	Afastamentos Mínimos	
						Frontal	Lateral e Fundo
Comercial SC	alta densidade	1,2 (a) ou 1,5 (b)	14	80%	isento até 250m <sup>2</sup>	3,0	1,5 ou
	verticalidade baixa	2,0 (c)					2,5 (e) ou 0,3 x H (d)
Lazer 2 SL2	baixa densidade ocupação horizontal	1,0 (a)	8	60%	20%	3,0	2,5
Especial 3 SE3	média densidade ocupação horizontal	1,0 (a)	8	70%	15%	3,0	1,5 (e) ou 2,5 (d)

Tabela 02: Intensidade de ocupação de acordo com os setores. Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, 2004, anexo V, p. 44.

Notas:

(\*) condicionado à implantação de instalações coletivas de saneamento básico.

(a) CAT básico, conforme previsto no Plano Diretor Urbano e Ambiental.

(b) CAT máximo com aplicação de outorga onerosa do direito de construir.

(c) CAT máximo com aplicação da transferência do direito de construir para lote receptor do potencial construtivo, conforme previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental.

(d) H = altura da edificação.

(e) para ocupação horizontal encostada em 1 (uma) das divisas.

Dentro dos preceitos definidos pelas leis em suas diversas esferas pode-se definir um norteamento para intervenções no âmbito urbanístico, como se trata este projeto. Com isso, oportunizar-se-á defender uma intervenção pautada nas possibilidades legais para o espaço em estudo, ordenando a via de forma e efetivar o que se tem como teoria a ser seguida.

## V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho como subsídio para o entendimento da importância da acessibilidade urbana na cidade de Macapá permeou questões referentes a realidade da avenida Padre Júlio como calçamento, adensamento populacional, usos, além de outras peculiaridades. Assim como demonstrou a importância desta via para a cidade como fundamental na área central, além de via coletora de tráfego em todo o sentido leste/oeste da cidade.

Com isso, confirma-se a relevância de se adequar a avenida Padre Júlio eliminando as várias barreiras ambientais e arquitetônicas para garantir o acesso as pessoas com deficiência física, principalmente aquelas cuja deficiência é mais uma característica pessoal, o que não impede que a vontade de viver prevaleça, mesmo que com a realidade da acessibilidade a desafie romper obstáculos diariamente, saindo da condição de vítima para participante da vida.

As quantitativas barreiras destacadas no percurso da avenida Padre Júlio podem ser evitadas com a ruptura do paradigma da exclusão e com a adoção de um efetivo planejamento urbano para que a cidade possa ser de todos, ou seja, as limitações impostas pela deficiência seriam menos evidenciadas se o espaço urbano não oferecesse tantos obstáculos.

Vale ressaltar que o Plano Diretor de Macapá (2004) defende em seu texto a qualidade de vida através de seus objetivos de atender as necessidades de todos os habitantes e promover a justiça social. Faltando apenas a efetivação deste em práticas de responsabilidade social assegurando a acessibilidade como meio de alcançar tais objetivos.

Com isso, a intervenção na avenida Padre Júlio viria como um modelo de adequação do meio urbano para o acesso de todos, abrindo assim uma vertente real para a discussão das possibilidades de acessibilidade para a cidade de Macapá, implantando de forma concreta os princípios de dignidade humana e o respeito pela cidadania a partir do respeito às especificidades das pessoas que usam o espaço urbano, para que consiga sonhar e possa conquistar, mediante sua competência, trabalho, dedicação e independência, sem ter que sempre estar se adaptando ao lugar ou enfrentando barreiras.

## REFERÊNCIAS

ABNT - Associação Brasileira de Normas e Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos.** Rio de Janeiro - 2004.

ABNT - Associação Brasileira de Normas e Técnicas. **NBR 6023: Informação e Documentações – Referenciais – Elaboração.** Rio de Janeiro – 2002.

ABNT - Associação Brasileira de Normas e Técnicas. **NBR 10.520: Informação e Documentação – Citações em Documentos – Apresentação.** Rio de Janeiro – 2002.

ABNT - Associação Brasileira de Normas e Técnicas. **NBR 14.724: Informação e Documentação – Trabalhos Acadêmicos – Apresentação.** Rio de Janeiro – 2006.

AMAPÁ. Lei n.º 0498, de 04 de janeiro de 2000. **Política Estadual de Apoio às Pessoas Portadoras de Deficiência, e dá outras providências.** Governo do Estado do Amapá. Macapá – 2000.

AMAPÁ. Lei n.º 0971, de 03 de abril de 2006. **Direitos das Pessoas com Deficiência no Estado do Amapá.** Governo do Estado do Amapá. Macapá – 2006.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil: Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais n° 1/92 a 53/2006 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão n° 1 a 6/94.** – Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edição Técnica.

BRASIL. Decreto-Lei n.º 5296, de 2 de dezembro de 2004. **Normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** Casa Civil. Brasília – 2004.



BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.** Casa Civil. Brasília – 2001.

BRASIL. Lei n.º 9503/97, de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro.** Casa Civil. Brasília – 1997.

BOARETO, Renato. **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível.** Ministério das Cidades. Brasília – 2006.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana.** Edição 70 Ltda, Portugal – 2009.

DUARTE, C.R e COHEN, R. (coords). **Acessibilidade para Todos: uma cartilha de orientação.** UFRJ. Rio de Janeiro - 2004.

DUARTE, Cristiane Rose; COHEN, Regina. **Pesquisa e Projeto de Espaços Públicos: rebatimentos e possibilidades de inclusão da diversidade física no planejamento das cidades.** In: *Projetar 2005 – II Seminário Sobre Ensino e Pesquisa em Projeto de Arquitetura.* Rio de Janeiro - 2005.

FARRET, Ricardo Libanez, GONZALES, Suely Franco Netto, HOLANDA, Frederico Rosa Borges de, KOHLSDORF, Maria Elaine. **O Espaço da Cidade: contribuição à análise urbana.** Parma. São Paulo – 1985.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito a Cidade.** Centauro. São Paulo - 2006

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** Martins Fontes. São Paulo – 2010.

MAIA, Cesar. **Manual para Acessibilidade aos Prédios Residenciais da Cidade do Rio de Janeiro.** Prefeitura do Rio de Janeiro – 2003.

Ministério das Cidades, CONFEA. **Plano Diretor Participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos.** Brasília – 2005.

NEUFERT, Peter. **Arte de Projetar em Arquitetura**. 17ª Ed. Gustavo Gili. Barcelona – 2005.

OLIVEIRA, Aíla Seguin Dias Aguiar de. **Acessibilidade Espacial em Centro Cultural: Estudo de Casos**. Dissertação de Mestrado, UFSC. Florianópolis – 2006.

OLIVEIRA apud BINS ELY, Vera H. M. **Desenho Universal: por uma arquitetura inclusiva**. Grupo PET/Arq/ SESu/ UFSC. Florianópolis - 2001.

PIETÁ, Elói. **Manual de Especificações técnicas para Vias Públicas**. Prefeitura do Município de Guarulhos. São Paulo – 2006.

TRINDADE, Saint-Clair C. Jr. CARVALHO, Guilherme. MOURA, Aldebaran. NETO, João Gomes. **Pequenas e Médias Cidades na Amazônia**. Fase. Belém – 2009.

RESENDE, Ana Paula Crosara de. **Todos na Cidade: o direito a acessibilidade das pessoas com deficiência física em Uberlândia**. EDUFU. Uberlândia – 2004.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro – 2010.

VARGAS, Heliana Comin. CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Manole. São Paulo – 2009.

ZEVI, Bruno. **Saber Ver a Arquitetura**. Martins Fontes. São Paulo – 1994.

#### **Internet:**

SASSAKI, Romeu K. **Conceito de Acessibilidade**. Artigo disponível em: 5/06/2006. Site: <http://www.bengalalegal.com/romeusassaki.php>. Acesso: 11.set.2009 as 15:36 horas.

**Revistas:**

Artitextos 08. **Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura/Universidade  
Técnica de Lisboa.** Lisboa - 2009

## APÊNDICE I – Entrevista

**Instituição:** \_\_\_\_\_

**Nome:** \_\_\_\_\_

**Profissão/Cargo:** \_\_\_\_\_

- Como surgiu a Associação dos Deficientes Físicos do Amapá?
- Em que ano a ADEAP foi fundada?
- Qual o objetivo da ADEAP na sociedade amapaense?
- Quais as conquistas obtidas pela associação?
- Do que trata o regulamento da ADEAP?
- Quantos associados a ADEAP tem?
- Qual as maiores dificuldades da ADEAP?
- Quem compõe a atual diretoria da ADEAP?