

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

JULY FRANCISCA ALCOLUMBRE LIMA

**CIDADES DE SANTANA (AP) E CAIENA (GF): UM ESTUDO COMPARATIVO
SOBRE A CONCEPÇÃO DE PLANEJAMENTO URBANO – 2000-2011**

MACAPÁ – AP
Março / 2013

JULY FRANCISCA ALCOLUMBRE LIMA

**CIDADES DE SANTANA (AP) E CAIENA (GF): UM ESTUDO COMPARATIVO
SOBRE A CONCEPÇÃO DE PLANEJAMENTO URBANO – 2000-2011**

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

Orientador:

Prof. Pós Doutor José Alberto Tostes”

MACAPÁ – AP

Março / 2013

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

Lima, July Francisca Alcolumbre.

Cidades de Santana (AP) e Caiena (GF): um estudo comparativo sobre a concepção de planejamento urbano – 2000-2001 / July Francisca Alcolumbre Lima; orientador José Alberto Tostes. Santana, 2013.

98 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Coordenação do Curso de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo.

1. Planejamento urbano – Macapá (AP). 2. Urbanização. 3. Cidades–Desenvolvimento urbano. 4. Macapá (AP)– Fronteira – Guiana (GF). 5. Guiana (GF) –Fronteira –Macapá (AP). I. Tostes, José Alberto. (orient.). II. Fundação Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD (22.ed). 711.4

JULY FRANCISCA ALCOLUMBRE LIMA

**CIDADES DE SANTANA (AP) E CAIENA (GF): UM ESTUDO COMPARATIVO
SOBRE A CONCEPÇÃO DE PLANEJAMENTO URBANO – 2000-2011**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Federal do Amapá - UNIFAP,
aprovado com nota 8,5, como requisito
parcial à obtenção do título de Bacharel.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Pós Doutor José Alberto Tostes

Msc. Anna Rachel Julianelli

Msc. Fátima Andrade Pelaes

Santana - AP, 21 de março de 2013

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, pela saúde, fé e perseverança que tem me dado.

A minha mãe Conceição, a quem honro pelo esforço com o qual me manteve na escola pública, permitindo-me condições de galgar êxito na sociedade letrada.

A meu marido Keynes, meu fiel companheiro nas horas de tribulação, pela paciência de lidar comigo e por querer fazer parte da minha vida, de meus sonhos e de minhas realizações.

A minha amada filha Aimée, pela paciência de respeitar minha ausência em tantos momentos importante de sua vida.

AGRADECIMENTOS

A Deus, que me deu forças suficiente para nunca desistir, que sempre me orientou em direção aos meus objetivos, que iluminou meus caminhos e me guiou nos momentos mais difíceis desta jornada.

A minha família, em especial o meu marido e minha filha, pela compreensão nas horas de ausência devido à dedicação ao Curso e a este trabalho;

Aos meus amigos que sempre estiveram ao meu lado em todos os momentos. Em especial aos amigos Paulo Contente, Silvano Soares e Silvia Quadros companheiros de todos os momentos.

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

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

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

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

*Desejo ver um mundo melhor, mais fraternal,
em que as pessoas não queiram descobrir os
defeitos da outras pessoas, mas sim, que
tenham prazer de ajudar o outro.*

Oscar Niemeyer

RESUMO

O propósito desta pesquisa está baseado em compreender a partir de análise comparativa o planejamento e infraestrutura das cidades de Santana (AP) e Caiena (GF), por se tratarem de cidades médias e possuírem uma forte predisposição a relações de desenvolvimento econômico. Para tanto, a pesquisa objetiva elucidar ainda pontos característicos ao que tange organização social, econômica, política administrativa, física e estrutural dessas cidades. Ressalta-se que o foco da pesquisa é a problemática urbana, questão que atinge boa parte das cidades brasileiras. Para isso, optou-se por um recorte temporal que compreende o período de 2000 a 2011, onde acordos foram firmados e celebrados entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996 até os dias de hoje. Tais análises serão alicerçadas sob o prisma de quatro categorias conceituais, a ótica do planejamento, da urbanização, da sustentabilidade urbana e do desenvolvimento local, por ser tratar de um corredor denominado transfronteiriço.

Palavras-chave: Planejamento Urbano, Sustentabilidade Urbana e desenvolvimento local.

RÉSUMÉ

Le but de cette recherche basée sur cette compréhension de l'analyse comparative de la planification et de l'infrastructure des villes de Santana (AP) et Cayenne (GF), parce qu'ils sont les villes moyennes et ont une forte prédisposition à développer les relations économiques. Pour cette recherche vise à élucider d'autres points caractéristiques en ce qui concerne l'organisation de la structure sociale, économique, politique, administratif et physique de ces villes. Il est souligné que l'objectif de la recherche est problématique urbaine, une question qui affecte la plupart des villes. À cette fin, nous avons opté pour un laps de temps qui couvre la période 2000-2011, où des accords ont été signés et conclus entre le Gouvernement de la République fédérative du Brésil et le Gouvernement de la République française à Paris le 28 mai 1996 jusqu'à la jour. Une telle analyse sera fondée à travers le prisme des quatre catégories conceptuelles, le point de vue de la planification, de l'urbanisation, de la durabilité urbaine et de développement local, d'être appelé le cas d'un corridor transfrontière.

Mots-clés: aménagement urbain, développement urbain durable et de développement local.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - CARACTERÍSTICAS DAS CIDADES EM ESTUDO.....	20
TABELA 2 - ALGUNS OUTROS TÓPICOS DE COMPARAÇÃO ENTRE AS DUAS CIDADES.	82

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - INÍCIO DO MUNICÍPIO DE SANTANA.	31
FIGURA 2 - PORTO FLUTUANTE DA ICOMI.....	37
FIGURA 3 – PORTO DAS DOCAS DE SANTANA - CDSA	38
FIGURA 4 - PORTOS DO DISTRITO INDUSTRIAL DE MACAPÁ E SANTANA	39
FIGURA 5 - PORTO DO GREGO	39
FIGURA 6 – INÍCIO URBANO DE CAIENA, 1884.	42
FIGURA 7 – PORT DE CAYENNE, 1965.....	46
FIGURA 8 – PORTO DÉGRAD DES CANNES	46
FIGURA 9 – PORT DU LARIVOT	47
FIGURA 10 – PORTO DE KOUROU	48
FIGURA 11 – PARÂMETROS PARA ALCANÇAR O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	59
FIGURA 12 - ETAPAS E AÇÕES DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.	67
FIGURA 13 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DOS PORTOS DE SANTANA.	95
FIGURA 14 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO – DEPÓSITO DE GRÃOS.	96
FIGURA 15 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO - AMPLIAÇÃO DA ÁREA DE CONTAINERES.....	97
FIGURA 16 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO PORTO DA CDS - VISÃO GERAL.	98
FIGURA 17 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NA BAIXADA DO AMBRÓSIO.	99
FIGURA 18 - QUIOSQUES DE COMIDAS TÍPICAS	100
FIGURA 19 - RESTAURANTE	100
FIGURA 20 - TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS	101
FIGURA 21 - ÁREA VERDE (CONTEMPLAÇÃO E CAMINHADA)	101
FIGURA 22 - ÁREA VERDE – LAGOAS DO PARQUE	101
FIGURA 23 - TRAPICHE.....	102
FIGURA 24 - VISTA GERAL DE IMPLANTAÇÃO.....	102

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA DO ESTADO AMAPÁ.	18
MAPA 2 - LOCALIZAÇÃO DO ESTADO DO AMAPÁ E DO MUNICÍPIO DE SANTANA	29
MAPA 3 - MAPA DE DIVISÃO DE BAIROS DE SANTANA.....	30
MAPA 4 - LOCALIZAÇÃO DA GUIANA FRANCESA E DE CAIENA.	40
MAPA 5 – SETOR URBANO DE CAIENA	41
MAPA 6 – DIVISÃO DOS BAIROS DE CAIENA	41
MAPA 7 – NÚCLEO INICIAL DA OCUPAÇÃO URBANA DE CAIENA.	73
MAPA 8 – OCUPAÇÃO URBANA DE CAIENA (1870/1877).	74
MAPA 9 – OCUPAÇÃO URBANA DE CAIENA (1877/1946).	74
MAPA 10 – OCUPAÇÃO URBANA DE CAIENA (DÉCADA DE 50).	75
MAPA 11 – OCUPAÇÃO URBANA DE CAIENA (DÉCADA DE 70).	75
MAPA 12 – CAIENA NOS DIAS ATUAIS.....	76
MAPA 13 - OCUPAÇÃO URBANA DE SANTANA (NÚCLEO INICIAL E DÉC. 50).....	77
MAPA 14 - OCUPAÇÃO URBANA DE SANTANA (DÉCADA DE 60).....	78
MAPA 15 - OCUPAÇÃO URBANA DE SANTANA (DÉCADA DE 70).....	79
MAPA 16 - OCUPAÇÃO URBANA DE SANTANA (DÉCADA DE 80).....	80
MAPA 17 - OCUPAÇÃO URBANA DE SANTANA (DÉCADA DE 90).....	80
MAPA 18 - VETORES DE CRESCIMENTO URBANO DAS CIDADES.....	84
MAPA 19 - VETORES DE CRESCIMENTO DO COMÉRCIO DAS CIDADES.	84
MAPA 20 - PRINCIPAIS VIAS DAS CIDADES.....	85
MAPA 21 - LINHAS DE ÔNIBUS DAS CIDADES.	86
MAPA 22 - DIVISÃO POLÍTICA E ADMINISTRATIVA DE SANTANA E CAIENA.	87
MAPA 23 - ÁREAS A SEREM PRESERVADAS EM SANTANA.....	87
MAPA 24 - ÁREAS A SEREM PRESERVADAS EM CAIENA.....	88
MAPA 25 - CENTRO HISTÓRICO DE SANTANA E CAIENA.	89
MAPA 26 - ORLA DA CIDADE DE SANTANA E CAIENA.	90
MAPA 27 - PRINCIPAIS PORTOS DE SANTANA E CAIENA.	90
MAPA 28 - TRAJETO DE BALSA ENTRE SANTARÉM E SANTANA/MACAPÁ.....	93

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE SANTANA – 1991 A 2010.....	33
GRÁFICO 2 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE CAIENA – 1961 A 2008.....	44

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - DOCUMENTOS OFICIAIS DE EMBASAMENTO TEÓRICO DA PESQUISA (SANTANA).	22
QUADRO 2 - DOCUMENTOS OFICIAIS DE EMBASAMENTO TEÓRICO DA PESQUISA (CAIENA). .	23
QUADRO 3 - PRINCÍPIOS TEÓRICOS NORTEADORES.....	24
QUADRO 4 - PRINCÍPIOS NORTEADORES DA INTERVENÇÃO	25
QUADRO 5 - CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DE SANTANA	28
QUADRO 6 - CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DE CAIENA	28
QUADRO 7 - LEGISLAÇÃO URBANA DE SANTANA	34
QUADRO 8 - EVOLUÇÃO URBANA DE SANTANA.	36
QUADRO 9 – CRONOLOGIA DA OCUPAÇÃO TERRITORIAL DE CAIENA	43
QUADRO 10 - EVOLUÇÃO URBANA DE CAIENA A PARTIR DOS PLANOS.....	45
QUADRO 11 - DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL INTEGRADO AO MEIO AMBIENTE.	60
QUADRO 12 - PRINCÍPIOS ESTRATÉGICO DE SUSTENTABILIDADE.	64
QUADRO 13 - METAS PARA GARANTIR OS PRINCÍPIOS DA SUSTENTABILIDADE.	65
QUADRO 14 - FASES DE INTERVENÇÃO NO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	66
QUADRO 15 - ESTRATÉGIAS DE SUSTENTABILIDADE.	69
QUADRO 16 - FATORES DE SUSTENTABILIDADE	70
QUADRO 17 - TÓPICOS DA PROPOSTA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	71

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMCEL	Amapá Florestal e Celulose S/A
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AP	Amapá
BR	Brasil Rodovias
BRUMASA	Bruynzeel Madeiras S/A
CAEMI	Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração
CCIG	Câmara de Comércio Indústria da Guiana
CDS	Companhia Docas de Santana
CMMAD	Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CUCS	Contratos de Coesão Social Urbana
ERP	Projeto Reabilitação Urbana
GF	Guiana Francesa
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Indústria Comércio de Minérios S.A.
INSEE	Instituto Nacional de Estatística e Estudos Econômicos
PDP	Plano Diretor Participativo
PLU	Plano Local de Urbanismo
PMS	Prefeitura Municipal de Santana
PPR	Plano de Prevenção e Riscos
SNT	Santana
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá
ZUF	Zona Urbana Fraca
ZUS	Zona Urbana Sensível

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	17
2.1 RELAÇÕES ENTRE BRASIL E FRANÇA.....	17
2.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	21
2.2.1 <i>Metodologia Aplicada</i>	25
2.3 RECORTE TEMPORAL.....	27
2.4 CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DAS CIDADES.....	27
2.4.1 <i>Características importante de Santana</i>	27
2.4.2 <i>Características importante de Caiena</i>	28
3 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS CIDADES	29
3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA EVOLUÇÃO URBANA DE SANTANA.....	29
3.1.1 <i>Localização de Santana</i>	29
3.1.2 <i>Evolução Histórica de Santana</i>	31
3.1.3 <i>Setor Portuário de Santana</i>	37
3.2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA EVOLUÇÃO URBANA DE CAIENA.....	40
3.2.1 <i>Localização de Caiena</i>	40
3.2.2 <i>Evolução Histórica de Caiena</i>	42
3.2.2 <i>Setor Portuário de Caiena</i>	45
4 EMBASAMENTO TEÓRICO	49
4.1 PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO.....	49
4.2 A IDÉIA DE UM NOVO URBANISMO.....	53
4.3 ORGANIZAÇÃO LOCAL.....	55
4.4 DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL	56
4.5 PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL	63
4.6 PROCESSOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL	66
5 ANÁLISE COMPARATIVA DE OCUPAÇÃO ENTRE AS CIDADES	72
5.1 FATORES DETERMINANTES PARA A PESQUISA	81
5.2 A ORLA COMO IMPULSIONADOR DO CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO	91

6 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA NO MUNICÍPIO DE SANTANA.....	95
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	103
8 REFERÊNCIAS	106
9 APÊNDICE.....	108

1 INTRODUÇÃO

Os atores dessa pesquisa possuem políticas públicas organizacionais distintas, isso acarreta grandes entraves, como o fato do bloco brasileiro ficar de portas abertas, inclusivas e de relação livre de quaisquer preconceitos, enquanto que no outro bloco, pertinente a Guiana Francesa, apesar de sua localização na América do Sul, possui características econômicas e culturais europeias, destacando-se uma relação exclusiva de travamento e fechamento. Uma relação contida.

Tais discussões surgem, sobretudo, por conta dos novos projetos estruturantes que vem acontecendo nos últimos anos, como: a inauguração da ponte binacional que interligará o Brasil a França, através da Guiana Francesa e o estado do Amapá. A conclusão da Rodovia BR 156, que corta todo o Estado do Amapá, indo do município de Laranjal do Jarí, ao município de Oiapoque.

Neste cenário, o Amapá está seguindo o mesmo caminho trilhado por toda a América do Sul, ou seja, a construção de pontes, asfaltamento de vias precárias e conexões com pontos estratégicos que facilitem a fluidez (plataformas logísticas), quebrando assim, as barreiras nas relações de fronteiras existentes entre elas.

Para o Amapá, a Rodovia Federal BR 156 representa a gênese do corredor transfronteiriço, composto pelos municípios de Laranjal do Jarí, Mazagão, Santana, Macapá, Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuúba, Amapá, Calçoene e Oiapoque e sua pavimentação, auxiliará e muito o desenvolvimento desses municípios, mas atualmente, ela representa um dos maiores gargalos do estado, pois não se encontra toda pavimentada e em determinados momentos do ano (nos períodos de chuva), torna-se quase que intrafegável devido aos inúmeros atoleiros que existem em especial no trecho Calçoene/Oiapoque. A conclusão da obra de pavimentação é vital para efetivação das relações com a Guiana Francesa, pois, além de se interligar fisicamente ao Platô das Guianas, possibilitará o uso do Porto de Santana por empresas internacionais para intercambio comercial, proporcionando a fluidez de mercadorias e pessoas, além de fortalecer os laços sociais e culturas entre essas nações.

Neste cenário o município de Santana surge como uma das principais portas de entradas e saídas de mercadorias e divisas do estado do Amapá e da região Amazônica por sua localização privilegiada que evidencia a proximidade com os demais continentes. Devido possuir um dos melhores portos do Brasil, em relação ao calado, cujas tarifas estão entre as menores do país em função do baixo custo de dragagem permitindo assim, o embarque e desembarque de navios de grande porte, certamente proporcionará ao município, importantes relações econômicas nacionais e internacionais, mesmo necessitando de grandes investimentos, especialmente no que tange a reestruturação e ampliação de suas vias e sua área portuária.

De um lado, está Caiena, capital da Guiana Francesa, principal cidade francesa na América do Sul, integrante da União Européia e do outro está Santana, principal cidade portuária do Estado do Amapá e integrante do Mercosul, diante deste cenário, se fez necessário este estudo para analisar e comparar o planejamento e infraestrutura dessas duas cidades, por fazerem parte da Amazônia, por se tratarem de cidades médias e possuírem uma forte predisposição a relações de desenvolvimento econômico.

Para tanto, esta pesquisa objetivou elucidar pontos característicos ao que tange organização social, econômica, política administrativa, física e estrutural dessas cidades. Os seus planejamentos e planos de desenvolvimento. Ressaltando que o foco foi a problemática urbana, questão que atinge boa parte das cidades brasileiras.

Como o município de Santana é a segunda maior cidade do estado do Amapá e tem como principal atrativo para seu desenvolvimento o porto (porto de embarque e desembarque de mercadoria) somado a localização estratégica do Estado, com melhor acesso aos demais continentes, observa-se que seu desenvolvimento enquanto segunda maior cidade do estado é precário, com deficiências quanto a infraestrutura, planejamento e desenvolvimento local. Desta forma, a presente pesquisa realizou um estudo comparativo sobre a concepção de planejamento urbano da cidade de Santana, com a cidade de Caiena (Departamento Ultramar Francês), também considerada uma cidade de médio porte, com finalidades e características semelhantes, contudo com planejamentos urbanos e de infraestrutura diferenciados.

As diversas reflexões que foram realizadas buscaram melhorar a compreensão das divergências ou não do planejamento urbano das cidades, assim

como contribuíram com uma proposta de projeto de melhoria para o Município de Santana, pautado na perspectiva sustentável.

Para demonstrar as concepções de planejamento urbano que configuram a organização das cidades de Santana (AP) e Caiena (GF), este estudo foi dividido em cinco (5) capítulos além da introdução e das considerações finais. No primeiro capítulo “PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO” é apresentado quais os procedimentos adotados como metodologia para a realização da pesquisa, bem como características das duas cidades em questão. No segundo capítulo, “EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS CIDADES” descreve-se como se deu o processo de ocupação e de evolução das cidades ao longo da história. Já no terceiro capítulo, “EMBASAMENTO TEÓRICO” é descrito todo o referencial teórico que justifica todo o trabalho da pesquisa. Em seguida, no quarto capítulo, “ANÁLISE COMPARATIVA DE OCUPAÇÃO ENTRE AS CIDADES” faz-se uma comparação entre a cidade de Santana e Caiena levando em consideração vários aspectos. E por fim, no quinto capítulo, “PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA” a autora propõe ações que poderão ser adotadas pelo poder público a fim de promover uma melhora na qualidade de vida do povo santanense.

Esta pesquisa teve como suporte uma série de fatores e indicadores relativos ao quadro institucional através de parâmetros que visaram verificar acima de tudo os dados coletados através da pesquisa. Para isso, optou-se por um recorte temporal que compreendeu do ano 2000 a 2011. Período onde acordos foram firmados pelos governos da época, dentre eles um em destaque: Decreto Nº 2.200, de 8 de abril de 1997, que promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

2.1 RELAÇÕES ENTRE BRASIL E FRANÇA

Atualmente, encontra-se em voga no Brasil e países vizinhos, a importância de debates envolvendo as relações internacionais transfronteiriças e a construção de pontes binacionais que facilitaram esse processo de redução das barreiras geográficas, uma vez que, a globalização e a velocidade tecnológica, exige a criação de dispositivos que favoreçam a aproximação física mais acessível. Neste contexto, inicia-se este trabalho dando ênfase a Ponte Binacional que liga fisicamente Amapá e Guiana Francesa.

De acordo com Porto e Castro (2007 p.52) em uma macroescala, a ponte constitui parte do processo de integração da América Latina, com vista a fortalecer o bloco e lhe conferir peso político e econômico. Numa escala intermediária prioriza a necessidade da região para a construção de um desenvolvimento endógeno. E na visão de microescala, insinua novas dinâmicas locais para ambas as cidades assim como para aquelas que compõem o trajeto entre elas.

Historicamente a disputa nas fronteiras físicas entre Brasil e França é longa, alguns tratados foram firmados no decorrer dos anos, no entanto, as discussões só foram encerradas após a assinatura do Laudo de Berna em 1º de dezembro de 1900, onde, a atual área do Estado do Amapá foi anexada ao então estado do Grão-Pará por ser considerado um enorme vazio demográfico e econômico, e Caiena compôs junto com outras cidades a Guiana Francesa, tornando-se um território ultramarino da França. Após esse processo a fronteira franco-brasileira passou por momentos de isolamento de ambas as partes.

Esse isolamento vem sendo quebrado, no lado brasileiro graças aos grandes projetos na Amazônia, como afirma EMMANUEL SANTOS (2010 p.13), que a produção e ocupação sócio espacial do estado desde a década de 40 está diretamente ligada a implementação de grandes projetos privados e públicos que acabaram por definir certos arranjos espaciais.

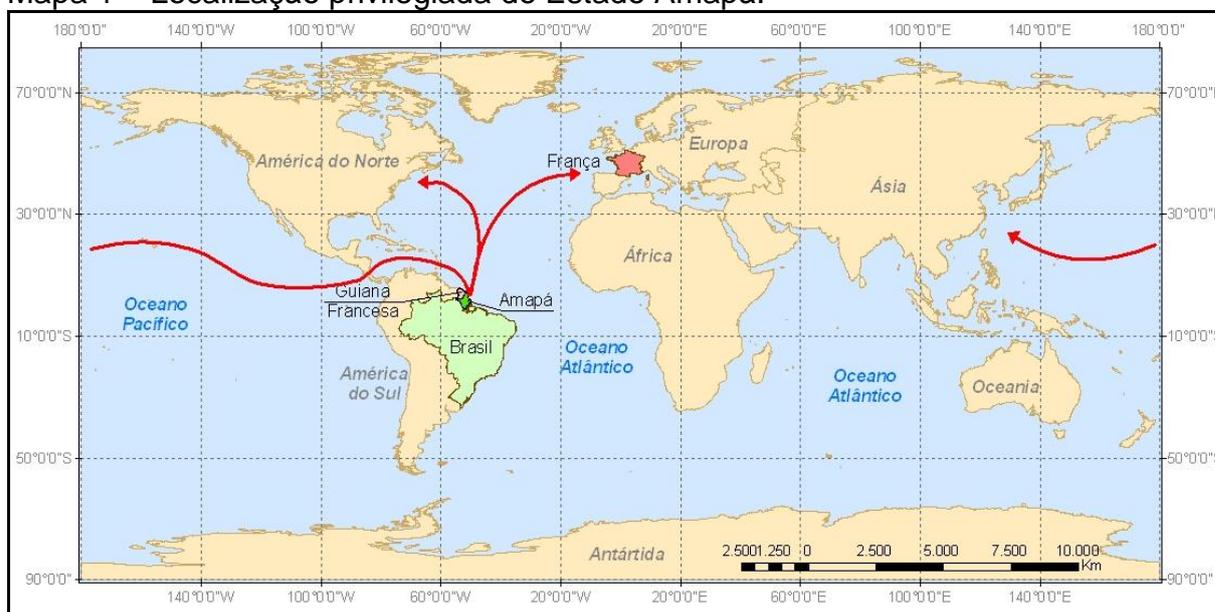
Já na Guiana Francesa o isolamento se rompe com a criação do Centro Espacial da Europa em Kourou, tornando-se segundo Granger (2008 p.05), uma região européia dentro da América do Sul. A partir desse momento, a Guiana

Francesa conhece uma situação socioeconômica mais favorável do que os países vizinhos graças à redistribuição nacional da renda na França.

A área fronteiriça entre essas cidades se caracteriza por elevadas taxas de crescimento, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e o Instituto Nacional de Estatística e Estudos Econômicos – INSEE, que são os órgãos oficiais responsáveis por esses dados em cada um dos países. Neste contexto, a população quase que dobrou em 20 anos, se transformando em uma expansão desordenada. As cidades têm sua população proveniente das áreas rurais e de fluxos migratórios nacionais e internacionais significativos.

Como comparativo, se vê que o município de Santana é uma das principais portas de entradas e saídas de mercadorias e divisas do Estado do Amapá e até de toda a região Amazônica, principalmente por sua localização privilegiada que evidencia a proximidade com os demais continentes o que também favorece a Guiana Francesa.(Mapa 1).

Mapa 1 – Localização privilegiada do Estado Amapá.



Fonte: Elaborado por Paulo Contente¹.

A comparação aqui realizada entre as duas cidades, promove a compreensão de temas e atores importantes que embasaram e elucidaram os questionamentos surgidos a partir da problemática, dentre eles o planejamento urbano regional,

¹ Paulo Contente é geógrafo formado em 2009 pela Universidade Federal do Amapá – UNIFAP e morador santanense desde 2000.

pautado no princípio da sustentabilidade, que pode esclarecer e minimizar o problema da urbanização desordenada.

Tendo como base o processo de interligação Brasil-Guiana Francesa, a abordagem se desenvolve também nos acordos e tratados, bem como nos aspectos migratórios de ambos os lados, principais lutas nas negociações dessas relações internacionais.

Porém, as relações entre as duas cidades não está apenas no caráter geográfico e físico, pois ambas possuem uma interdependência que se arrasta por longo período. Desde a década de oitenta, quando os grandes projetos da Amazônia começaram a ruir, houve um fluxo migratório muito grande para Guiana Francesa, em especial para a sua capital Caiena, processo esse que tornou Santana um fornecedor de mão-de-obra barata para a construção civil, bem como para as empresas de pescada da Guiana Francesa.

Essa relação trouxe nova força a economia da cidade de Santana, e do estado do Amapá como um todo, pois eram muitos os brasileiros que se arriscavam clandestinamente até aquela cidade e que após reunir algumas divisas retornavam para o seio de suas famílias com a intenção de investir no comércio local.

Nos dias atuais esta relação continua forte, não somente pela oferta de trabalho, mas por outros atrativos, pois se espera que através de Caiena, chegue a capital do estado do Amapá a fibra ótica que levará internet de melhor qualidade para todo o estado. Além disso, vários acordos já vêm sendo construído, como por exemplo, a criação de um centro educacional voltado a ensinar o idioma do país vizinho, e a Universidade Federal do Amapá – UNIFAP tem campus naquela fronteira. Sem contar nos acordos de fiscalização fronteiriça que vem ganhando força a cada ano.

Todos esses fatores foram preponderantes na escolha das duas cidades para objeto de estudo, porém, nenhum desses é tão importante quanto a possível interdependência da zona portuária, pois pela localização geográfica, essas cidades estão próximas de mercados importadores de bens primários e exportadores de manufaturados.

As duas cidades têm características bem parecidas, pois seus parques industriais são voltados para a produção principalmente de minérios e ou produtos voltados para a exportação, enquanto que do outro lado, a maioria dos bens que são consumidos localmente, precisa vir de fora, principalmente da França e

chegando através dos portos, pois, assim tornam os produtos bem mais caro devido ao tipo de frete.

Os Portos da Guiana Francesa por não fornecer condições para recebimento de grandes navios cargueiros não tem condições de abastecer sua população, principalmente os da capital Caiena, onde está a maior concentração populacional, isto vem sendo realizado em pequenos navios o que encarece muito o preço final dos produtos.

Como o porto de Santana oferece condições de recebimentos de navios de grande monta, e com a conclusão da pavimentação da BR 156 e a inauguração da ponte binacional, o que deve ocorrer ainda este ano, este município seria a solução para a cidade de Caiena, bem como para toda a Guiana Francesa, pois as mercadorias que ali abastecem poderiam desembarcar na cidade de Santana e seguir por meio rodoviário até a cidade de Caiena, o que segundo Tostes (2011 p.01), daria em torno de 830 km de estrada parcialmente pavimentada.

Neste contexto, durante esta pesquisa tentou-se decifrar se, em Santana no estado do Amapá e em Caiena na Guiana Francesa, o planejamento e desenvolvimento urbano têm relações, já que geograficamente têm. Além disso, buscou-se identificar as relações de igualdades e desigualdades dessas cidades, bem como até onde esta relação se caracteriza com ganhos ou perdas para ambas.

Na Tabela 1, podem-se observar algumas das principais diferenças na divisão geográfica das cidades. Os dados da tabela foram adquiridos através de observação realizada no mapa Geo-codificado da cidade de Santana e da imagem aérea do *Google Earth*² (2012), Plano diretor de Santana, Plano de desenvolvimento urbanístico de Caiena e dados estatísticos do IBGE.

Tabela 1 - Características das cidades em estudo.

CIDADES	LOCALIZAÇÃO	BAIRROS	ÁREA (Km ²)	POPULAÇÃO
Caiena	Capital da Guiana Francesa, departamento ultramarino francês no norte da América do Sul	28 bairros	23,60	64.297 (2007)
Santana	Município do Estado do Amapá, localizado no extremo norte do país	14 bairros e 3 distritos	13,28	101.262 (2010)

Fontes: Plano Diretor Santana (2007), Prefeitura de Ville Cayenne e IBGE -Elaboração: Autora, 2012.

² É um programa de computador desenvolvido e distribuído pela empresa americana Google cuja função é apresentar um modelo tridimensional do globo terrestre, construído a partir de mosaico de imagens de satélite obtidas de fontes diversas, imagens aéreas e GIS 3D.

Percebe-se analisando a Tabela 1, que a cidade de Caiena tem uma área quase que o dobro em relação à de Santana e uma população quase que metade, o que representa uma diferença considerável na densidade demográfica das cidades e pode impactar diretamente no planejamento e desenvolvimento urbano.

Vale ressaltar que o foco é a problemática urbana, questão que atinge boa parte das cidades brasileiras, expressa pelas mazelas de desemprego, ausência e inadequação de habitações, saneamento básico dentre outras.

2.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

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

Assim sendo, o presente tópico apresenta uma visão dos procedimentos adotados nesta pesquisa, de natureza aplicada, onde os conhecimentos adquiridos visaram à solução de problemas concretos do campo de estudo. Nesta perspectiva, chegou-se em uma caracterização do espaço analisado para que o leitor possa ter uma visão geral dos procedimentos e etapas adotados.

Por se tratar de uma investigação profunda a respeito de dois objetos de estudo, acaba por ser um tanto quanto complexa, pois partiu de sua formação histórica, percorrendo seus aspectos atuais e suas perspectivas, para chegar ao objetivo proposto que é uma proposta de intervenção viável que servirá de direcionamento para as indagações investigadas. Assim, sendo, os procedimentos metodológicos foram divididos em 05 (cinco) etapas que estarão descritas e explicadas abaixo, para esclarecer como o trabalho foi pesquisado e executado.

Na 1ª etapa foi realizado um levantamento, para aferir os condicionantes de evolução urbana das cidades estudadas, através de observações fotográficas e digitalizadas; estudo dos planos de desenvolvimento das mesmas, assim como os relatórios de execução. Caracterizando metodologicamente as cidades de Santana e Caiena.

Na 2ª etapa, verificou-se dados junto aos órgãos municipais e estaduais e consulado, de projetos de infraestrutura das cidades (especificados no Quadro 1 e

no Quadro 2), como objetivo de melhor avaliar a atual realidade das cidades, assim como poder verificar e mensurar os principais pontos relevantes e as principais deficiências de cada uma das cidades estudadas.

Quadro 1 - Documentos oficiais de embasamento teórico da pesquisa (Santana).

PLANOS URBANÍSTICOS	RESUMO
PLANO DIRETOR SUDAM (1992)	Plano diretor de desenvolvimento urbano de Santana - convênio nº 037/92 - SUDAM
REVISTA DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO SANTANA V1/N1 Ações iniciais de preparação do PDP-SNT	Além de atender aos dispositivos legais e vigentes possibilitará a prática de um processo de planejamento que propicie o desenvolvimento e defina os instrumentos que, interpretando as vocações econômicas e as características sociais do Município, induzam ao crescimento e desenvolvimento integrado e sustentável.
REVISTA DO PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO SANTANA V2/N1	Considerações metodológicas e o resultado do processo de composição da Leitura da Cidade voltada para o Município de Santana (instrumento fundamental para a identificação e entendimento do município durante o processo de elaboração do Plano Diretor Participativo).
PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE SANTANA V3/N1	Consolidação deste instrumento como básico no processo de elaboração, implementação e controle das políticas de desenvolvimento e expansão dos municípios brasileiros. Um processo participativo de elaboração.
LEI Nº 264 – PMS (1995)	Dispõe sobre as edificações no município de Santana e dá providências
LEI Nº 266 – PMS(1995)	Dispõe sobre a postura do município de Santana e outras providências.
PLANO DIRETOR DE MACAPÁ (2006)	Normatização das leis urbanísticas da cidade de Santana

Fonte: Prefeitura Municipal de Santana e Prefeitura de Caiena - Elaboração: Autora, 2012.

Os documentos contêm informações, planejamentos, planos, projetos e estratégias de execução, que indicam dados e legislação gerais instaurados em cada uma das cidades estudadas. Assim como, quais projetos foram executados seus relatórios, falhas e acertos, objetivando com isso, a identificação de evoluções das cidades.

Tais informações se encontram principalmente nos documentos disponibilizados pela prefeitura da Cidade de Caiena, lembrando que, esses documentos também estão disponíveis no site da Prefeitura, demonstrando assim a transparência que há na administração dessa cidade.

Quadro 2 - Documentos oficiais de embasamento teórico da pesquisa (Caiena).

PLANOS URBANÍSTICOS	RESUMO
<p>PLAN LOCAL D'URBANISME PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (Planejamento Local de Desenvolvimento e Ajustes do Projeto e Desenvolvimento Sustentável)</p>	<p>Trata de questões emergentes com o objetivo de reforçar a coesão social, estimular dinâmica econômica, acompanhar o crescimento da população, desenvolver a formação, desenvolver e implementar valor da terra e da herança a vegetação urbana.</p>
<p>PROJET DE RENOVATION URBAINE DE LA VILLE DE CAYENNE - FICHES SYNTHETIQUES DE PRESENTATION. (Projeto de Renovação Urbana da Cidade de Caiena - Formas Sintéticas de Apresentação)</p>	<p>Questões da renovação urbana de uma capital</p>
<p>P.P.R. - PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS LITTORAUX DE L'ILE DE CAYENNE. (Plano de Prevenção de Risco Natural Costeiro da Cidade de Caiena)</p>	<p>Baseia-se em uma abordagem multidisciplinar, envolvendo especialistas de planejamento e gestão costeira, dinâmica costeira, sedimentologia e geomorfologia. São baseados no conjunto de dados e Técnicas disponíveis para muitos serviços (BRGM, DDE Marine Services, Météo France, Municipais serviços técnicos, SHOM)</p>
<p>P.P.R. - PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION DE L'ILE DE CAYENNE. P.P.R. (Plano de Prevenção de Riscos de Inundação da Ilha de Caiena)</p>	<p>Disposições regulamentares do PPR listados abaixo especificar as medidas de proibição, prevenção, proteção e apoio, bem como os requisitos áreas específicas, direta ou indiretamente expostos ao risco de inundação. O princípio destas disposições é regular ou proibir novo construção de uma zona de inundação e preservar os campos expansão inundação.</p>
<p>PLAN LOCAL D'URBANISME RAPPORT DE PRESENTATION (Plano Local de Apresentação do Relatório)</p>	<p>Desde a aprovação da SDAU em 1975, a cidade de Cayenne tem sido objecto de vários estudos e estudos de regulação bairro. O primeiro plano de uso da terra no município, aprovado em 1979, foi revisto primeiro em 1984, depois 1989. A actual revisão foi decidida em 1997 e resultou no Plano Local (PLU), nova Naming P.O.S. de acordo com a Lei de Solidariedade e Renovação Urbana, de 13 de dezembro de 2000.</p>
<p>PLU - PLAN D'URBANISME LOCAL (Plano Local de Urbanismo)</p>	<p>O plano de desenvolvimento local (PLU) é um documento de planejamento que, na escala de um município ou conjunto de municípios (EPCI), estabelece um planejamento geral do projeto e desenvolvimento, e fixado Portanto, as regras gerais de uso da terra no território. Documentos de regulação e de gráfico são obrigatórias para qualquer entidade pública ou privada para realizar qualquer obra ou construção.</p>

Fonte: Prefeitura Caiena - Elaboração: A autora (2012)

Os documentos elencados no quadro acima foram encontrados e retirados do site da Prefeitura de Caiena, tais documentos detalham o seu planejamento, seus projetos, assim como os relatórios de acompanhamento e execução dos projetos. Desta forma foi viável um conhecimento mais conciso sobre a cidade de Caiena, sua organização, que possibilitou identificar claramente a evolução da cidade de Caiena.

Na 3ª etapa verificou-se a cartografia de evolução urbana das cidades e mapas dos planos urbanísticos. Esta verificação teve por objetivo identificar a evolução das cidades, embasados e elucidados por conceitos de máxima importância, todos com objetivo de compreender o planejamento urbano e desenvolvimento das cidades de Santana e Caiena a luz de concepções teóricas explanadas no quadro a seguir abaixo:

Quadro 3 - Princípios teóricos norteadores.

PRINCÍPIOS TEÓRICOS NORTEADORES
O planejamento urbano, que ao longo dos anos e sob a influência dos acontecimentos históricos desenvolveu-se e modificou-se de acordo com as necessidades urbanas, sociais e econômicas que surgiram e também com as experiências de planejamentos que deram certo e os que apresentaram deficiências em suas propostas e execução;
A sustentabilidade urbana, com seu conceito e aplicações recentes ganharam força com a tardia preocupação com o meio ambiente e os recursos naturais do planeta de forma pontual, que antes não eram motivo de preocupação por parte dos homens e dos gestores responsáveis pelo planejamento urbano de uma cidade;
O planejamento sustentável, que assim como a sustentabilidade urbana possui um conceito mais recente inserido na sociedade, porém com sua devida importância e prioridade nas propostas de urbanismo atuais;
A melhoria nas condições de vida e de trabalho das populações da orla, no respeito dos valores culturais, ambientais e paisagísticos;
A criação de oportunidades diversificadas de emprego como meio para fixação de populações, particularmente nas áreas menos desenvolvidas;
Compreender que o processo de transformação das cidades em cidades médias processa-se a partir dos novos desempenhos do país na divisão internacional do trabalho, influenciado ainda pelo crescimento das tecnologias de comunicação e informação, sua importância é calcada na intensificação da dinâmica de crescimento populacional das cidades e conseqüentemente na diversificação dos papéis e funções que elas vêm passando a exercendo na rede urbana brasileira.
Desenvolvimento urbano sustentável como “aquele que satisfaz as necessidades do presente, sem comprometer a capacidade de as gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades” (CMMAD, 1987), esta concepção não corresponde somente a questões ambientais mais também, englobam os problemas de desigualdade social.

Fonte: Elaborado pela autora (2012)

Na 4ª etapa, realizou-se a análise comparativa da concepção de planejamento urbano das cidades de Santana e Caiena com o objetivo de aferir as condicionantes da estrutura urbana de ambas cidades, levando em consideração todos os elementos envolvidos em tal processo, desde a análise morfológica até a concepção de planejamento e responsabilidade na execução de tais projetos .

Na 5ª etapa, efetuou-se a elaboração da proposta de intervenção urbana na cidade de Santana. Intervenção está, que se realizada poderia levar a uma substancial melhoria na cidade. Tal proposta foi idealizada a partir de princípios norteadores importantes, que foram encontrados a partir da concepção do referencia teórico. São pontos de importante relevância para o planejamento e desenvolvimentos das cidades estudadas, que foram detalhados no Quadro 4 a seguir:

Quadro 4 - Princípios norteadores da intervenção

PRINCÍPIOS NORTEADORES PARA A INTERVENÇÃO DA ORLA DE SANTANA
Vocação econômica para atividades portuárias;
Localização do Porto Docas de Santana;
Orla banhada pelo rio Amazonas e com excelente calado;
Proximidade com o núcleo urbano da cidade de Macapá;
Pavimentação da Rodovia 156;
Ponte binacional

Fonte: Elaborado pela autora (2012).

2.2.1 Metodologia Aplicada

Nesta pesquisa se optou pela utilização dos métodos: quantitativo e qualitativo, por acreditar que os mesmo se completam e certamente dariam mais consistência a pesquisa. Além da necessidade de descrever e explicar fenômenos relacionados à natureza do objeto de estudo transformando-os em importante ferramenta que subsidiou as intervenções de caráter urbanístico e arquitetônico.

O método quantitativo foi escolhido por ser um método de pesquisa que utiliza técnicas estatísticas, que implica a construção de inquéritos por questionário. Preocupando-se em medir (quantidade, frequência e intensidade) e analisar as

relações causais entre as variáveis, estabelecendo a estrutura e a evolução das relações entre os elementos. Seus dados são métricos (medidas, comparação / padrão / metro) e as abordagens são experimental, hipotético-dedutiva, verificatória. Sintetizando, segundo Teixeira (2008 p.24) o estudo quantitativo utiliza “a descrição matemática como linguagem utilizada para descrever as causas de um fenômeno, as relações entre variáveis.”

Além da preocupação com a representatividade numérica, optou-se também, pelo aprofundamento da compreensão dos dados coletados, ou seja, a pesquisa qualitativa que oferece várias possibilidades de abordagens oferecidas que são: pesquisa documental, estudo de caso e a etnografia, dentre elas, optou-se pelo estudo de caso, pois, é o que proporciona uma profunda análise de uma unidade de estudo visando o detalhamento de um ambiente ou da situação particular, no caso dessa pesquisa, a comparação entre o planejamento e infraestrutura das cidades de Caiena e Santana, buscando saber como e o porquê de certos fenômenos.

Essa expressão “pesquisa qualitativa” assume aqui diferentes significados, compreende um conjunto de diferentes técnicas interpretativas que visam descrever e decodificar os componentes destes sistemas complexos. Desta forma se utilizou o método qualitativo na investigação por visar um real aprofundamento dos objetos de estudo, na sua formação histórica, em seus aspectos atuais e suas perspectivas de futuro. Segundo Teixeira (2008 p.25), é na investigação qualitativa que “o social é visto como um mundo e significados passíveis de investigação e a linguagem dos atores sociais e suas práticas as matérias-primas dessa abordagem”.

O método comparativo será utilizado com o objetivo de se buscar um tipo de raciocínio comparativo que pode descobrir determinadas regularidades, que percebe deslocamentos e transformações, construindo modelos e tipologias, identificando continuidades e descontinuidades, semelhanças e diferenças, e explicitando as determinações mais gerais que regem os fenômenos estudados.

No entanto, faz necessário esclarecer que método comparativo não se deve ser confundido com uma simples técnica de levantamento de dados, e sim que permite romper com a singularidade dos eventos, formulando teorias capazes de explicar os fenômenos de forma objetiva e científica.

2.3 RECORTE TEMPORAL

A pesquisa buscou demonstrar as concepções de planejamento urbano que configuram a organização das cidades de Santana (AP) e Caiena (GF), a evolução urbana de ambas num recorte temporal que compreende entre os anos de 2000 a 2011. Período este, onde acordos foram firmados pelos governos da época, dentre eles um em destaque o Decreto Nº 2.200, de 8 de abril de 1997, que promulga o Acordo-Quadro de Cooperação, celebrado entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa, em Paris, em 28 de maio de 1996 até os dias de hoje.

O objeto de estudo foi conhecer e compreender as principais diferenças e divergências na infraestrutura das cidades estudadas e seu processo de evolução urbana no período citado. O conhecimento desses fatores se fez necessário para que se possa viabilizar políticas públicas preventivas na região que conduzam e priorizem um desenvolvimento local sustentável.

2.4 CARACTERÍSTICAS IMPORTANTES DAS CIDADES

2.4.1 Características importante de Santana

Para melhor conhecer as particularidades da cidade de Santana, optou-se pela elaboração de quadro que demonstrassem algumas de suas principais características ambientais. Santana, assim como o Amapá, tem algumas características comuns se comparadas com algumas cidades do Brasil, principalmente das pequenas cidades da macro região amazônica.

Quadro 5 - Características importantes de Santana

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICAS
Clima	Caracteriza-se pelo tipo tropical chuvoso, apresentando como características principais, temperatura média anual em torno de 26,5° C, com a máxima em torno de 30°C e a mínima de 23°C, apresentado um período de estiagem nos meses de agosto à outubro. A amplitude térmica anual geralmente é inferior a 50°C;
Fauna	A fauna silvestre remanescente é representada por um reduzido número de espécies, algumas já em extinção como a anta, o veado vermelho, a onça pintada e o gato maracajá. Entre as espécies ainda existentes na ilha, mas que se encontram ameaçados de extinção, estão a capivara, o tamanduá colete, tatu bola, cutias, porco espinho, bando de macacos, várias espécies de marsupiais, roedores, répteis, morcegos e uma diversificada fauna de aves que tem ninhais em ilhas próximas a Santana.
Rede Hidrográfica	Há em Santana vários rios e Igarapés. Os rios mais importantes são: Amazonas, Matapi, Maruanum, Tributário, Piaçacá, Vila Nova, Igarapé do Lago e Igarapé da Fortaleza;
Tipologia Ambiental	Vegetação: nas terras do município predominam 5 tipos de vegetação: cerrado, floresta tropical densa, área alagada, floresta de várzea e tensão ecológica. A vegetação é formada por campos naturais inundáveis, regiões de várzea e florestas primárias e secundárias;

Fonte: Elaborado pela autora (2012).

2.4.2 Características importante de Caiena

Assim como a cidade de Santana, Caiena também tem algumas características importantes da cidade, no entanto, vale salientar que a mesma também esta inseridas na Amazônia legal, absorvendo assim algumas características existente na outra cidade.

Quadro 6 - Características importantes de Caiena

CATEGORIAS	CARACTERÍSTICAS
Clima	Sob a classificação climática de Köppen, Caiena tem um clima tropical de monções. Temperaturas médias altas e baixas são quase idênticas em todo o ano com médias de cerca de 30 ° C e 23 ° C. A cidade dispõe de duas temporadas, uma muito longa e molhada e outra temporada muito curta e seca. A estação seca cobre apenas dois meses, setembro e outubro, enquanto a estação chuvosa compreende o restante do ano. Precipitações são vistas até mesmo durante a estação seca, uma característica comumente vista em lugares de clima tropical de monção. As médias são cerca de 3.750 milímetros (150 in) de chuva por ano.
Economia	A economia da Guiana Francesa baseia-se principalmente na pesca e na extração mineral, especialmente aurífera. Caiena é um importante centro industrial para a indústria do camarão. A cidade antigamente também continha refinarias de açúcar. constitui ainda em sua economia o turismo ocasionado pela grande contingente de visitantes atraídos pelas praias caribenhas e pela estação espacial de Kourou;
Fauna	Fauna é de uma riqueza sem igual: diversas espécies convivem em meio a uma vegetação luxuriante e exótica. onças, tatu, cobras, tarântula, tucano, papagaio, guará-vermelho, entre outros.
Flora	A costa é pantanosa com algumas zonas cobertas de erva ao oeste de Caiena. A selva equatorial cobre quase noventa por cento do território. Caiena com a flora de natureza tropical abundam as palmeiras e bosques.
Rede Hidrográfica	Os rios mais importantes são o Oiapoque, na fronteira com o Brasil, o Maroni, que limita com o Suriname, o Orapu, o Comté e o Mana.
Tipologia Ambiental	Geologicamente, o território faz parte do maciço das Guianas e, ao longo da fronteira com o Brasil, alguns picos alcançam 700m de altitude.

Fonte: Elaborado pela autora (2012).

3 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS CIDADES

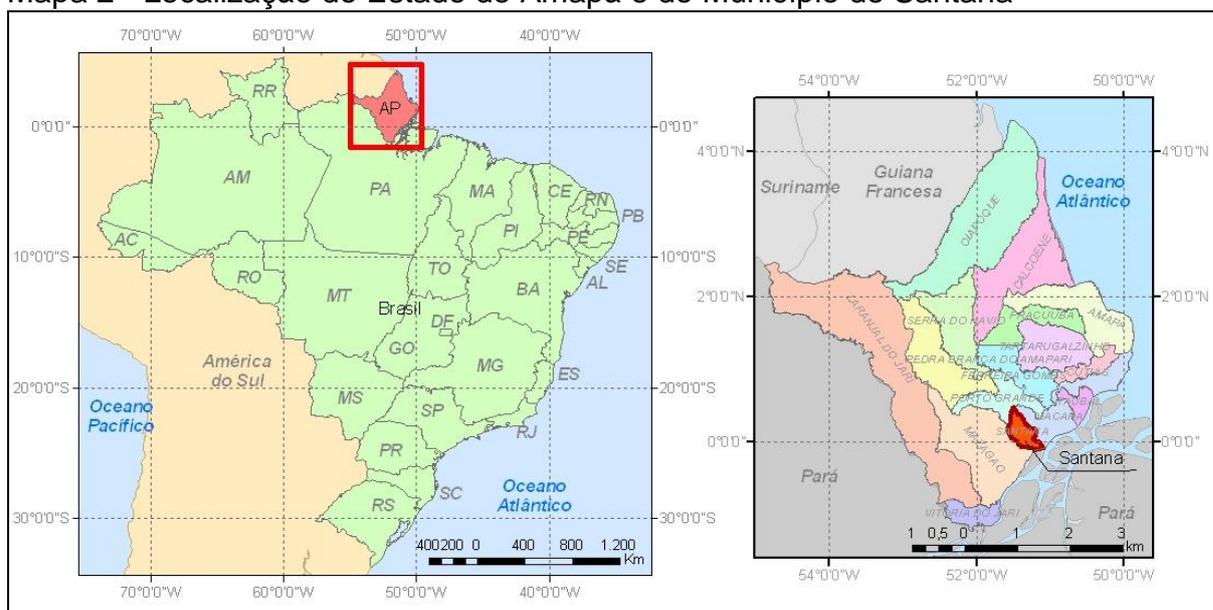
Neste capítulo foi realizada uma viagem no tempo da evolução histórica das cidades de Santana e Caiena, com o objetivo de compreender o processo de ocupação do espaço, sua urbanização e os modelos de organização sociais das cidades, assim como suas localizações, suas histórias e documentações importantes que as levaram a consolidação das cidades que são hoje. E ainda suas principais características e a relação que as mesmas têm com seu setor portuário.

3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DA EVOLUÇÃO URBANA DE SANTANA

3.1.1 Localização de Santana

A sede do município de Santana fica situada a 20 quilômetros da capital do Estado do Amapá situado a nordeste da região Norte e tem como limites a Guiana Francesa a norte, o Oceano Atlântico a leste, o Pará a sul e oeste e o Suriname a noroeste, conforme o Mapa 2. O Estado do Amapá está localizado no extremo norte do Brasil, ocupa uma área de 142.814,585 km². Sua capital é Macapá, que é a cidade mais populosa, seguida de Santana, Laranjal do Jari e Oiapoque.

Mapa 2 - Localização do Estado do Amapá e do Município de Santana



Fonte: Elaborado por Paulo Contente.

O Amapá é um Estado de muitos encantos e belezas naturais do Brasil e o mais preservados deles, tendo de acordo com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, 72% dos seus 14,3 milhões de hectares destinados a Unidades de Conservação e Terras Indígenas. As dezenove Unidades de Conservação do Amapá perfazem cerca de 9,3 milhões de hectares, tornando-o o único estado da federação a destinar um percentual tão significativo de suas terras para à preservação ambiental. Os dados absolutos são de 10,5 milhões de hectares, que equivalem ao tamanho de um país como Portugal.

O Município de Santana, objeto desta pesquisa, é o segundo município mais populoso do estado, que esta situado à margem esquerda do Rio Amazonas, estende-se ao norte até a Linha Imaginária do Equador e o Rio Matapi, a leste se limita com o Igarapé da Fortaleza e a Oeste com o Rio Vila Nova, ocupando uma área de 1.577,52 Km² o que representa aproximadamente 1,% da área do Estado do Amapá e faz limites com os Municípios de Macapá, Mazagão e Porto Grande. De acordo com a revista do Plano Diretor de Santana de 2006 (apud DUARTE p.80).

De acordo com sua divisão política obedece a seguinte divisão: a sede do município que são compostos por 14 bairros que são: Fonte Nova, Centro Industrial, Paraíso, Provedor, Central, Nova Brasília, Elesbão, Comercial, Hospitalidade, Dos Remédios, Fortaleza, Novo Horizonte, Daniel e Vila Amazonas, distribuídos conforme (Mapa 3) abaixo. E ainda o Distrito da Ilha de Santana, Igarapé da Fortaleza e Igarapé do Lago.

Mapa 3 - Mapa de divisão de bairros de Santana



Fonte: Plano Diretor Santana (2007) adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

3.1.2 Evolução Histórica de Santana

O nome Santana origina-se da devoção de Francisco Portillo de Melo, que foi o primeiro desbravador da região, por Nossa Senhora de Santa Ana, hoje padroeira da cidade.

Seu desenvolvimento populacional, de acordo com Silva (2010), passou por um processo de desenvolvimento diferenciado. O surgimento da cidade deu-se com pequeno povoamento tímido em torno de 1753. Contudo, o real crescimento demográfico consolidou-se com a descoberta de manganês na Serra do Navio, pelo caboclo Mário Cruz, se consolidando posteriormente com a instalação da Indústria de Comercio e Minério - ICOMI em 1956 (Figura 1), que realizou a exploração do minério, a qual precisava de mão-de-obra e por conta disso inaugurou imensa oferta de empregos. Desde então surgiu um fluxo migratório constante, por pessoas que iam à busca de melhores condições de vida, visando bons negócios e lucros.

Figura 1 - Início do Município de Santana.



Fonte: Plano Diretor Santana (2006)

A instalação da ICOMI foi o ponto de partida para o crescimento da região e a escolha de Santana para sediar a empresa se deu pelo fato de estar nela o melhor espaço para a implantação do porto para escoamento do minério, assim como foi levado em consideração o calado do rio nesta localidade. A partir desse momento, ocorreu um grande fluxo migratório, onde as pessoas tanto ribeirinhas como de

estados próximos vinham em busca emprego e conseqüentemente de uma vida melhor.

A partir desse período Santana passou a ser a localidade de maior fluxo migratório do Estado do Amapá, pois além da ICOMI, outras indústrias se fixaram na localidade e ainda vários portos de pequeno porte foram se fixando nesta cidade.

No ano de 1967, instalou-se no município com a autorização do General Ivanhoé G. Martins, então governador do Território Federal do Amapá - TFA, a BRUYNZEEL MADEIRAS S/A - BRUMASA, empresa holandesa fabricante de compensados, acelerando mais ainda o crescimento demográfico do município.

Na década de 70 instala-se no município de Santana a empresa Amapá Celulose S/A - AMCEL que dá ênfase a produção de cavaco de floresta plantada de *pinus*, para a exportação, toda a produção da empresa saíria do estado pelo porto de embarque e desembarque das Docas de Santana. Desta forma Santana tornou-se uma cidade portuária por proporcionar fácil navegabilidade e profundidade suficiente para acesso de navios de grande porte.

Com a promulgação da Constituição Brasileira, em 05 de outubro de 1988, o Território Federal do Amapá foi transformado em Estado do Amapá, neste mesmo período, Santana tornou-se município a partir do decreto de Lei Federal de número 7.639, de 17 de dezembro 1987. A cidade continua a crescer no mesmo sentido em que foi concebida, com uma malha ortogonal de ruas paralelas ao Rio Amazonas e avenidas perpendiculares ao mesmo.

Estes acontecimentos acarretaram um processo de urbanização desordenado com a ocupação de áreas ilegais. Esta situação se agravou em meados da década de 90 quando este crescimento atingiu os braços de igarapés e áreas úmidas, que foram sendo ocupados desordenadamente, os quais sofreram com aterros não licenciados, e sem estudos de impactos ambientais, aumentando cada vez mais o problema de saneamento básico da cidade, ocasionando diversos problemas ambientais e sociais.

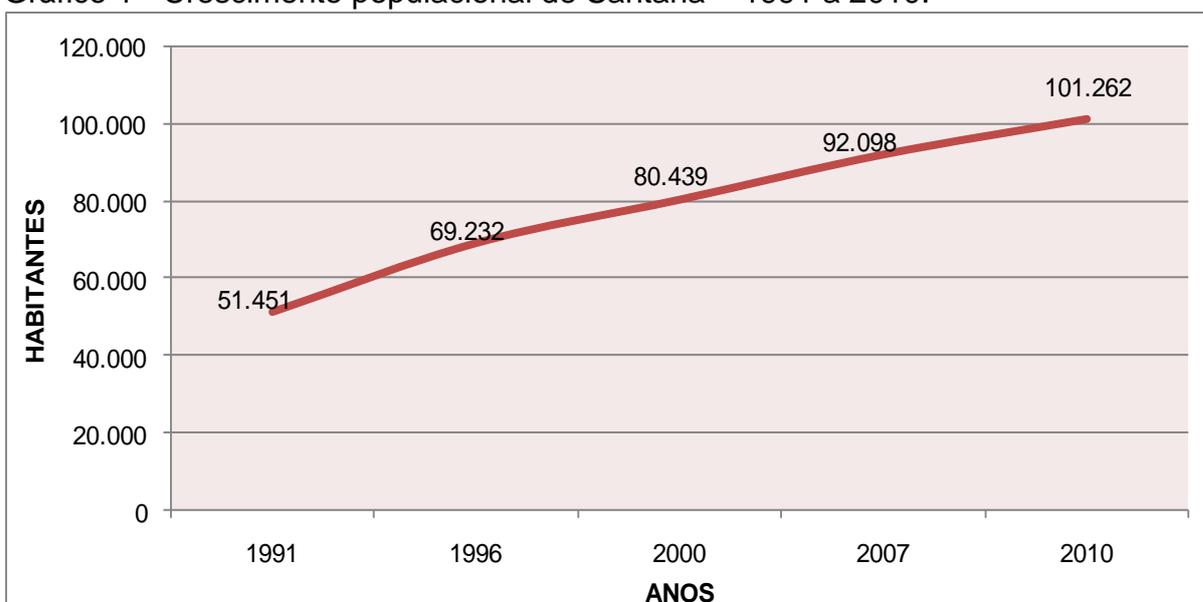
Ainda de acordo com a revista do Plano Diretor de Santana de 2006 (apud DUARTE p.82), muitos são os atores culpados por essa ocupação desenfreada, sendo que, o próprio município é um dos principais, pois o setor fiscalizador fazia

“vista grossa”³ para o problema. Outro ator é o grupo político, que para se perpetuar no poder prometendo e executando aterro das baixadas em épocas de eleições.

Todo esse processo de crescimento desordenado somado ao número crescente de cidadãos imigrante que chegava, e continua chegando, sem o mínimo de condições financeiras para adquirir uma casa, ou um terreno regular, acaba por ocupar essas áreas impróprias.

Em 2010, Santana possuía 101.262 habitantes de acordo com o IBGE, sendo 99.094 (97,92%) da população em área urbana e 2.109 (2,08%) da população em área rural constatando o crescimento desordenado da cidade de Santana. No Gráfico 1 pode-se acompanhar o crescimento populacional de Santana no período de 1991 a 2010.

Gráfico 1 - Crescimento populacional de Santana – 1991 a 2010.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007) - Elaboração: Autora, 2012.

Percebe-se analisando o gráfico, que em 19 anos a população santanense praticamente dobrou. O que vai ao encontro das proposições de Duarte (2006), no que se refere ao processo de urbanização desordenado com a ocupação de áreas ilegais.

Mas não se pode deixar de citar, que o município possui legislações vigentes, legislações que tratam sobre a questão urbana da cidade de Santana. Estas estão

³ “vista grossa” – expressão usada para designar fingimento, fingir que não vemos ou não entendemos alguma coisa, por comodismo, indiferença, descaso, instinto de sobrevivência, entre tantos outros motivos.

elencadas no Quadro 7, e foram descritas e destacadas de forma cronológica para melhor compreensão dos dados.

Vale a pena salientar a dificuldade de encontrar essas informações, muitas delas garimpadas e encontradas em diversos setores da prefeitura de Santana. A legislação do município representa o início de processo de planejamento urbano, com a criação de algumas diretrizes para isso. Porém, como é algo novo se sentiu muita dificuldade em adquiri-las.

Mesmo com o crescimento desordenado, parte do poder público tenta encontrar caminhos para minimizar ou mitigar os impactos causados pela ocupação irregular, com a promulgação de leis e decretos. Em contrapartida, uma outra parcela do poder público incentiva tal processo no momento em que “legaliza” o ilegal, fornecendo a infra estrutura básica para a permanência nessas edificações irregulares, abrindo ruas, construindo passarelas e fornecendo água e energia elétrica aos moradores.

Quadro 7 - Legislação Urbana de Santana

LEI	DATA	EMENTA	OBSERVAÇÃO
Lei Federal 7.639	17 de dezembro de 1987	Autoriza a criação de municípios no Território Federal do Amapá e da outras providências	Lei de Criação do Município de Santana
Decreto Federal 96.026	09 de maio de 1988	Estabelece os limites dos municípios criados, no Território Federal do Amapá, pela Lei nº 7.639 de 17 de dezembro de 1987.	Estabelece os limites iniciais do Município de Santana
Lei Municipal 452	27 de dezembro de 1999	Dispõe sobre a delimitação do novo perímetro urbano da cidade de Santana e dá outras providências	Estabelece o limite urbano da cidade de Santana
Lei Municipal 453	27 de dezembro de 1999	Dispõe sobre os distritos do Município de Santana e da outras providências	Estabelece os Distritos de: Anauerapucu; Igarapé do Lago; Ilha de Santana; Piaçacá; Pirativa.
Lei Municipal 456	27 de dezembro de 1999	Dispõe sobre a denominação e delimitação oficial dos bairros da Cidade de Santana e da outras providências	Estabelece os Bairros: Central; Comercial; Daniel; Dos Remédios; Fonte Nova; Hospitalidade; Fortaleza; Nova Brasília; Novo Horizonte; Paraíso; Provedor; Vila Amazonas; Elesbão.
Lei Municipal 485	15 de março de 2001	Autoriza o Poder Executivo a transformar os Bairros do Elesbão e do Igarapé da Fortaleza em Distritos Municipais	Autoriza a criação dos Distritos de Elesbão e Igarapé da Fortaleza

Fonte: Elaborado pela autora (2012).

No entanto, somente estes dados não são suficientes para compreender o processo real de crescimento urbano da cidade de Santana. Fez-se então, a partir do Plano de desenvolvimento de Santana-SUDAM, dos estudos do Plano Diretor e pesquisa com moradores antigos, um quadro de evolução da cidade de Santana, desde o início de sua ocupação até os anos 2000, enfatizando principalmente o nascimento dos bairros que compõem a cidade.

Santana conta hoje com catorze bairros, sendo que antigamente estes eram chamados por nomes populares e regionais, como Vila Toco, Vila Cutaca, Vila Piscina, Pavulagem, Vila Maia e Vila Papelão. Essas denominações eram geralmente inventadas pelos próprios moradores aproveitando alguma particularidade da área. Com o passar do tempo foi criada legislação municipal que vem definindo a nomenclatura dos bairros que hoje se restringe aos catorze já mencionados com sua consolidação conforme descrito no Quadro 8.

Quadro 8 - Evolução Urbana de Santana.

ANO	ACONTECIMENTO	FORMAÇÃO
Núcleo inicial	Primeiro núcleo habitacional de Santana elevado a categoria de povoado por Mendonça Furtado	Ilha de Santana formada por Portugueses, mestiços vindos do Pará e índios da nação Tucujús, índios esses vindos do alto Rio Negro.
Década de 50	Crescimento acentuado da Cidade Santana entre as décadas de 60 e 70	Descoberta de manganês em Serra do Navio e a instalação da Indústria e Comércio de Minérios - ICOMI
Década de 60	PRIMEIRA FASE DA EVOLUÇÃO URBANA	Formação dos núcleos iniciais da Cidade, tais como: Vila Toco (Bairro Comercial), Vila Maia (Bairro Central) área denominada de Piçarreira
Rem. Vila Maia – 60	O governo do Amapá intervém na chamada área da olaria, levando algumas dezenas de famílias para Vila Maia	Para desocupar o local, a fim de ser instalada entre 1964 à 1966 a Empresa de compensados Brumasa S/A, pertencente ao grupo CAEMI, remanescendo dessa ocupação desordenada ficou a baixada denominada de Ambrósio
Década de 70	SEGUNDA FASE DA EVOLUÇÃO URBANA	Vila Kutaca (porto CDSA-COMPANIA DOCAS DE SANTANA e Novo Horizonte), Vila da Olaria (Brumasa) e Vila Piscina (Daniel), Vila Papelão (Baixada do Ambrósio)
Rem. Vila Kutaca – 70	SEGUNDA FASE DA EVOLUÇÃO URBANA	Governo estadual interviu no Porto de Santana, mais precisamente onde era localizada a vila Kutaca, vila essa ocupada por invasões - hoje se localiza a Companhia de Docas de Santana (CDSA)
Década de 80	TERCEIRA FASE DE EVOLUÇÃO URBANA	PMM organizou os bairros Paraíso e Fonte Nova. E de forma desordenada a cidade continuou a crescer o norte e a leste os lugares conhecidos como provedor I e II, bairro dos Remédios I, Bairro Pavulagem ou Remédios II, Bairro da Fortaleza, Bairro Daniel e Bairro Nova Brasília II.
Década de 90	Apesar de não ser um divisor de época para a ocupação do solo urbano em Santana, foi nela que se agravou a imigração em mais de 60 % o aumento da população em menos de 15 anos.	Consolidou-se o Bairro Paraíso e a Semi-consolidação do Bairro da Fonte Nova. Mas o fator mais agravado foi a ocupação das ressacas de forma com nunca ocorrera, tanto no sentido norte, como no sul, como para o leste e oeste
2000	O poder público nos anos 2002 e 2003, demarcou novos lotes as margens da ferrovia de forma irresponsável, bem como uma faixa que ficava na Avenida São Paulo que serviria de área verde	Nos dias atuais esta ocupação desordenada está atingindo a ressaca funda, no norte do bairro Fonte Nova, e a leste no Bairro Provedor I, que ainda é possível conter o avanço dessas ocupações em função de não haver ainda aterramentos irregulares.

Fonte: Plano Diretor Santana (2007) - Elaboração: Autora, 2012.

Compreender todo esse processo de crescimento e ocupação urbano do município de Santana perpassa pela compreensão do processo de crescimento da área portuária do município de Santana, assim como o crescimento de sua importância econômica para o estado do Amapá. Assim no próximo tópico ocorre uma explanação sobre o setor portuário de Santana.

3.1.3 Setor Portuário de Santana.

Os portos, no Brasil, sempre tiveram um importante papel, principalmente quando se fala em desenvolvimento econômico, na criação das cidades e no desenvolvimento da malha urbana. Assim os portos acompanham todo o processo de desenvolvimento econômico nacional, seguindo os ciclos econômicos brasileiros de acordo com os períodos e a localidade.

Quando se fala em portos, a cidade que mais se destaca no estado do Amapá é a de Santana, onde se localiza o porto antes denominado Porto de Macapá, e hoje a Companhia das Docas de Santana, Empresa Pública de direito privado.

Dentre todos os portos do Município de Santana, o que inaugurou essa atividade na cidade foi o porto da ICOMI, que foi construído em plataforma flutuante que acompanha os movimentos das marés, não sendo problema para os navios de grande porte e para o embarque e desembarque do manganês (Figura 2).

Figura 2 - Porto flutuante da ICOMI



Fonte: Plano Diretor Santana (2007)

Após a consolidação da empresa ICOMI no município de Santana e confirmada a viabilidade econômica desta localidade. Foi construído o principal porto do Estado do Amapá, para embarque e desembarque de minérios e mercadorias, ou seja, exportação de matérias primas encontradas no estado, e entrada de bens de consumo necessário para cidade de Santana, assim como para abastecer a população do estado do Amapá, o qual opera até hoje na exportação de cavaco e na importação de containeres com produtos. (Figura 3).

Figura 3 – Porto das Docas de Santana - CDSA



Fonte: Plano Diretor Santana (2007)

De acordo com Porto e Brito (2005 p.13), após a década de 1970, varias indústrias de transformação foram implantadas no estado, sendo algumas dessas instaladas na década seguinte, com a implantação do Distrito Industrial de Macapá e Santana (Figura 4).

As quais estavam de acordo com plano de Desenvolvimento da Sudam, visualizando o potencial econômico da orla do município de Santana. Tanto que neste setor se instalou vários outros portos particulares e outros de pequenos portes, localizados à margem esquerda do Rio Matapi, afluente do Rio Amazonas há uma distância de 20,7 km da Capital Macapá.

Figura 4 - Portos do Distrito Industrial de Macapá e Santana



Fonte: Plano Diretor Santana (2007)

Além desses três portos citados ainda existem dois portos privados utilizado para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias vindas de localidades próximas, localizado entre o porto da ICOMI e o das DOCAS, um denominado Souzamar e o outro conhecido como Porto do Grego (Figura 5).

Figura 5 - Porto do Grego



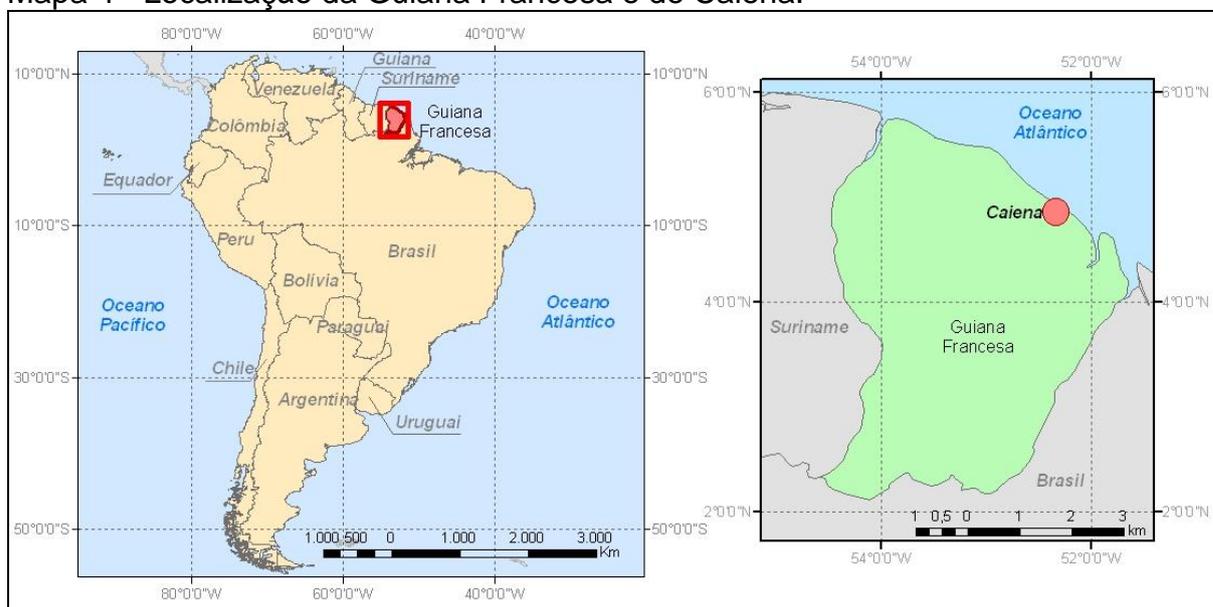
Fonte: Plano Diretor Santana (2007)

3.2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA EVOLUÇÃO URBANA DE CAIENA

3.2.1 Localização de Caiena

Caiena ou Cayenne cidade Francesa, capital da Guiana Francesa, um departamento da França localizado na América do Sul (Mapa 4). A cidade fica em uma antiga ilha na foz do rio *Caiena*, na costa atlântica e faz fronteira com o Brasil, ocupa parte do Ille de Cayenne e está localizado 268 km de Saint-Laurent-du-Maroni e 64 km de Kourou.

Mapa 4 - Localização da Guiana Francesa e de Caiena.



Fonte: Elaborado por Paulo Contente.

As populações urbanas são provenientes das áreas rurais e principalmente de fluxos migratórios internacionais significativos. É um território europeu sitiado na América do Sul, a Guiana Francesa representa um destino atrativo para populações de regiões fronteiriças em busca de melhores condições de vida.

As paisagens urbanas são características de populações e de culturas urbanas de origens diferenciadas (Haitianas, Brasileiras, Européias especificamente) e se estendem em função da distribuição espacial de meios naturais pouco propícios à urbanização, conforme se percebe no Mapa 5. Neste sentido as necessidades caracterizam o crescimento das áreas urbanizadas e são de principal importância para a administração local e constituem um desafio real em termos de planejamento e gestão dos espaços urbanos de Caiena.

Mapa 5 – Setor Urbano de Caiena



Fonte: Prefeitura de Caiena (2007)

Caiena possui legislações próprias, desta forma ela se divide em seis distritos, que são melhor especificados a seguir: Noroeste (Fort Cépérou , Amêndoa ponta , Oi ilhas), Sudoeste (Aldeia chinesa , Leblond , La Madeleine), Sudeste (Rebard , Ou fundição , Manga, Baduel , La Roseraie , Os mosquitos, Companheiro , Monte Lucas), Sul (Companheiro , Galmot , Anatole , Themire , Água-Lisette), Nordeste (Gatinho , Montabo , Zéfiro , Bourda , Suzini) e ao Centro (Centro , Mirza , De Gaulle , Buzaret , Palmistes). Pode-se visualizar essa divisão no Mapa 6 abaixo.

Mapa 6 – Divisão dos bairros de Caiena



Fonte: PLU (2007)

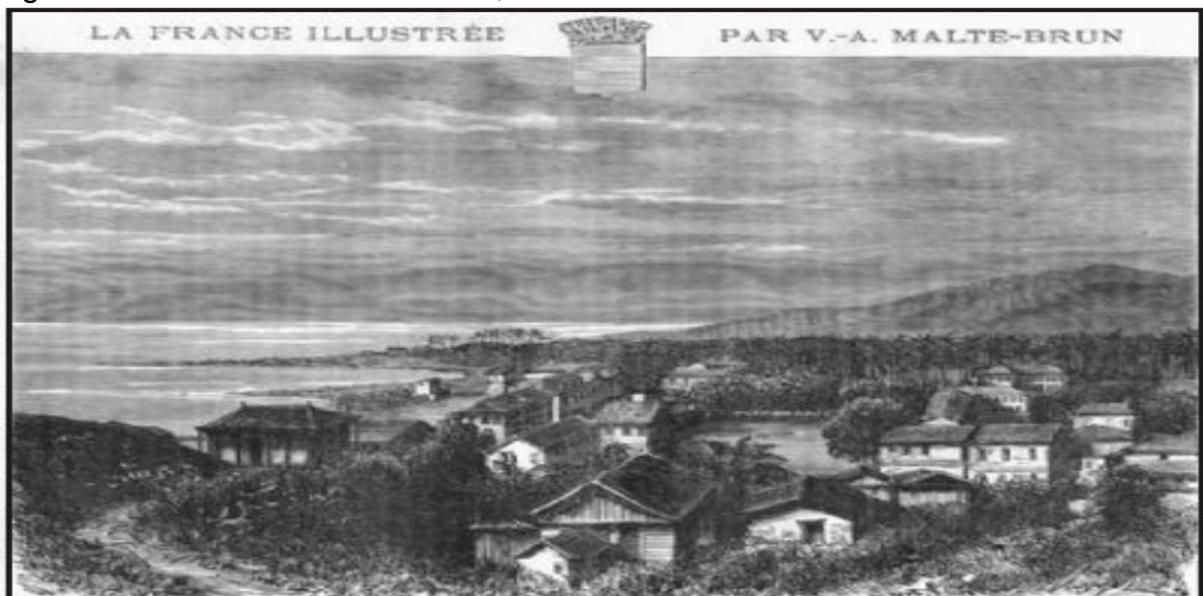
3.2.2 Evolução Histórica de Caiena

A cidade de Caiena teve sua fundação em 1634, quando tornou-se a capital e o principal porto da Guiana Francesa. A localização geográfica dessa colônia francesa – situada ao Norte do atual Estado do Amapá, no entanto, sua história é bem anterior a essa data e rendeu para o mundo luso-brasileiro sérias questões de fronteira, somente resolvidas na década de 1810.

Esta relação conflitante encerrou-se com a restituição da colônia de Caiena à França, em função da queda de Napoleão e das determinações do Congresso de Viena (1815). Mais uma vez a questão das fronteiras veio à tona e, de acordo com o Congresso de Viena, os limites estabelecidos pelo Tratado de Utrecht seriam mantidos. A retomada da colônia pela França apenas se concretizou em 1817, com a assinatura de uma convenção particular entre as duas Coroas.

Em 1884, Caiena já apresentava um aspecto urbano conforme Figura 6.

Figura 6 – Início Urbano de Caiena, 1884.



Fonte: Antiqua Print Gallery

A cidade de Caiena foi oficialmente criada em 11 de agosto de 1888. É uma cidade muito bonita especialmente no bairro dos Palmistes, um dos mais importantes do centro histórico. Porém, por ter esta situada muito próxima ao oceano, estão expostos aos efeitos dos ventos e sal, e por conta disso vários edifícios e moradias históricas necessitam de manutenção e cuidados especiais.

Dentre as atividades da cidade de Caiena se destaca o comércio, principalmente praticado pela comunidade asiática que é muito presente na região. No entanto, a principal entrada de mercadoria da cidade, o Porto de Caiena, devido ao assoreamento do rio, foi abandonado, persistindo apenas para o desembarque de barcos de pesca. As principais atividades portuárias de Caiena foram transferidas para Degrad des Cannes, em Mahury.

A implantação do Centro Espacial de Kourou, que se iniciou em 1965, propiciou a modernização da infraestrutura de estradas, a construção da hidrelétrica de Petit-Saut a 120 km de Caiena, a modernização do porto Dégrad des Cannes (tráfego de 460 000 t em 1988), e o aeroporto foi transformado em um aeroporto internacional (Rochambeau aeroporto).

Para compreender melhor a ocupação e desenvolvimento do espaço de Caiena faz-se necessário compreender melhor a ordem cronológica dessa ocupação que se descreve no Quadro 9, a seguir.

Quadro 9 – Cronologia da ocupação territorial de Caiena

DESCRIÇÃO	PERÍODO	OBSERVAÇÃO
Fundação de Caiena	(1635 ou 1643)	É controversa e varia de acordo com os documentos
Tentativa de fortificar a cidade	1690	Antes do forte a cidade foi destruída pelas populações ameríndias
A cidade foi fortificada	1693	
O plano de grade	1764	François Chevalier Turgot
Guiana foi então ocupado pelos luso-brasileiras	1809-1817	
Retomada de Caiena	1821	Governador Laussat
Guiana tornou-se um departamento	1946	Caiena se torna capital
Centro Espacial da Guiana (CSG) - Kourou	1965	Hoje é Centro Espacial da Europa

Fonte: Prefeitura de Caiena (2012) - Elaboração: Autora, 2012.

Uma característica da Guiana Francesa que vale a pena ser destacada, é o fato dela se assemelhar aos demais países da América do Sul quando se fala das elevadas taxas de fecundidade e mortalidade infantil. Por fatos desse gênero, recebe verbas especiais da União Européia, pois é uma das suas regiões mais pobres e afastadas. Contudo, essa verba faz com que a Guiana Francesa se torne um dos territórios mais ricos do Caribe e da América do sul, assim se constitui uma

verdadeira ilha europeia no meio de um oceano de pobreza, por esse motivo acaba atraindo muitos imigrantes oriundos dos países próximos.

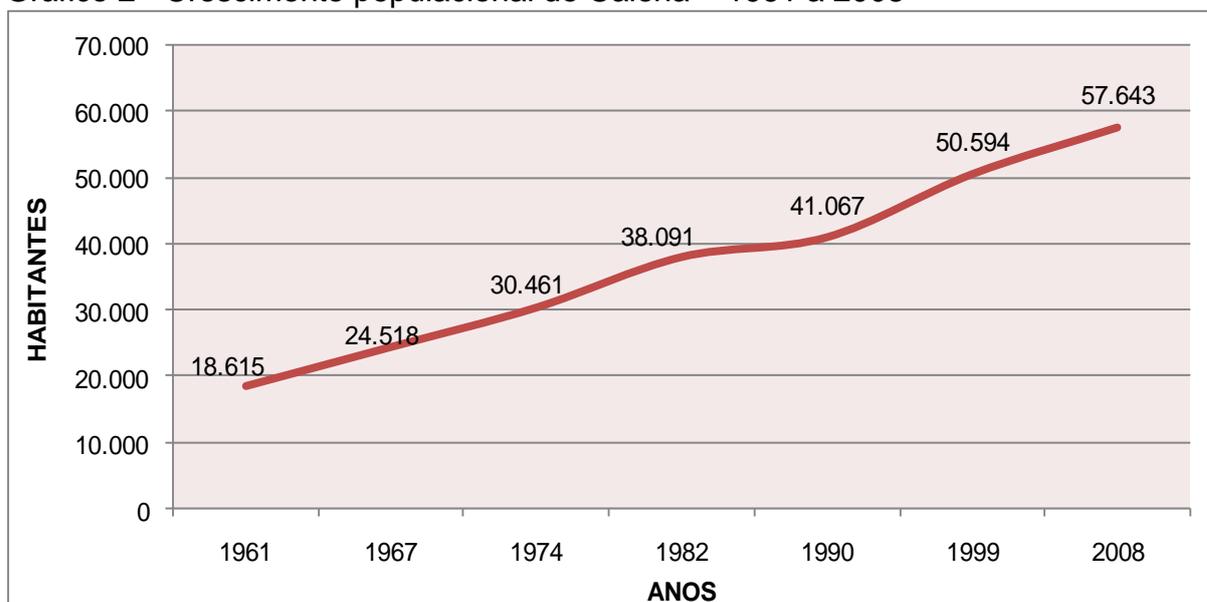
Granger (2008 p.08), afirma ainda que vale salientar que nem sempre esse interesse, de melhoria do local, pode ser estendido as fronteiras, ou seja, nem sempre esses investimentos se refletem nas fronteiras, ou que suas benfeitorias se dão *in lócus*.

Caiena tem composição de sua população muito diversificada que reflete os eventos históricos ocorridos. A maior parte da população é constituída por negros e mestiços, também denominados por creoles ou mulatos, como resultado da contínua mestiçagem dos grupos procedentes da Europa, da Ásia e África, assim como de outras partes da América do Sul.

Os índios, que hoje se resumem a pequenas tribos, vivem na costa (caribes, aruaques e palicurs) e no interior (wayanas, oiampis e emérilons). Nas proximidades do rio Maroni, descendentes de escravos foragidos no século XVIII conservaram seu modo de vida africano. Contudo existe ainda uma parcela considerável de brancos.

Destaca-se ainda que de 1967 a 2008 houve um crescimento de mais que o dobro segundo o INSEE (órgão responsável pelo censo local) o número de pessoas em Caiena no ano de 1967 era de 24.518 habitantes e no ultimo censo em 2008 existia aproximadamente 57.643 habitantes (Gráfico 2), o crescimento se dá além do curso migratório, refere-se ao alto índice de natalidade que ocorre naquele lugar.

Gráfico 2 - Crescimento populacional de Caiena – 1961 a 2008



Fonte: INSEE (2012) - Elaboração: Autora, 2012.

No Quadro 10 pode-se acompanhar o crescimento de Caiena no decorrer dos anos e acompanhar seu desenvolvimento urbano, a partir de sua evolução urbana.

Quadro 10 - Evolução Urbana de Caiena a partir dos planos.

ANO	ACONTECIMENTO	FORMAÇÃO
Em 1993	Caiena conta com os distritos do sul;	Característica de aldeia chinesa;
Em 1995	Definição de ZUS (Zona Sensível Urbano);	Que abrangem os distritos do sul para os limites das cidades Jean-François e Pascaline;
1996 – 1997	Decreto por definição limita a ZFU e a adição de extensões para ZUS as áreas de projeto de urbanização;	Assim como Mont Baduel (Zac Anastasie), Lucas Monte, La Fonte Zac;
2004	ERP (Projeto Reabilitação Urbana), incluindo uma parte das ZUS e dois locais "revogação do artigo 6";	Modifica o setor do mercado e o resto da área do distrito Lisette (favela e norte do distrito);
2006-2007	Geografia CUCS prioritárias, sites selecionados além do ZUS 1995 dois níveis de prioridade.	Geografia CUCS prioritárias, áreas selecionadas além do ZUS 1995.

Fonte: Prefeitura de Caiena (2012) - Elaboração: Autora, 2012.

Caiena hoje é uma cidade com grande crescimento demográfico. De acordo com a prefeitura da cidade, a população aumentou nos bairros centrais e ainda nos assentamentos ilegais, principalmente na periferia. Nesta cidade se observa que os espaços vagos vêm sendo ocupados, não se respeitando as encostas florestadas e nem as áreas de baixa altitude que são zonas úmidas e planícies aluviais, muito parecido com o que ocorre na cidade de Santana.

3.2.2 Setor Portuário de Caiena

Assim como o município de Santana, Caiena também tem um histórico muito íntimo com o setor portuário, desta forma, a seguir será destacados o principal porto de Caiena e dos demais portos da Guiana Francesa que dão suporte para Caiena.

3.2.2.1 Porto de Cayenne

Este foi o primeiro e principal porto da Guiana Francesa no princípio de ocupação da área, no entanto, devido ao forte processo de assoreamento na área acabou tornando-se ineficiente para os fins que se destinava, tornando-se de difícil acesso. Atualmente esse porto é utilizado para o desembarque de navios de pesca artesanal e alguns navios mercantes venezuelanos (Figura 7).

Figura 7 – Port de Cayenne, 1965

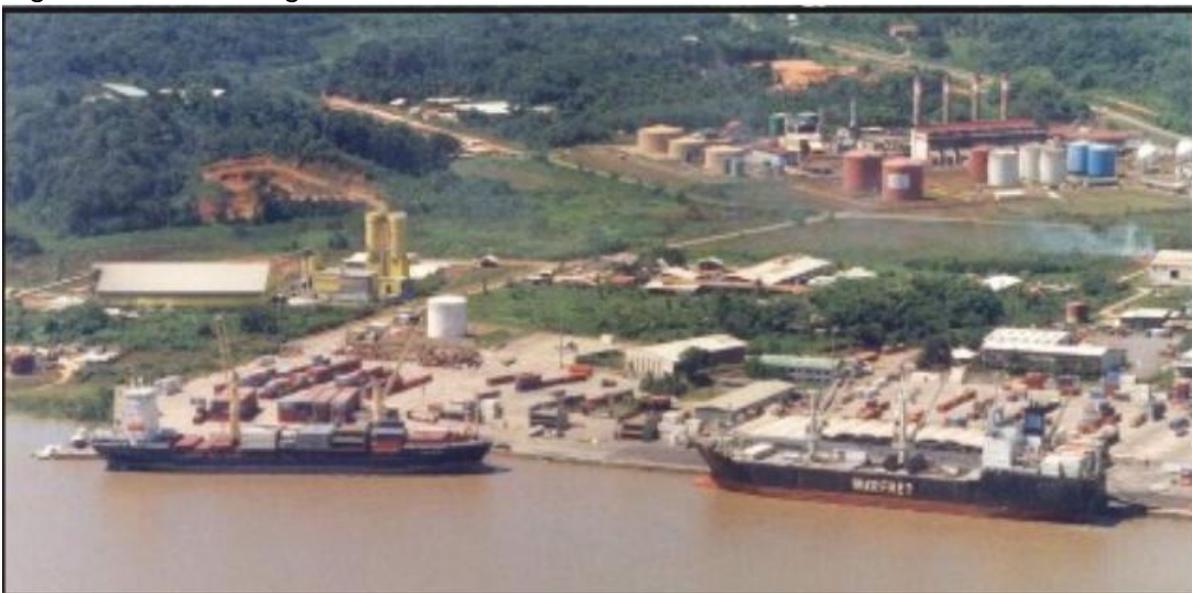


Fonte: CCIG – Câmara de Comércio Indústria da Guiana, 2012

3.2.2.2 *Dégrad des Cannes*

O principal porto da Guiana Francesa é o porto de Dégrad des Cannes (Figura 8). Localizado na cidade de Remire-Montjoly, a leste de Caiena, é gerida e operada sob concessão pela Câmara de Comércio e Indústria da Guiana – CCIG. Esta é a única porta que permite o acesso a navios com um comprimento máximo de 165m e um calado máximo de 6m. Seu acesso é através de um canal de 15 km que exige uma dragagem permanente.

Figura 8 – Porto Dégrad des Cannes



Fonte: CCIG – Câmara de Comércio Indústria da Guiana, 2012

O Porto Dégrad-des-Cannes, dispõe de toda a infraestrutura para a instalação de projetos industriais. Conta um terminal de contêineres, com área de 25 m de comprimento e 26m de largura, outro para óleo (gasolina, combustível), um área destinada a minério e 10 hectares para esse fim e ainda conta com incentivos fiscais para as empresas nele localizadas. Totalmente adaptado às normas européias. Fica a dez minutos do aeroporto internacional de Rochambeau.

3.2.2.3 Port du Larivot

O porto de pesca de Larivot (Figura 9) constitui um dos principais portos de pesca da França. Sua quota de tráfego comercial na Guiana é bastante modesto, com exceção do óleo, que fornece 11% das importações. Foi classificado como "porto de pesca de Interesse Nacional", em 1983.

Conta com um canal de acesso 15 km de comprimento e 200 metros de largura, não dragados, permitindo vasos de acesso projecto 3 metros. Suas Instalações conta com a doca de madeira de 240 metros de comprimento, um plataforma B construída de concreto de 76 metros de comprimento, um cais construído de concreto C 71,20 metros (óleo) e uma plataforma de madeira construído sobre pilares de aço 100 metros. De acordo com a Camara de Comercio e Industria da Guiana (CCIG-2013).

Figura 9 – Port du Larivot



Fonte: CCIG – Câmara de Comércio Indústria da Guiana, 2012

3.2.2.4 Kourou

As instalações portuárias em Kourou – Pariacabo (Figura 10) são instalações especialmente dedicadas ao Centro Espacial da Guiana – CSG para a importação e exportação de materiais relacionados com o programa espacial. O canal de acesso de 12 km é estreito e exige dragagem regular. A área de rotação é limitada a navios de 130 metros de comprimento.

Figura 10 – Porto de Kourou



Fonte: CCIG – Câmara de Comércio Indústria da Guiana, 2012

Todas as etapas de explanação anterior sobre as cidades estudadas, eram necessárias para compreendê-las melhor, no entanto, ainda precisam ser embasadas a luz de teorias que elucidem os processos pelos quais passaram. Assim o capítulo a seguir trará informações para reflexões sobre os principais temas que embalam a pesquisa.

4 EMBASAMENTO TEÓRICO

Para discutir a respeito das principais características das cidades de Santana e Caiena, o processo evolutivo das mesmas, suas principais divergências nos embates comparativos fazem necessário compreender alguns teóricos e suas teorias, para que embasem de forma lógica e científica esta pesquisa. Estas importantes teorias serão expostas em sub-tópicos a seguir.

4.1 PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO

Em todo processo de ocupação no mundo, forma-se e transforma-se o território para que se possa ser habitado pelo homem, até que se torne reflexo do ser humano, ou seja, territorialidades que expressam a ligação entre a essência material da vida e a atividade humana de produção dos meios de existência que aliadas, expressam a forma/conteúdo reveladora de modos de vida que é a cidade. Desta forma o homem modifica a geografia natural criando e recriando os ambientes que resultam de nossa “evolução” no tempo, transformando-os em uma “segunda natureza” (SANTOS, M., 1999).

Ainda de acordo com o autor, “o espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais”, desta forma o homem vem modificando o espaço para suas necessidades até o ponto em que esta não pode mais ser considerada um território delimitado e sim um “sistema de serviços” cuja potencialidade é praticamente ilimitada. Segundo o autor, “é a sociedade, isto é, o homem, que anima as formas espaciais atribuindo-lhes um conteúdo”.

A cidade é assim uma sequência de tempos e ação humana de trabalho, que segundo Santos M. (1999), à medida que a história vai fazendo-se, determina a sua configuração pelas obras humanas que, por sua vez, como verdadeiras próteses, tendem a negar a natureza natural, substituindo-a por uma natureza humanizada, ou seja, à medida que a história vai fazendo-se, determina a configuração da cidade.

Carlos (2007 p.20) oferece outra concepção da “leitura geográfica sobre a cidade” a idéia de cidade como construção humana, produto histórico-social, contexto no qual a cidade aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo de uma série de gerações, a partir da relação da sociedade com a natureza.

Podemos sintetizar que a cidade enquanto território revela ao longo da história, como resultado concreto em um movimento cumulativo, agrupando ações passadas ao mesmo tempo em que aponta as possibilidades futuras.

A urbanização que ocorreu nos países desenvolvidos aconteceu de forma gradativa. As cidades foram se estruturando lentamente para absorver os migrantes, havendo melhorias na infraestrutura urbana – moradia, água, esgoto, luz – e aumento de geração de empregos. Os fatores inversos são típicos de países subdesenvolvidos, sem indústrias ou com um baixo nível de industrialização. Estão ligados fundamentalmente às péssimas condições de vida existentes na zona rural, em função da estrutura fundiária bastante ineficiente. Assim, há uma grande transferência de população para as cidades, de maneira especial para as grandes metrópoles, aumentando uma série de problemas urbanos.

Maricato (2000) propõe um retorno há alguns marcos históricos relacionado ao crescimento urbano brasileiro para melhor compreensão deste. Considerando o universo das Américas, no Brasil já havia algumas cidades de grande porte desde o período colonial. No entanto, é na virada do século XIX que acontece a consolidação do processo de urbanização da sociedade. Estimulado pela necessidade do trabalhador livre, somado a proclamação da república e pelas indústrias do café.

De acordo com Maricato (2000), o Brasil, assim como os demais países da América Latina apresentou intenso processo de urbanização, especialmente na segunda metade do século XX. O intenso êxodo rural e a carência de empregos acarretaram graves consequências como: a expansão das favelas, o crescimento da economia informal e, em muitos casos, o aumento ocasional de população pobre.

Essa urbanização sem planejamento criou uma situação caótica nas principais capitais do país e suas regiões metropolitanas, com aumento da pobreza e da violência. O processo de modernização da economia brasileira até os dias de hoje, não levou à superação da pobreza e das desigualdades sociais, a modernização aprofundou as desigualdades já existentes geradas num passado distante, pois esteve apoiada numa maior concentração de renda. Apesar da expansão das camadas médias, que apresentam um bom poder aquisitivo e contribuíram para a expansão do mercado consumidor, a diferença de rendimentos entre ricos e pobres é hoje muito maior do que no início da modernização. (UGEDA JUNIOR, 2008 p.08)

Com o intuito de resolver o caos que se instalou nos centros urbanos brasileiros, que se iniciou no final do século XX, o processo de reformas urbanas nas cidades brasileiras, onde foi lançada a base de um urbanismo moderno “a moda” da

periferia, onde se realizaram obras de embelezamento paisagístico e saneamento básico, implantando as bases legais para o mercado imobiliário, ao mesmo tempo, a população com menor poder aquisitivo, era excluída para os morros da cidade. “Manaus, Belém, Porto Alegre, Curitiba, Santos, Recife, São Paulo e principalmente o Rio de Janeiro, são cidades que passaram, nesse período, por mudanças que compatíveis a saneamento ambiental, embelezamento e segregação territorial”. (MARICATO, 2000).

Em 1950 acontecem mudanças significativas no processo de industrialização que iriam influenciar diretamente o processo de urbanização brasileira. O Brasil passa a produzir bens de consumo duráveis e de produção. De acordo com Maricato (2000) a partir da década de 50, os inúmeros eletrodomésticos, bens eletrônicos e os automóveis produzidos pela indústria fordista, acarretam significativas mudanças no modo de vida da sociedade, assim como na habitação e na cidade. Transformando o modo de vida, valores, cultura e ambiente construído.

Da ocupação do solo até o interior da moradia, a transformação foi profunda, o que não significa que tenha sido homogeneamente moderna. Ao contrário, os bens modernos passam a integrar um cenário onde a pré-modernidade sempre foi muito marcante especialmente na moradia ou no padrão de urbanização dos bairros da periferia. (MARICATO,1996).

Ainda de acordo com autora, o mercado não se abriu para a população que buscava moradia nas grandes cidades, dando prioridade as classes médias e altas que possuíam um poder aquisitivo melhor. Os governos estaduais e municipais, por sua vez, fechavam os olhos para os imensos vazios urbanos (que cada vez se valorizados com os investimentos públicos e privados), e remanejavam a população para áreas completamente inadequadas, participando decisivamente para a segregação da população de menor poder aquisitivo.

Enquanto esse modelo de crescimento econômico manteve-se em alta funcionou, criando uma nova classe media urbana, mas sempre mantendo grande contingente sem acesso a direitos sociais e civis básicos. No entanto, na década de 80 esse modelo chega ao colapso, quando a taxa de crescimento demográfico supera a do crescimento do PIB.

De acordo com Maricato (2000) as décadas de 80 e 90 foram conhecidas como décadas perdidas, onde a concentração da pobreza é urbana. Caracterizadas pelo baixo crescimento econômico, além de elevadas taxas de inflação. É neste

período que ocorre a passagem para o período democrático. Com a morte de Tancredo Neves assume o seu vice José Sarney, governo caracterizado pelo Plano Cruzado (1986), Bresser (1987) e o Plano Verão (1989), com resultados apenas momentâneos e sem expressividade em longo prazo.

Em 1989 houve a promulgação da constituição de 88 e se estabelece as bases da República Democrática. Neste mesmo ano o modelo Neoliberal se consolidou no Brasil com a eleição de Fernando Collor. Esse novo projeto previa o Estado da economia, deixando-o apenas com a tutela da educação, saúde e segurança. Assim ocorreu uma série de privatizações, entre elas a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), no governo de Itamar Franco, a Vale do Rio Doce no governo Fernando Henrique Cardoso, além de uma série de bancos estaduais, empresas de telefonia, hidrelétricas e estatais do setor energético. Nesse período também lança-se o plano Real que tinha como objetivo maior, assegurar a estabilidade econômica.

Maricato (2000) afirma que pela primeira vez em sua história o Brasil tem multidões concentradas em morros, alagados e planícies, marcados pela pobreza hegemônica. Foi nesse período também que no Brasil, o fenômeno da violência urbana com os maiores índices de homicídios foi registrado na história do país. Junto com toda essa situação soma-se as grandes tragédias naturais brasileiras como as enchentes, desmoronamentos, poluição dos recursos hídricos, poluição do ar, impermeabilização da superfície do solo, desmatamento, déficit habitacionais, retorno de epidemias e violência.

A partir desse passeio que foi realizado onde se acompanhou todo o processo de evolução do crescimento urbano brasileiro, pode-se confirmar que “a tragédia urbana brasileira” não é produto das décadas perdidas. Tem suas raízes muito firmes em cinco séculos de formação da sociedade brasileira, em especial a partir da privatização da terra (1850) e da emergência do trabalho livre (1888).

O estado do Amapá inseriu-se nesse processo entorno da década de 50 e de acordo com Tostes (2012 p.01) apresenta características diferentes, pois é consequência de processos migratórios incentivados pelo governo federal para ocupação dos grandes vazios do país e de fronteiras de políticas intervencionistas.

O processo de organização do espaço amapaense que em muito afetou a urbanização deste Estado foi decorrente de vários fatores, assim identificados: a defesa da fronteira; a criação do Território Federal; a exploração mineral; a implantação de grandes projetos; a construção de infraestruturas; a construção de

*company towns*⁴; a expansão da fronteira agrícola; a criação de novos municípios; a realização de eleições para o legislativo e executivo municipal e estadual; a estadualização amapaense; a implantação de áreas protegidas; e a implantação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana. Mais recentemente, têm-se a nas obras da pavimentação da BR 156; nas expectativas das obras do PAC do Governo Federal; na retomada da economia mineira e; na implantação de novos Regimes Aduaneiros Espaciais como fortes atrativos para a ocupação das cidades de Macapá e Santana, pois são por elas por aonde chegam os migrantes ao Estado. (PORTO, 2006 p.43-44).

Santos, M., (1993) afirma que com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. São elementos de diferenciação, mas em todas há problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde, são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior for a idade da cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas.

O estado do Amapá detém os mesmo problemas que as demais cidades brasileiras, de acordo com Tostes (2012 p.02) suas cidades hoje constituem espaços urbanos altamente desordenados, onde há ausência de políticas eficazes gerando criminalidade, desemprego, poluição, destruição do meio ambiente e o crescimento de sub-habitações em áreas de proteção ambiental e alagadas. Necessitando urgentemente da implantação de planejamento com metas num desenvolvimento local.

4.2 A IDÉIA DE UM NOVO URBANISMO

O Novo Urbanismo ganhou espaço de um modo expressivo nas discussões sobre planejamento, desenho urbano e arquitetura na América do Norte nas últimas décadas (MACEDO, 2007 p.32). Nos Estados Unidos importantes nomes da arquitetura e urbanismo dentre outras profissionais vêm discutindo em congressos e aplicando e construindo comunidades urbanas, baseados na Carta do Novo

⁴ As *company towns* são entendidas objetivamente como vilas, que podem tornar-se bairros ou cidades de caráter autárquico, ligadas a qualquer tipo de empresa ou companhia, que pode ser privada ou estatal, e que demande formações habitacionais de apoio a seus funcionários. (FARAH & FARAH, 1993).

Urbanismo, que foi um documento com diversas diretrizes que fora elaborada com o objetivo de determinar, no contexto nacional, ou novo modo de conceber ou intervir no espaço urbano.

Tal movimento surgiu como resposta ao descontrolado crescimento dos subúrbios nos Estados Unidos, onde há grandes urbanizações, onde não podem ser classificadas nem como cidade nem como campo. Nessas localidades as pessoas acabam por depender muito de seus próprios automóveis porque o transporte público, quando existente, não é suficiente ou ainda não está ligado adequadamente à rede urbana de forma a permitir um fácil acesso. Desta forma os subúrbios norte-americanos precisam de combinações adequada de funções, que proporcione a um grupo significativo de seus moradores, trabalho e desenvolvimento de atividades sociais em sua própria vizinhança. (MACEDO, 2007 p.38).

Como características do Novo Urbanismo seus projetistas também eram conhecidos como Neotradicionalismo ou Urbanismo Sustentável, têm como modelo, comunidades menores e mais densas que os subúrbios tradicionais, com limites bem definidos e que exista uma mescla de funções que incorporem espaços comerciais, institucionais, de serviço e de recreação, vinculados com moradias de vários tipos. “Estas habitações devem ser acessíveis a diversos grupos sociais e econômicos, e ainda devem propiciar a diversidade em termos de idade, sexo e raça” (MACEDO, 2007 p.38).

Outra característica importante é referente aos percursos para fora da vizinhança, eles devem ser minimizados ao máximo, com o objetivo de diminuir a dependência do carro e, conseqüentemente, a diminuição da poluição e o consumo de energia gerada. As distâncias devem ser percorridas a pé, ou ainda pode-se caminhar até as estações de transporte público mais próximo, que devem ter conexão com outras comunidades similares. Estas características propiciam um caráter único do lugar e a sensação de pertencimento à comunidade que ali convive (MACEDO, 2007 p.39).

De acordo com Amado (2004 p.20), um “novo urbanismo”, com o despertar da ecologia urbana e das preocupações ambientais sistemáticas e generalizadas, urbanismo esse que tende à contestação da anterior urbanística operacional burocrática e à sua ausência de tratamento sistêmico das questões sociais e ambientais.

Atualmente muitas comunidades já foram projetadas baseadas nesses princípios tais como Seaside e Celebration, no Estado da Flórida, e Suisun City e The Crossings, no Estado da Califórnia. De acordo com Macedo (2007 p. 39), estes exemplos acabaram se tornando um campo de experimentação e inspiração para novos urbanistas, que começaram a trabalhar em centros de cidades deterioradas e em subúrbios diversos, com o objetivo de reconstruir nestes locais a diversidade social e o sentido de lugar e de comunidade.

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

São necessárias não só novas capacidades para definir projetos de maneira mais essencial e estratégica, mas também conhecimento e ferramentas para integrar as lógicas dos atores, avaliarem suas propostas, julgar sua adequação em relação aos objetivos e sua eficiência para a coletividade, identificando e avaliando seus possíveis efeitos. Esse Neo-urbanismo é também muito mais criativo, pois mobilizam inteligências variadas e múltiplas lógicas, particularmente aquelas dos atores que realizam operações urbanas.

4.3 ORGANIZAÇÃO LOCAL

Segundo Carlos (1997 p.22), toda e qualquer cidade origina-se num determinado contexto da história da humanidade e assume formas e conteúdos diversos ao longo do processo histórico. É produto da ação humana, e nasce na relação homem-natureza, pois, para fixar-se, o homem tem que garantir um domínio permanente do território em que vive.

Entende-se que no processo de organização urbana não há nada que se localize na cidade por acaso. Todos os equipamentos que se pode elencar têm sua localização determinada com algum objetivo, a estrada, a fábrica, o supermercado, o salão.

De acordo com Souza (2005 p.106)), toda e qualquer localização é objeto de um processo de tomada de decisão, mais ou menos explicitado, que umas vezes pretende maximizar o valor, um rendimento ou uma utilização, outras vezes

pretende minimizar o esforço, despesas, custos em geral, e não raro, pretende otimizar o saldo de benefícios e dos custos seja qual for a escala ou a metodologia utilizada.

Mas o que leva a esse processo de tomada de decisão da localização de determinada situação seja implícito ou explícito? Segundo Souza (2005 p.107), os intervenientes são vários e de diversas naturezas (individual, familiar, empresarial governamental), além de que os agentes que atuam sobre esse processo também são variados, alguns impulsionados pelo recurso e quase a totalidade dos agentes porque são dotados de mobilidade.

Souza (2005 p.110) propõe que se analise a seguinte situação para melhor esclarecer: Se for dada a localização de uma estrada pode-se decidir da forma mais racional a localização da fábrica, das habitações, do comércio, da escola, no entanto os resultados certamente serão diferentes se a partir da localização de uma fábrica quiser decidir sobre a localização da estrada, ou habitações.

Desta forma os espaços urbanos passam a funcionar como um ímã, que agrega grupos entorno de tarefas comuns àquele espaço. Assim surge a necessidade de estruturação com objetivo da satisfação da necessidade local. A cidade estabelece a vida coletiva, o que obriga a existência e permanência de autoridade político-administrativa o que implica para o morador da cidade uma participação, mesmo que submissa da vida pública.

4.4 DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

Atualmente deve haver uma dezena de definições para a expressão desenvolvimento sustentável, sendo notória a dificuldade de obter uma definição precisa e consensual para os termos. Desta forma serão resumidos os principais conceitos, dando ênfase a questões urbanas, posteriormente, serão feitas algumas considerações a respeito.

O desenvolvimento sustentável pode ser visto como o conjunto de programas de desenvolvimento que vão ao encontro dos objetivos de satisfação das necessidades humanas sem violar a capacidade de regeneração dos recursos naturais a longo prazo, nem os padrões de qualidade ambiental e de equidade social. (BARTELMUS, 1994:73 *apud* AMADO, 2004 p.45). Esta definição vai ao

sentido de especificar campos e áreas de intervenção com vista a englobar as diferentes gerações num prazo alargado, tendo em consideração a capacidade de regeneração dos próprios recursos naturais, acrescentando de forma equitativa as questões ambientais e sociais.

De acordo com Amado (2005 p.49) na Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento - CMMAD, o desenvolvimento sustentável é definido como “aquele que satisfaz as necessidades do presente, sem comprometer a capacidade de as gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades” (CMMAD, 1987), esta concepção não corresponde somente a questões ambientais mais também, englobam os problemas de desigualdade social. E ainda força a uma resposta ao processo de degradação ambiental pelo estilo de crescimento econômico desenfreado que certamente limitará as oportunidades de crescimento e desenvolvimento das gerações futuras.

Na Conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente e desenvolvimento ocorrida em junho de 1992 definiu-se as bases para a compreensão do conceito de desenvolvimento sustentável. A agenda 21 trata não apenas de questões ligadas a preservação e conservação da natureza, mas também de questões estratégicas ligadas a geração de renda, diminuição das disparidades regionais, mudanças no padrão de produção e consumo, construção de cidades sustentáveis e a adoção de novos modelos e instrumentos de gestão.

No trabalho de implementação da Agenda Local 21 no Reino Unido, foi estabelecido que os objetivos ambientais e as ações promotoras do desenvolvimento sustentável devem ser baseadas no conhecimento e na compreensão da forma como as ações estão interligadas à sustentabilidade. (AMADO, 2002 p.62)

Na concepção de Amado (2004 p.45) o termo “desenvolvimento sustentável” tem sido muito utilizado pela classe política, e sempre no sentido de que qualquer proposta de desenvolvimento deve ser enquadrada no espírito e orientação do conceito. No entanto, esta ficando somente no discurso. Segundo ele ainda “sustentabilidade é um termo usado para definições de ações e atividades humanas que visam suprir as necessidades atuais dos seres humanos, sem comprometer o futuro das próximas gerações”. Ou seja, a sustentabilidade está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e material sem agredir o meio ambiente,

usando os recursos naturais de forma inteligente para que eles se mantenham no futuro.

De acordo com Amado (2004 p.85) o cerne do desenvolvimento sustentável é a sociedade, ambiente e economia. Cada um tem papel primordial neste processo. A sociedade compreende as instituições sociais e o importante papel no desenvolvimento, com a participação nos sistemas democráticos que permitem a expressão de opinião, a escolha de governantes, a formação de consensos e a resolução de diferenças. O ambiente inclui a compreensão de sua fragilidade, de esgotamento de seus recursos e os efeitos da ação do homem em compreender seus efeitos. Quanto à economia pressupõem uma sensibilidade em relação aos limites e potencialidades do crescimento econômico e ainda empenho em avaliar os efeitos dos níveis de consumo pessoais e sociais.

Desta forma compreende-se que o desenvolvimento urbano sustentável consiste num longo processo de mudança para um novo estilo de organização econômica, mudança das relações com a sociedade e natureza, anunciando uma sociedade com equidade social e conservação ambiental.

Deve-se reconhecer os fatores sociais e ecológicos, assim como os fatores econômicos, da base de recursos vivos e não vivos e das vantagens e desvantagens de ações alternativas tanto a longo como a curto prazo.” De acordo com Garden 1989:338, *apud* AMADO (2004 p.45), esta definição, para além da referência aos três fatores que influem no conceito de desenvolvimento sustentável – ambiental, social e econômico, salienta ainda a necessidade de serem conhecidas as vantagens e desvantagens das ações a implementar e respectivas alternativas.

Para isso é necessário que os cidadãos, adquiram conhecimentos para uma participação no processo, e ainda valores e competências necessárias para uma participação eficaz no desenvolvimento regional sustentável. A integração do ambiente e os mecanismos particulares de envolvimento efetivo da participação da população. (MARTIN, 2000:225, *apud* AMADO, 2005 p.50).

“O desenvolvimento sustentável é compreendido como uma forma de mudança social que se acrescenta aos tradicionais objetivos de desenvolvimento o objetivo da obtenção da sustentabilidade ecológica.” Lelé 1991:610, (*apud* AMADO, 2004 p.45). Esta definição torna o conceito de desenvolvimento sustentável mais abrangente, aponta para o aspecto de ser necessário existir a obrigatoriamente a integração entre eles.

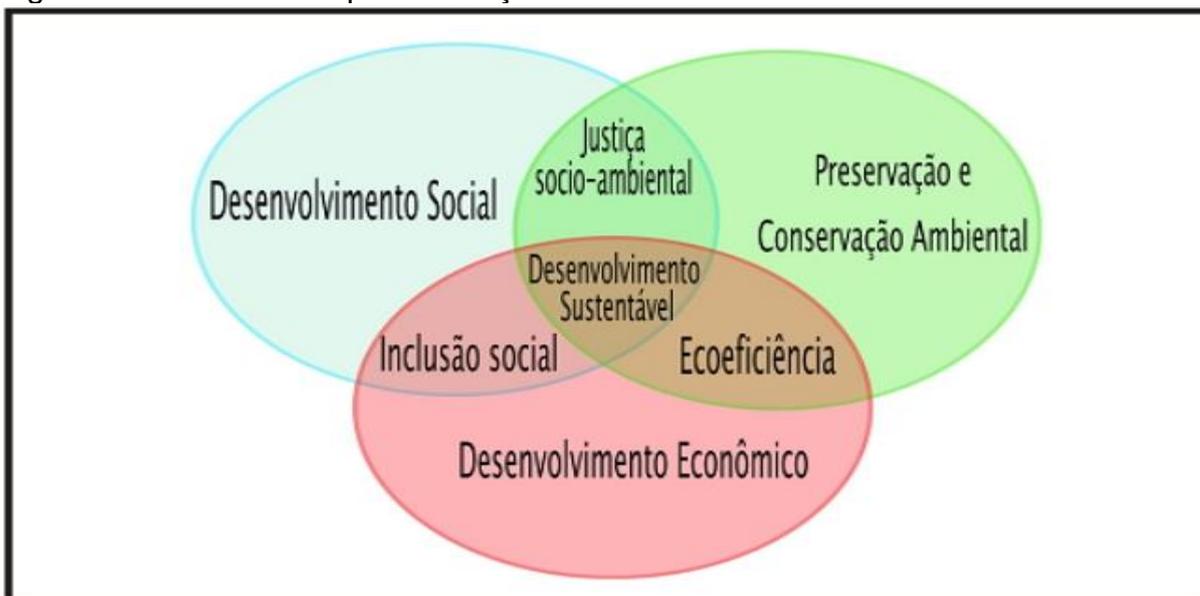
A ausência do conhecimento sobre desenvolvimento e planejamento urbano sustentável, política pública eficaz, a ausência de sua prática aliada a ausência de praticidade ocasiona uma serie de problemas que deveriam ter sidos minimizados e até mesmo sanado.

No Brasil muitas cidades sofrem graves problemas por conta do aumento descontrolado da população urbana, sem a presença do poder público acompanhando a urbanização. Pode-se constatar isso nas grandes favelas das metrópoles e na ocupação das áreas alagadas, como no caso do Estado do Amapá.

A procura pela renovação de planos diretores totalmente desgastados pelas suas antiquadas formas de concepção, agora se representa como um importante instrumento de inovações uma vez que agora conta com efetiva participação da sociedade na sua formulação.

Barbosa (2008 p.05) afirma que o desenvolvimento sustentável deve ser uma consequência do desenvolvimento social, econômico e da preservação ambiental.

Figura 11 – Parâmetros para alcançar o desenvolvimento sustentável.



Fonte: (BARBOSA, 2008).

De acordo com Porto e Nascimento (2010 p.33), do ponto de vista desenvolvimentista cabe ao Estado planejar o processo de desenvolvimento, pensando como expansão de forças produtivas capitalistas. Assim as formas intermediárias de coordenação egressas do território, não substituem as ações do mercado ou das ações estatais, mas se sobrepõem a estas, na medida em que o

território elabora, a partir de suas instituições próprias e de seus organismos, estratégias de desenvolvimento local.

Desta forma, segundo Shorten (1993, apud AMADO, 2004 p.51) os princípios do desenvolvimento sustentável devem ser apoiados num processo de integração holística de análises e ações tendo como visão a integração do ambiente com base nos aspectos apresentados no Quadro 11.

Quadro 11 - Desenvolvimento sustentável integrado ao meio ambiente.

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

Fonte: Amado, 2004. - Elaboração: Autora, 2012.

Esse esquema direciona a necessidade social de integração ao componente ambiental no planejamento urbano, devido à crescente conscientização da população para a importância das questões ambientais, isto devido aos problemas cada vez mais divulgados e relacionados com níveis de poluição do ar, água, destruição de zonas verdes e a aplicação de regras pouco claras para algumas expansões urbanas.

A pertinência de o planejamento se enquadrar no desenvolvimento sustentável faz com que os seus instrumentos, que controlam a localização, a construção, o nível de qualidade dos espaços e por último a qualidade de vida das populações, se tornem adaptável, para que com a integração da componente ambiental no processo se previna a perturbação que as ações de planejamento possam vir a causar ao equilíbrio ecológico. (AMADO, 2004 p.53).

Deste modo, e segundo Pinho (1998, apud AMADO (2004 p.53) a sobreposição de atividades incompatíveis em termos ambientais, constitui uma das formas de intervenção do planejamento, devendo este prevenir a degradação ambiental. Tal prevenção será realizada através da integração da componente ambiental e do zoneamento das áreas ambientalmente sensíveis. Para ele o planejamento é considerado um instrumento de política de ambiente, sobretudo no relativo à sua intervenção e não tanto pelas intervenções.

De acordo com Tostes (2012 p.01) esse desenvolvimento pressupõe a adoção de políticas públicas focada na sustentabilidade, implica em pensar e

repensar o modelo de desenvolvimento atual, assim como o desenvolvimento das relações sociais e econômicas das cidades.

Cabe assim ao planejamento uma nova atitude que, no âmbito do conceito de desenvolvimento sustentável, se articule como o meio garantindo que o desenvolvimento se processe de modo equitativo face aos objetivos de proteção ambiental, benefícios econômicos e qualificação social.

De fato, os sistemas de planejamento têm apresentado uma adaptabilidade para a proteção do ambiente. Selman (1992:2, apud AMADO, 2004 p.53) refere-se a três aspectos básicos que considera importantes para o tema:

1- Os principais aspectos de preocupação do planejamento devem resultar das noções ligadas à ecologia e ao equilíbrio entre campo e cidade;

2- Considerando as existências dos aspectos restritivos da legislação, o planejamento possui poderes para salvaguardar os recursos naturais ameaçados, melhorar os locais degradados e criar novos bens ecológicos;

3- O planejamento pode proporcionar a visão integrada, a mediação e a negociação do que tem faltado no controle da poluição.

Neste ponto mais uma vez elucida-se a necessidade de ser criado um novo processo de planejamento urbano que seja aplicável às diferentes fases por que passam as ações de planejamento. Assim surge o novo conceito de planejamento urbano sustentável, que integra em si o planejamento ambiental, o planejamento territorial e os valores sociais. Um dos principais aspectos desse planejamento é indubitavelmente, a promoção do desenvolvimento sustentável, tendo a obtenção de consenso nos objetivos e estratégias, é através da responsabilização dos diferentes agentes políticos, sociais e econômicos visando maior velocidade processual.

Em suma, deverá o processo de planejamento urbano sustentável garantir maior satisfação das necessidades da população, uma maior eficácia na gestão dos recursos renováveis e não renováveis e garantia da sua monitorização através da participação alargada da população. Todo este processo deve ter sempre como horizonte a distribuição equitativa dos custos e benefícios em termos temporais e geracionais. Ou seja, deverá esse processo ser conseguido através de uma qualificação e responsabilização das ações do planejamento urbano.

Segundo Amado (2004 p.64) a definição de estratégias e fatores de sustentabilidade fazem parte do processo de planejamento urbano, concorrendo em fases temporais diferenciadas.

Nas estratégias incluem-se na etapa da organização e definição dos objetivos como sendo os veículos da realização das ações. Nesta etapa se pode incluir estratégias tão diversas como o que fazer para transformar um local urbano articulado com a sua envolvente próxima, ou como estabelecer a coesão e abrir socialmente a nova cidade compacta.

As estratégias são um dos meios mais utilizados para atingir os objetivos e simultaneamente assegurar que as políticas, planos e programas contribuam efetivamente para a sustentabilidade. As estratégias constituem-se também como instrumentos que asseguram que todos os aspectos e componentes de sustentabilidade sejam sistematicamente considerados na tomada de decisões num quadro do desenvolvimento sustentável.

Em síntese, se indicam alguns exemplos de estratégias que se consideram promotoras de um real desenvolvimento sustentável com base operativa no planeamento urbano:

- Desmistificar a idéia de crescimento como resultado do desenvolvimento urbano;
- Introduzir o conceito de desenvolvimento sustentável no processo de tomada de decisões estratégicas;
- Promover o equilíbrio e a multifuncionalidade na forma urbana;
- Criar instrumentos de intervenção coerentes com as estratégias – planos setoriais;
- Promover medidas de preservação da biodiversidade e dos ecossistemas locais sem exceder a sua capacidade de carga;
- Preservar e enriquecer a identidade cultural;
- Minimizar o consumo de recursos naturais não renováveis e;
- Minimizar as emissões e da produção de resíduos.

Os fatores são por definição “elementos que concorrem para um resultado” (dic. Porto Editora – 5ª ed.). O âmbito desta tese é a proposição de um processo de planeamento que garanta a promoção do desenvolvimento sustentável através do planeamento urbano com a conjugação das componentes ambiental, social e económica.

Pode-se, pois, concluir que o desenvolvimento sustentável é o resultado de um processo alargado, discutido e participado, que se apóia num método apropriado

ao englobamento, nas diferentes etapas do processo de planejamento urbano de todas as questões que possam promover a melhoria da solução a propor.

As contribuições analisadas sobre a componente ambiental no planejamento e o processo de planejamento urbano sustentável denotam um aumento das situações de integração da componente ambiental fora do quadro legal impositivo, tendo que concluir que o processo de planejamento a propor deverá possibilitar que ocorra uma maior garantia de compatibilização entre expectativas sociais e econômicas de desenvolvimento e a capacidade de carga do meio natural receptor.

4.5 PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

A antiga forma de se planejar o urbano privilegiava as questões sociais e econômicas, no entanto, a necessidade de inserir variáveis ambientais tornou-se essencial, hoje, em uma micro escala, é crescente o número de projetos de habitações sustentáveis, com alternativas que levem a uso consciente dos recursos naturais como a captação da água da chuva para irrigação, inserção de fontes de energia renováveis, hortas comunitárias, enfim, é evidente a tendência do consumo consciente. O objetivo aqui é esclarecer a forma como isso ocorre em uma macro escala, ou seja, no planejamento urbano.

Essa nova concepção de planejamento deve ser entendida como um processo planejado de desenvolvimento urbano voltado para o desenvolvimento sustentável. O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, é o principal instrumento legal de promoção deste tipo de planejamento. Nele se contempla uma visão sustentável do uso e manejo do solo, sua ocupação, infraestrutura básica de saneamento ambiental, valorização, criação e manutenção de unidades de preservação do meio ambiente, com o objetivo primordial de garantir o direito de moradia, uma maneira mais justa socialmente de se viver e economicamente viável; de forma que tudo reduza os impactos e danos ao meio ambiente.

Amado (2002 p.65) em sua obra “Planejamento Urbano Sustentável” propõe a compreensão do tema e todo o seu processo de uma forma simples e operacional, de forma que garantirá a promoção dos objetivos do desenvolvimento sustentável, pois o relacionamento entre os objetivos do desenvolvimento sustentável e o

processo eficaz do planejamento sustentável é fator determinante para o sucesso de ambos.

Essa nova maneira de se planejar o urbano deve ser orientada por estratégias que promovam uma efetiva melhoria na qualidade de vida da população, melhor eficiência dos sistemas de infraestrutura, melhores e maiores relações de urbanidade, melhor segurança nos espaços públicos e melhor eficiência na relação do homem com o meio.

Amado (2004 p.65) afirma que para garantir o cumprimento dos objetivos do desenvolvimento sustentável é necessário que o novo processo de planejamento urbano sustentável possua uma estrutura simples e objetiva e de fácil aplicabilidade. O planejamento sustentável deverá possibilitar a aquisição de ganhos nas várias áreas de ação, de modo a assegurar a satisfação do maior número de metas propostas nas estratégias de sustentabilidade. Para isso a estrutura desse planejamento seja simples, objetiva e de fácil aplicabilidade. No Quadro 12, abaixo se pode observar os princípios estratégicos de sustentabilidade que Amado (2004 p.68) propõe.

Quadro 12 - Princípios estratégico de sustentabilidade.

PRINCÍPIOS ESTRATÉGICOS DE SUSTENTABILIDADE
Uso sustentável dos recursos naturais;
Redução de consumo e desperdícios;
Preservação da diversidade natural, econômica e cultural numa relação de equidade;
Promoção da economia e emprego local;
Promoção e dinamização da utilização de energias renováveis;
Envolvimento da população local no processo;
Promoção da divulgação e informação sobre o desenvolvimento previsto e verificado ao longo do processo.

Fonte: (AMADO, 2004). - Elaboração: Autora, 2012.

Relativamente ao primeiro princípio, pretende-se com ele incluir toda uma gama de recursos naturais, cujo processo de renovação é lento, senão mesmo não renovável, daí que, por isso, se torne imperioso que a sua utilização possibilite a satisfação das atuais necessidades da população, mas que essa satisfação não comprometa as legítimas expectativas de exploração das gerações futuras. Este princípio conduz o processo de desenvolvimento para um grau de rigor que, por questões de eficiência, todo o processo deverá seguir. Seguindo esse princípio é

alcançado o segundo e terceiro princípio, pois, o consumo deverá ser criterioso a ponto de não ocorrerem desperdícios de recursos naturais, respeitando a diversidade natural local, assim como a econômica e cultura.

A promoção da economia e emprego locais, que constitui o quarto princípio, onde o fomento deste, leva a criação de condições de boa qualidade de vida, pois diminuirá as deslocamentos, conseqüentemente a poluição atmosférica, o stress e aumentará a estabilidade social local.

O princípio quinto é relativo à promoção da utilização das energias renováveis e aplicável ao planejamento urbano, sugere que no desenho urbano e ao nível das infra-estruturas seja proposto soluções que induzam a desejável utilização desse tipo de energia, assim como a conscientização da população para a conservação desses recursos energéticos globais.

O sexto e o sétimo princípios tratam do envolvimento da população e da divulgação, nesse novo modelo de planejamento, trata da participação efetiva da população. Esse princípio leva ao sucesso do planejamento uma vez que a população se tornará o principal fiscalizador do processo.

Ainda segundo Amado (2004 p.78) para que ocorra o sucesso desses princípios são necessárias metas que garantiriam isso em conjunto com os princípios de sustentabilidade. Metas estas, descritas no Quadro 13.

Quadro 13 - Metas para garantir os princípios da sustentabilidade.

MEDIDAS ESSENCIAIS
Definir os objetivos estratégicos da intervenção;
Definir as situações de referencia nos aspectos ambientais, econômicos, sociais e urbanísticos ;
Motivar a participação da população e agentes dinamizadores locais
Assegurar o equilíbrio entre diferentes setores e grupos sociais
Promover novos tipos de mobilidade
Motivar a modernização de setores de atividade
Motivar q economia de energia e a utilização de soluções e energia renováveis
Promover padrões de qualidade urbanística

Fonte: (AMADO, 2004). - Elaboração: Autora, 2012.

O planejamento urbano a partir dessa nova metodologia se constitui com uma nova leitura que se torna elemento de diferenciação face ao modelo ate aqui

seguido, pelos seus níveis de intervenção e postura. O termo sustentabilidade surge nesta altura como elemento de diferenciação destes níveis de intervenção. De acordo com Amado (2004 p.79) a intervenção será assim mais integradora do ambiente e dos outros princípios e com a referência: da participação da população, as novas mobilidades, a modernização de sectores de atividade, a poupança de energia em suma, com os princípios de sustentabilidade.

Ao analisar o esqueleto do planeamento urbano sustentável, verifica-se que ele é igual ao anterior, o que traz modificações é a articulação existente entre os aspectos, económico e social, somado a aplicabilidade do processo de intervenção do homem sobre o território, projeto, construção e utilização.

De acordo com Amado (2004 p.80) estas fases compreendem em si níveis de intervenção enquadrados no desenvolvimento sustentável e que, para enquadramento, se enumeram conforme o Quadro 14.

Quadro 14 - Fases de intervenção no desenvolvimento sustentável.

NIVEIS DE INTERVENÇÃO	
Projeto	Modelo conceitual sustentável;
	Soluções promotoras da conservação dos recursos;
	Redução de impactos;
	Elevado conforto ambiental;
	Valorização dos aspectos sociais e da qualidade urbana;
Construção	Tecnologia do processo construtivo;
	Preferência por eco-produtos;
	Preferência por produtos de qualidade e de elevado duração;
	Reduzidos impactos temporários;
Utilização	Controle de usos;
	Procedimento de utilização do espaço;
	Procedimento de poupança de energia e água.

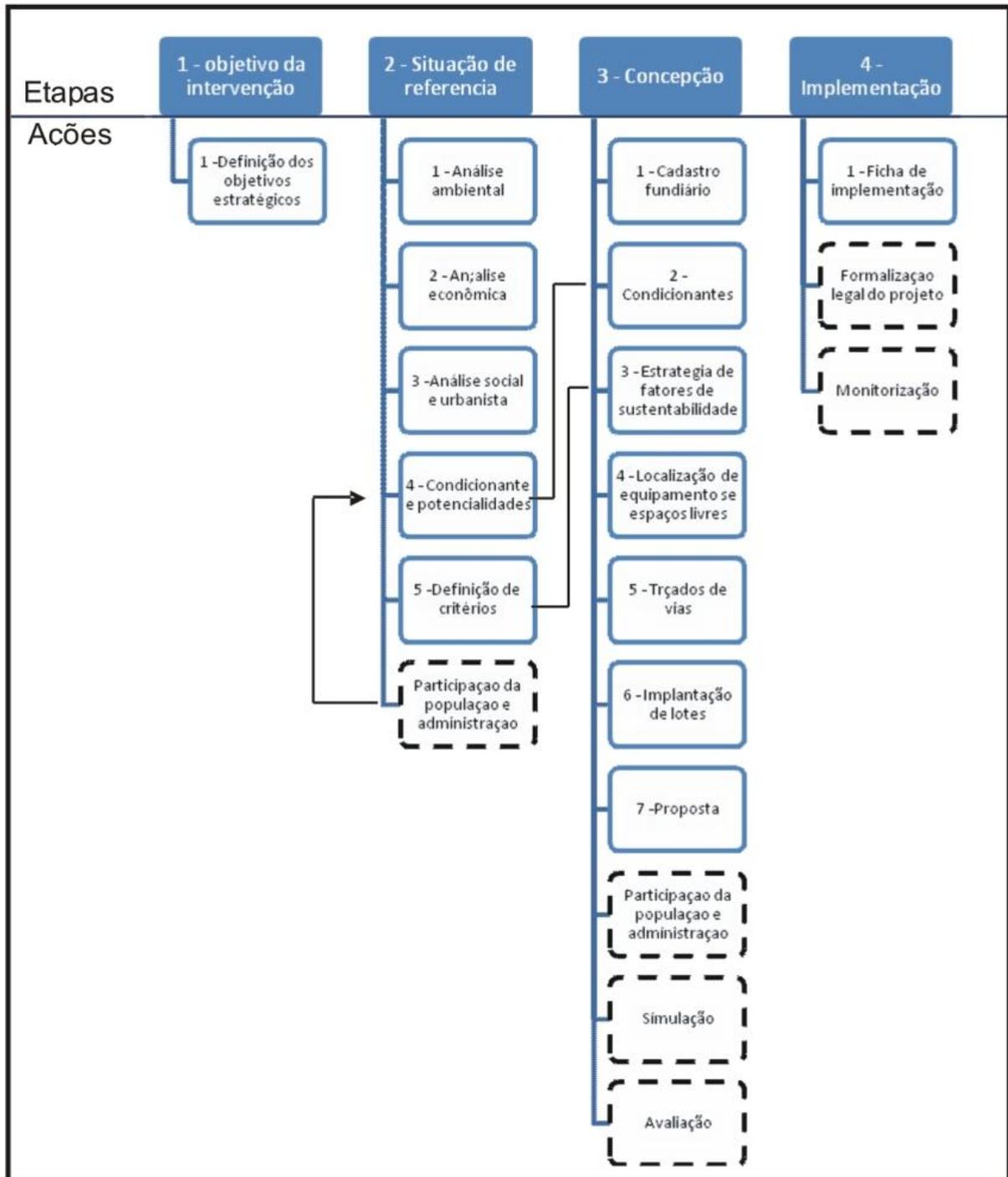
Fonte: Amado, 2004. - Elaboração: Autora, 2012.

4.6 PROCESSOS PARA O PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL

Amado (2004 p.81) propõe a descrição de um quadro como exemplo de processo de planeamento urbano sustentável, com uma estrutura de concepção composta por quatro etapas, que se desenvolvem com base no processo de

raciocínio lógico e sequencial do desenvolvimento de uma intervenção urbanística. Desta forma ele apresenta um esquema representado na Figura 12.

Figura 12 - Etapas e ações do Desenvolvimento Sustentável.



Fonte: (AMADO, 2004). - Elaboração: Autora, 2012.

Cada uma das etapas acima têm importância primordial no processo de planejamento, por exemplo: Na 3ª Etapa – Concepção, a ação 1: Cadastro fundiário, pretende assegurar, de forma muito rigorosa, delimitada a área de intervenção e

conhecidos os diferentes parcelamentos que possam ocorrer dentro da área. E na ação 2: Condicionantes, neste o estudo destes tem por objetivo informar a equipe sobre a realidade física da área de intervenção e envolvente próxima, bem como o enquadramento legal. O desenvolvimento dessas etapas dos trabalhos são integradas as informações do estudo ambiental, econômico, social e urbanístico. De fato esta ação é aquela em que possui o maior número de variáveis e devem ser tratadas e inter-relacionadas.

A geomorfologia, a radiação solar e orientação das encostas, as espécies arbóreas, as manchas de vegetação e os biótipos especialmente relevantes, o vento, a estrutura da rede viária, os espaços públicos, a morfologia da malha urbana, a dimensão e configuração dos lotes, as atividades econômicas, as tradições culturais e históricas, a mobilidade, os equipamentos públicos e as ligações com a envolvente, são aqueles cujos dados e importância pode vir a condicionar o desenvolvimento e a solução da proposta de desenho urbano.

Na ação 3: Estratégias e Critérios de Sustentabilidade: O objetivo é possibilitar a ligação entre objetivos do processo de desenvolvimento sustentável e os diferentes ciclos porque passa o processo de planejamento urbano no seu desenvolvimento. Esta atitude permite que a ação de planejamento urbano seja efetuada com critérios de economia energética, de preocupações sociais, econômicas e com largo aproveitamento dos recursos ambientais do local de intervenção.

O Quadro 15 trata das estratégias de sustentabilidade por diferenciados setores, ele tende a orientar e a alertar a equipe que a compõe para o centro do estudo nos objetivos do desenvolvimento sustentável. Salientando os pontos primordiais que compõem o planejamento sustentável.

Essas estratégias de sustentabilidade se entrelaçam num só objetivo que é planejamento urbano sustentável; onde o ambiente é ponto principal para toda e qualquer ação dentro do planejamento, aliado ao desenvolvimento do ambiente econômico que visa a independência financeira da cidade e dos seus cidadãos, que compõem a parte social desse processo, tudo isso entorno da compreensão do urbano e sua relação com o meio ambiente, que é o ponto principal, fechando assim um ciclo importante de estudo e concepções que compõem o planejamento urbano sustentável.

Quadro 15 - Estratégias de Sustentabilidade.

ESTRATÉGIAS DE SUSTENTABILIDADE	
SETOR	ESTRATÉGIA
Ambiente	Estruturação da rede de espaços livres urbanos como meio da contribuição para a amenização das condições do clima
	Incentivo à substituição sistemática e continuada dos sistemas de iluminação pública atuais por sistemas com fonte em energias renováveis
	Promoção da salvaguarda das áreas de recarga de aquífero e linhas de água
	Promoção da utilização de técnicas construtivas sustentáveis e divulgação das mesmas
	Promoção de sistemas de recolha seletiva de resíduos sólidos urbanos
	Promoção de soluções de energias alternativas, solar térmica e eólica para os espaços públicos e incentivos à utilização nos novos edifícios
	Promoção do reaproveitamento das águas das chuvas para serviços de manutenção dos espaços urbanos e naturalizados e recarga de lajes e espelhos de água
	Promover o incremento da biodiversidade nos espaços naturalizados
Ambiente Económico	Promoção da utilização de soluções térmicas passivas de conservação de energia na arquitetura dos edifícios
Ambiente Social	Promoção da circulação de peões e bicicletas em detrimento dos veículos automóveis nos centros urbanos.
Económico	Assegurar a diversidade de espaços para os diferentes sectores de atividades. Complementaridade de funções e valências ao invés da monofuncionalidade
	Trabalhos em associação com empresários e organizações de empresas
	Utilização de densidades de ocupação elevadas para permitir a multifuncionalidade de usos e rentabilização de custos e infra-estruturas
Social	Abandono da teoria do zoneamento mono funcional. Promover a mistura de sectores de atividades e usos, com vista à redução das deslocações e dos consumos energéticos dos transportes
	Diversificação de usos nos espaços públicos de modo a potenciar o convívio social entre diferentes gerações
Urbanístico	Entender a área de intervenção como um todo à qual é necessário aplicar soluções específicas. Relacionar a intervenção com a envolvente existente.

Fonte: (AMADO, 2004) - Elaboração: Autora, 2012.

Outro aspecto relevante no processo de planeamento urbano sustentável é a utilização de fatores de sustentabilidade, que devem ser equacionados em sentido idêntico aos das estratégias mencionadas em tópicos anteriores.

Assim, consideram-se como mais relevantes os fatores que se propõem no Quadro 16, e que devem ter sido como iniciais e de incentivo ao seu alargamento em função da especificidade da ação a desenvolver.

Quadro 16 - Fatores de Sustentabilidade

FATORES DE SUSTENTABILIDADE	
FATORES	OBJETIVO
Dimensão, geometria, orientação e densidade do quarteirão	Aproveitamento da radiação solar, ventos predominantes, controle da impermeabilização do solo e consumo energético das construções
Tipo de usos previstos para o solo face à classificação atribuída pelo estudo ambiental	Respeito pelas condições ambientais, proteção do meio ambiente natural e valorização dos biótipos
Adaptação da estrutura viária à topografia - condições geométricas e de orientação das praças e arruamentos face ao estudo ambiental do local	Controle da alteração das condições naturais do terreno. Controle do nível de conforto ambiental dos espaços públicos, qualidade do ar e ruído. Seleção dos materiais e espécies vegetais
Aproveitamento dos cursos de água existentes ou criação de novos elementos com água nos espaços públicos	Controle da temperatura e nível de umidade relativa do ar
Seleção das espécies e da plantação de elementos arbóreos em vias e praças exteriores. Preferência por espécies autóctones	Controle da qualidade do ar e da temperatura exterior. Regulação do nível de incidência da radiação solar direta e difusa. Controle da orientação dos ventos. Redução da erosão dos solos. Poupança de água.
Utilização de equipamentos de baixo consumo energético	Poupança de energia e incentivo ao uso de sistema de energias renováveis.
Desenvolvimento sustentável Promoção de soluções integradas de recolha de resíduos	Aumentar o volume de resíduos recolhidos, tratados e reciclados.
Adoção de soluções, materiais e equipamentos de grande durabilidade e reduzida manutenção	Evitar os custos de reposição e manutenção na conservação dos espaços e equipamentos de utilização pública

Fonte: (AMADO, 2004). - Elaboração: Autora, 2012.

Na ação 4: Localização de Equipamentos e Espaços Livres, tem o sentido de proceder à localização dos diferentes tipos de usos e sectores de atividade definidos na área de intervenção, para orientar o desenho urbano para o quadro da sustentabilidade.

Na ação 5: Traçado de vias, com a preocupação que devem ser levada em consideração no desenvolvimento da estrutura viária, com tecido urbano envolvente, as suas condições e as propostas das infra-estruturas viárias de âmbito regional, intermunicipal ou municipal.

Na ação 6: Implantação de lotes, torna-se necessário, com vista a uma eficiente gestão de recursos, que sejam observados diversos parâmetros. Que tendem não só à salvaguarda de solo não impermeabilizado, mas também possibilitarem um futuro aproveitamento térmico, lumínico e da paisagem.

Na ação 7: Proposta, a formulação da proposta ao nível do desenho deverá ser o somatório dos dados e elementos trabalhados nas etapas e ações anteriores. A sua estruturação deverá, pois refletir todos os objetivos e princípios de sustentabilidade que se pretendem alcançar e observar todos os dados e aspectos anteriormente levantados, inclusive as situações em que os dados tornam impossível qualquer transformação do solo.

De acordo com Amado (2004 p.86) os propósitos destacados no Quadro 17 permitem definir com maior clareza o conteúdo que deverá ser incluído nos elementos que compõem uma proposta.

Quadro 17 - Tópicos da proposta de Desenvolvimento Sustentável

ORDEM	ELEMENTOS
1	Conservação de solo livre, incluindo as áreas que contêm espécies sensíveis;
2	Apresentação de um desenho flexível e eficiente ao nível das infraestruturas, incluindo a hipótese de redução do comprimento e largura das vias;
3	Apresentação de uma solução de revestimento vegetal de modo a reduzir os riscos de erosão do solo;
4	Existência de diferenciação de dimensões de lotes para possibilitar as ofertas diferenciadas aos diversos grupos sociais;
5	Solução de transportes públicos, prevista em contraposição com transporte privado;
6	Criação de espaços públicos com qualidades e eficientes controle social;
7	Solução reduzida de custos e de número de operações de manutenção nos espaços públicos;
8	Solução que qualifique a intervenção e dinamize as áreas envolventes;
9	Solução que qualifique a intervenção e dinamize a renovação das áreas envolventes pré-existentes.

Fonte: (AMADO, 2004). - Elaboração: Autora, 2012.

Pode-se perceber no processo do planeamento urbano sustentável a partir dessa breve análise e suas expectativas atuais e futuras a busca de uma melhor qualidade de vida. Buscou-se também explanar detalhadamente as etapas e as ações, assim como na busca de soluções para as falhas do atual sistema. Enfatizando questões importantes como a inter-relação entre as etapas e ações do processo que é a essência para a eficácia do planeamento.

5 ANÁLISE COMPARATIVA DE OCUPAÇÃO ENTRE AS CIDADES

Objetiva-se nesse capítulo fazer uma comparação morfológica entre as cidades de Santana e Caiena, a partir dos pontos que se considera de importante relevância e pontos importantes como a concepção e formação destas.

Caiena iniciou seu processo de ocupação do espaço no período correspondido entre 1815 e 1830, onde já se pensava num planejamento de malha ortogonal para a cidade, que influenciou todo o desenvolvimento futuro desta, pois a estrutura de malha ortogonal é responsável pelo melhor aproveitamento dos ventos dominantes.

Também neste período houve construção de um canal que serviria para diminuir as áreas úmidas, canalizando as águas da região alagada em um único curso, o qual futuramente foi chamado de Canal Laussat.

Enquanto isso, em 1946, Santana contava com alguns índios nativos da área, somados a outros poucos que ocupavam a Ilha de Santana. Somente na década de 50 que realmente se inicia um desenvolvimento populacional da cidade fomentado pela instalação da Indústria de Comercio e Minério – ICOMI.

Por haver uma grande diferença de períodos de ocupação das cidades, será feito, *a priori*, uma explanação do crescimento populacional de Caiena e, *a posteriori*, a cidade de Santana que somente começa a se estruturar como cidade quase um século depois da primeira.

Nas próximas páginas, será explanado sobre o processo de evolução da ocupação da cidade de Caiena conforme o passar dos anos, iniciando em 1820 até a década de 70. Este processo está representado nos mapas para uma melhor compreensão desta evolução. No Mapa 7 é possível visualizar o início deste processo.

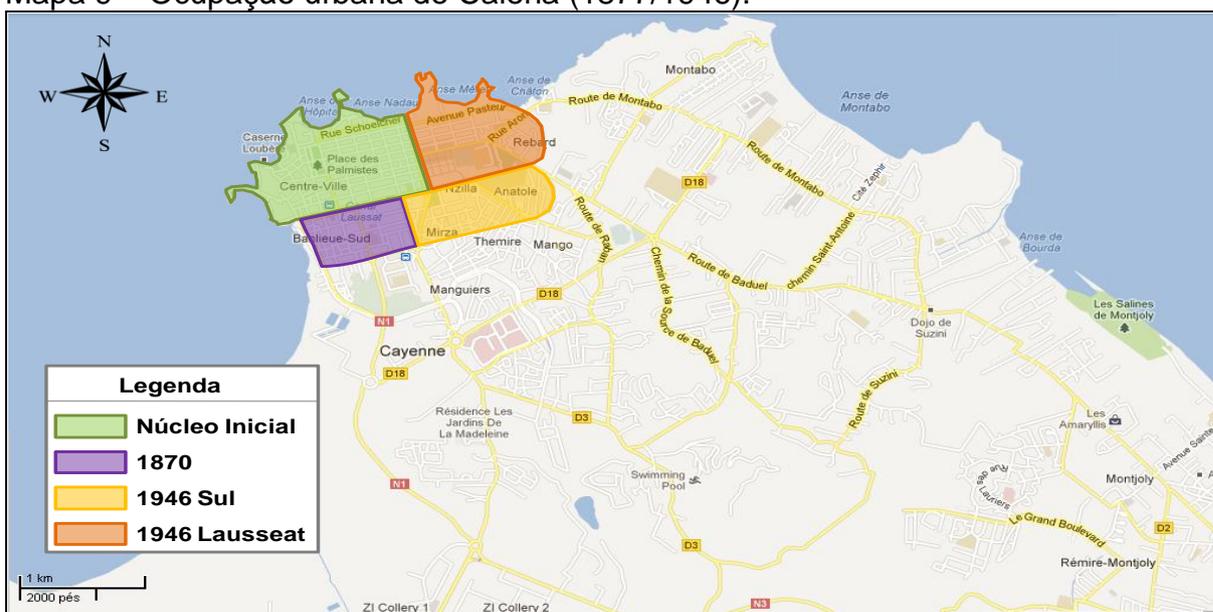
Mapa 8 – Ocupação urbana de Caiena (1870/1877).



Fonte: Google Maps. Adaptação: Tostes, 2012 – Elaboração: A Autora, 2013.

Em 1946, a Guiana tornou-se um Departamento Ultramar Franceses e Caiena sua capital. Desta forma a nova função de capital administrativa é reforçada pela criação de muitos serviços e a partir desse período a cidade se desenvolveu em duas direções: os bairros orientais (seguindo o canal Laussat) e do Sul, onde os bairros mais densos além do Jubelin (Mapa 9).

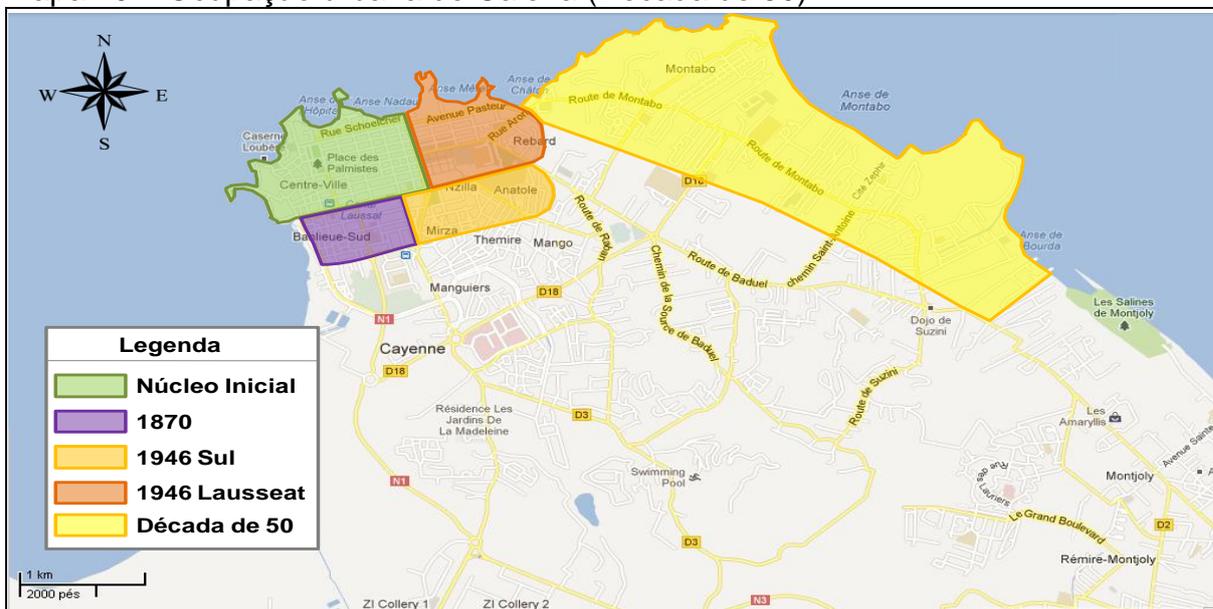
Mapa 9 – Ocupação urbana de Caiena (1877/1946).



Fonte: Google Maps. Adaptação: Tostes, 2012 – Elaboração: A Autora, 2013.

A área do subúrbio Abri-Anatole nasceu por volta de 1950 como habitações ao longo da estrada Bourda-Montabo (Mapa 10).

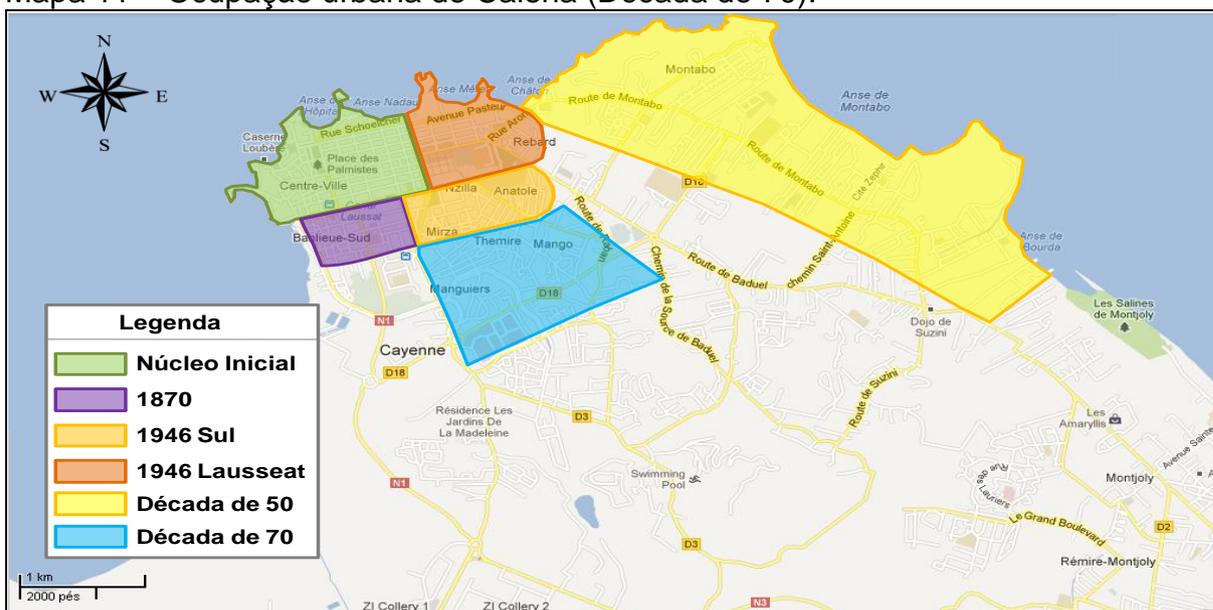
Mapa 10 – Ocupação urbana de Caiena (Década de 50).



Fonte: Google Maps. Adaptação: Tostes, 2012 – Elaboração: A Autora, 2013.

Na década de 1960, surgem os bairros Mirza, Zephyr e Manguiers. Na década de 1970 a urbanização cresce sustentada por terras e oportunidades, pois as estradas cortavam perpendicularmente a cidade e esse crescimento leva alívio para a ocupação da costa a qual já estava ficando saturado (Mapa11).

Mapa 11 – Ocupação urbana de Caiena (Década de 70).

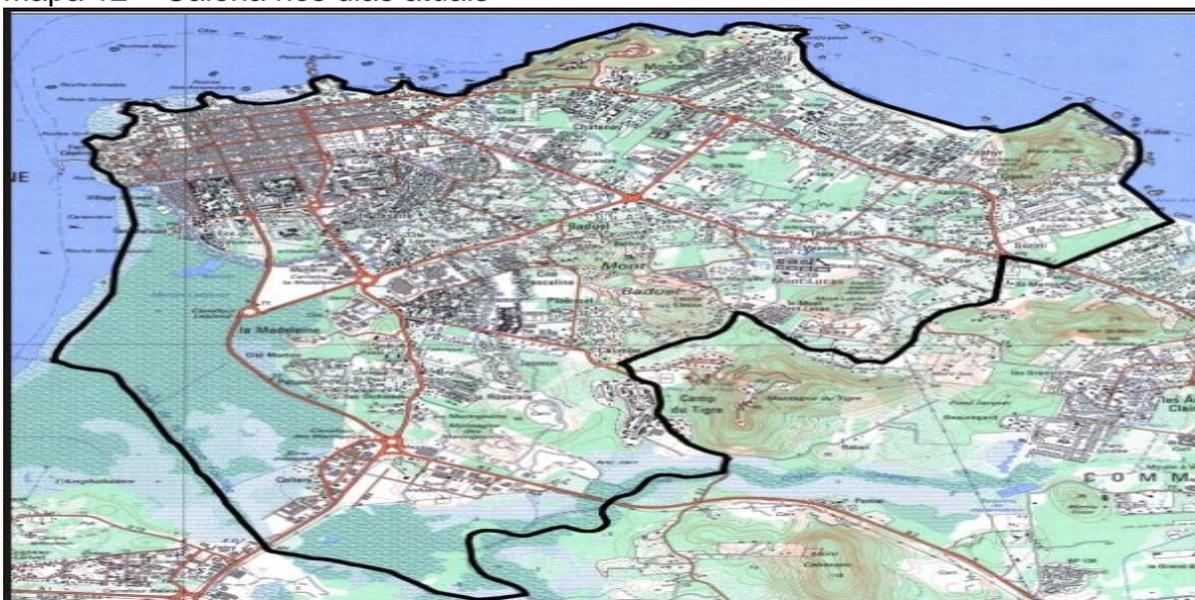


Fonte: Google Maps. Adaptação: Tostes, 2012 – Elaboração: A Autora, 2013.

Caiena conta hoje com um aumento significativo de sua população, resultado da expansão urbana rápida, assim como do processo de migração. Desenvolvendo uma área urbana concentrada, somada a uma grande periferia que, de acordo com o Planejamento Local Urbano de Caiena – PLU vem sendo organizada. No Mapa 12 pode-se perceber de forma espacial a ocupação atual da cidade de Caiena.

O centro histórico da cidade vem ao longo do tempo se deteriorando gradativamente, nele, grande parte das casas tradicionais se encontra abandonada. No entanto, a cidade idealizada pelo PLU, aponta metas que objetiva reforçar a coesão social, estimular dinâmica econômica, acompanhar o crescimento da população, desenvolvendo a formação, implementando valor a terra e a herança a vegetação urbana ainda existente.

Mapa 12 – Caiena nos dias atuais



Fonte: PLU – Plano Local de Urbanismo, 2010.

No período em que Caiena era transformada em capital da Guiana Francesa, Santana, no lado brasileiro, começava a surgir paulatinamente. As terras que hoje formam o Município de Santana eram, de acordo com Plano Diretor de Santana, destinadas a escravos que serviam para produzir alimentos necessários à manutenção da tropa e da construção da Fortaleza de Macapá. Caso contrário, teriam de importar da Europa a custos altíssimos.

A Ilha de Santana foi o primeiro núcleo habitacional de Santana (Mapa 13), ali se instalando os portugueses, mestiços vindos do Pará e índios da nação tucujús, índios esses vindos do alto Rio Negro.

A composição urbanística inicial de Santana se estruturou conforme traçado urbano de quadras retangulares e malha viária ortogonal, estabelecida sobre um terreno de topografia plana. Observando o crescimento da área portuária e o entorno da ferrovia da ICOMI, pode-se afirmar que esses pontos são a raízes da Cidade e Santana.

Mapa 13 - Ocupação Urbana de Santana (Núcleo inicial e Déc. 50).

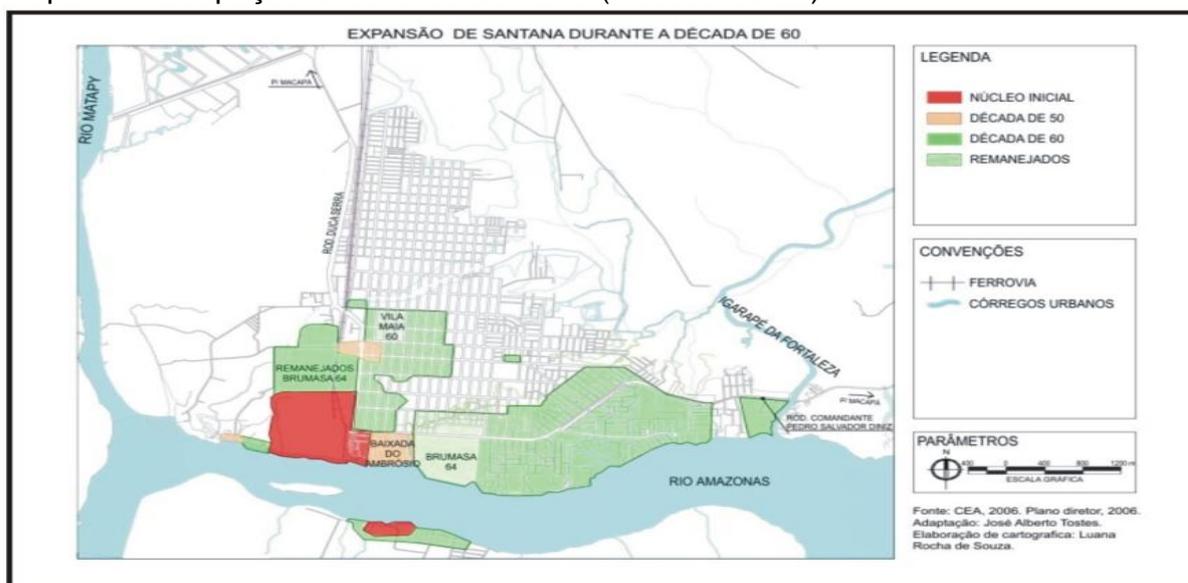


Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

Com a descoberta de manganês em Serra do Navio e a instalação da ICOMI em 1954-1957, com um contrato que previa a exploração de minério de manganês por 50 anos, houve uma grande corrida de imigrantes a procura de emprego e melhor qualidade de vida. Em decorrência disso, há um crescimento bastante acentuado da cidade Santana entre as décadas seguintes. Vale salientar que neste tempo nenhum tipo de estudos ou esforços foram realizados para que fossem minimizados os problemas habitacionais, problemas de saúde ou os de segurança pública que esse processo de ocupação exarcebada certamente traria.

Desde a instalação da ICOMI a cidade continuou sendo ocupada, se consolidando os bairros da Vila Maia e o Novo Horizonte. Outro fator que marca fortemente esse período é o planejamento e construção da Vila Amazonas, no período de 1955 a 1960 (Mapa 14), construída para os trabalhadores que vinham de outros estados para compor o quadro de funcionários da referida empresa de mineração.

Mapa 14 - Ocupação Urbana de Santana (Década de 60).



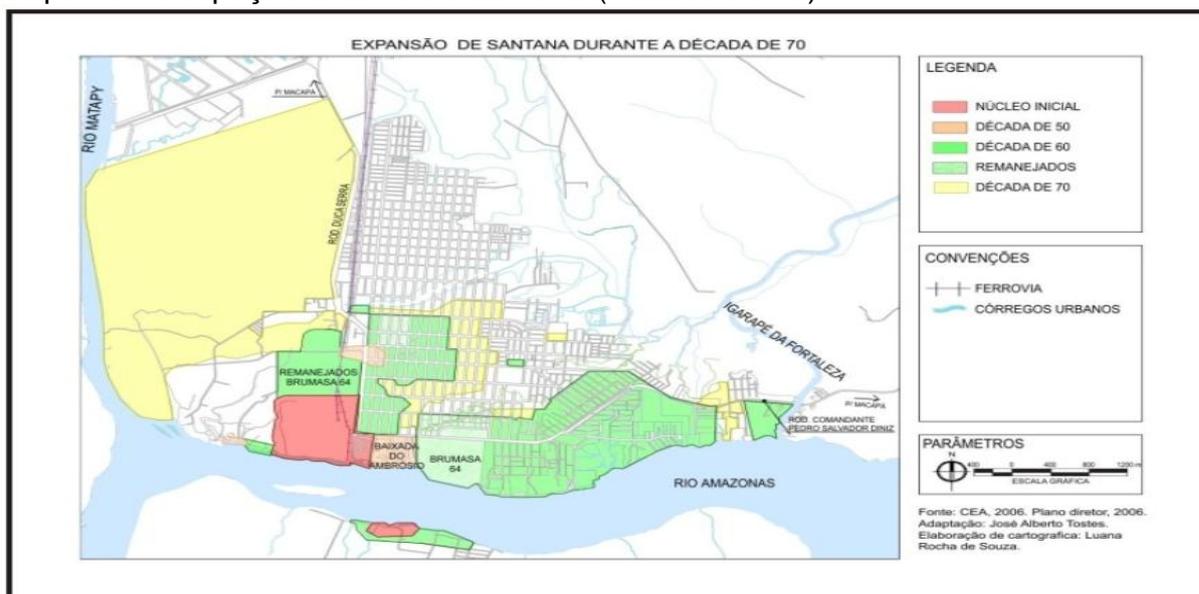
Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

Vale salientar que a Vila Amazonas ainda é hoje, o único bairro da cidade que conta com um projeto de saneamento urbano, mesmo que projetado de forma errônea, visto que o material coletado é lançado diretamente no Rio Amazonas sem passar por nenhum tipo de tratamento.

Na década de 70, a cidade de Santana continua a crescer com a consolidação de outros núcleos habitacionais, tais como a Vila Toco que depois passa a se chamar de Área Comercial, Vila Maia, hoje chamado de Bairro Central e área denominada de Piçarreira, de onde se retirou por mais de duas décadas minério classe II como piçarra, pedra, areia vermelha e aterro, que eram retirados manualmente e atendiam a construção civil que estava em alta neste período.

Nesta fase surgem também diversos outros vilarejos ocupados de forma desordenada entre os quais podemos destacar a *Vila Kutaca*, onde hoje está a Companhia Docas de Santana, que passou a se chamar bairro Novo Horizonte, *Vila da Olaria*, onde foi instalada a empresa Brumasa Madeiras S/A, o bairro inicialmente chamado de *Vila Piscina* que hoje é conhecido como Vila Daniel, e o bairro que era denominado *Vila Papelão* e que hoje se transformou em um dos mais problemáticos bairros de Santana e que é conhecido como Baixada do Ambrósio (Mapa15).

Mapa 15 - Ocupação Urbana de Santana (Década de 70).



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana SOUZA

O governo do Amapá intervem, nesse período, na área conhecida como Olaria, levando algumas dezenas de famílias para Vila Maia, não com o objetivo de dar melhor qualidade de vida para aquela população, mas sim para desocupar o local, a fim de ser instalada a Empresa de compensados Brumasa Madeiras S/A, pertencente ao grupo CAEMI. Remanescendo dessa ocupação desordenada ficou a comunidade da Baixada do Ambrósio, área úmida com acentuados problemas sociais.

Por volta de 1980, década na qual a cidade de Santana é transformada em Distrito, continua a crescer no sentido norte, pois nesta década foi disponibilizados cerca de 600 lotes dos quais 400 foram doados pela prefeitura e 200 foram vendidos por particulares.

Inicia-se assim a construção do maior bairro de Santana, o bairro Paraíso, que se consolidou ao final com mais de 2000 mil lotes. Seguindo esse mesmo processo, em 1985, parte da área que é conhecida hoje com o Bairro Fortaleza foi loteada com cerca de 300 lotes destinados a habitação (Mapa 16).

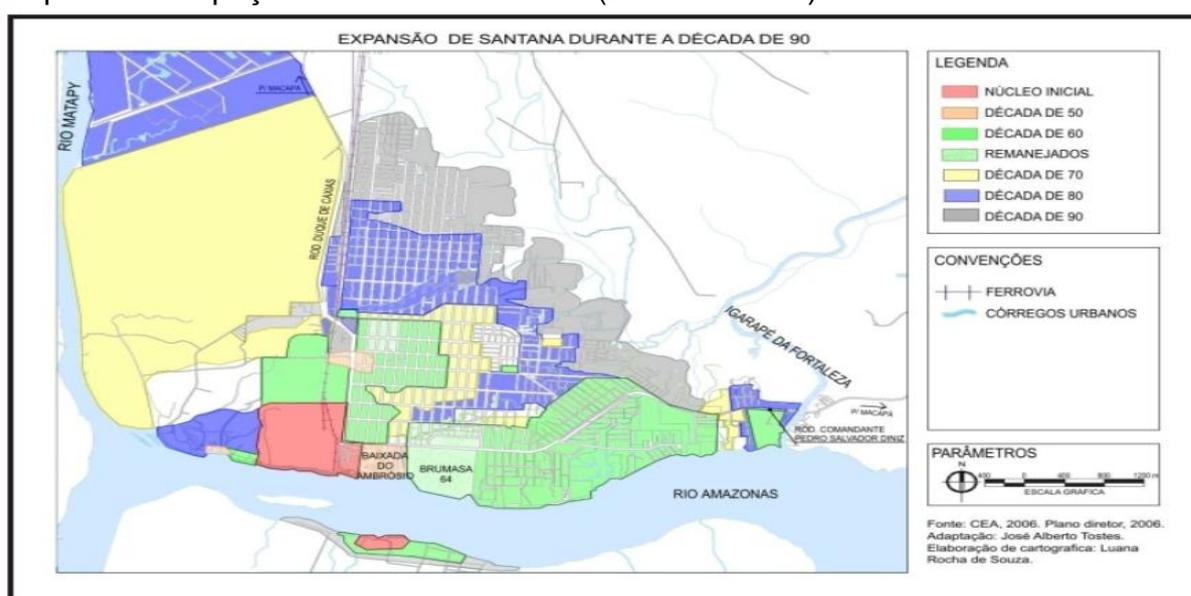
Mapa 16 - Ocupação Urbana de Santana (Década de 80).



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

A elevação ao nível de município ocorreu em 1987, mas o que impulsionou o crescimento demográfico foi a criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, em 1992, que foi responsável por acentuar o processo de imigração, aumentando a população de Santana de forma substancial em menos de 15 anos. Nessa década se consolidaram os Bairros Provedor I, Provedor II e Provedor III, Bairro Paraíso e a semi-consolidação do Bairro da Fonte Nova (Mapa 17).

Mapa 17 - Ocupação Urbana de Santana (Década de 90).



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

Porém, pode-se afirmar que dentre os problemas mais agravado por essa invasão de migrantes foi a ocupação das áreas úmidas, que regionalmente são conhecidas como “áreas de ressacas”, que foram invadidas e ocupadas de forma com nunca ocorrera, tanto no sentido norte e sul, como para o leste e oeste.

5.1 FATORES DETERMINANTES PARA A PESQUISA

Por se estudar duas cidades que se localizam em países distintos as diferenças ultrapassam as questões históricas, mesmo sendo essa preponderante para determinar as desigualdades.

Guiana Francesa é um departamento ultramarino da França, portanto um país de primeiro mundo. Ali os investimentos são mais constantes, e a utilização dos recursos públicos são gastos conforme a necessidade da população, pois há uma maior cobrança nos projetos de execução.

Outro fator importante a se levar em consideração é o fato de que impera um sistema de governo híbrido que se caracteriza pela eleição direta do presidente da República, que é o chefe de Estado e a formação de uma maioria parlamentar que indica o primeiro-ministro, que será o chefe de governo. Neste sistema, no caso da França, o presidente é responsável pela política externa, e o primeiro-ministro, pela política interna. Portanto, o Primeiro Ministro é o responsável pelas ações que propiciam a população melhor qualidade de vida, seja na infraestrutura ou nas políticas públicas.

Enquanto que no Brasil, país que até pouco tempo era considerado de terceiro mundo e que hoje passa pela transformação para um país em desenvolvimento tem sua organização baseada em três Poderes: o Executivo, o Legislativo e o Judiciário, sendo que o Chefe do Poder Executivo acumula as funções de chefe de Estado e chefe de Governo que no caso é o Presidente da República que é dependente dos demais poderes, pois são iguais, e por conta disso a burocracia emperra o sistema e obras que deveriam ser emergenciais levam anos até serem aprovadas. Além disso, cada governo eleito tem seus próprios planos, havendo uma descontinuidade dos investimentos e a população por sua vez não fiscaliza os investimentos que deveriam ser feitos.

Outras características foram identificadas e colocadas lado a lado para melhor comparar as diferenças entre as duas cidades, conforme Tabela 2.

Tabela 2 - Alguns outros tópicos de comparação entre as duas cidades.

COD.	TÓPICOS	SANTANA	CAIENA
1	ÁREA (km ²)	13,28	23,60
2	ARBORIZAÇÃO	Fraca arborização, com poucas árvores frutíferas em algumas vias e áreas remanescentes após a rodovia Duca Serra;	Também é pouca arborizada, porém os morros têm sua vegetação preservadas;
3	ÁREAS A SEREM PRESERVADAS	Áreas de várzea (ressacas)	Morros
4	BAIRROS	14 bairros	6 cantões (28 bairros)
5	CEMITERIO	O cemitério municipal já esgotou sua capacidade e hoje os sepultamentos ou são encaminhados para a capital ou antigas covas são adaptados com gavetas para comportar outros familiares;	Cayenne cemitério localizado no centro da cidade (avenida: Estrées) tornou-se muito pequeno, um novo cemitério foi instalado na Estrada Cabassou. Este equipamento deve satisfazer necessidades de longo prazo, no entanto, os enterros ainda são praticados no centro da cidade.
6	CULTURA	A cidade possui um cinema, escolas de músicas, todos privados. Está em construção um teatro municipal, porém sem data para inaugurar. Para consulta somente as bibliotecas em poucas escolas e com acervo ínfimo;	Conta com cinema, escola de música, Centro Sócio-Cultural, Teatros de , Museu da cultura da Guiana E biblioteca central;
7	EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS	Um estádio municipal inacabado sem gramado e desprovido de arquibancada coberta, porém outro atende as necessidades do município. Um ginásio poliesportivo e as escolas comumente tem quadras poliesportivas e que socializam com a comunidade. Diversas academias de ginastica e artes marciais se espalham pela cidade, porém, estas são privadas;	Várias ligas Guiana também têm instalações Cayenne. Estádio Municipal, Há também campos de tênis, um estádio municipal de natação (50 m Piscina com equipamentos e plataforma), uma mesa de tênis, um estádio para o tênis liga. Existe um projeto para transformar o equipamento estádio regional e desenvolver mais ainda o lazer. Instalações também estão disponíveis em escolas e faculdades. Instalações privadas também com tênis, dança e musculação;
8	ESTRADAS	Existem duas rodovias que interligam o município a capital. Dali se pode chegar a qualquer dos municípios do estado:	Numerosos estudos existem sobre os itinerários rodoviários. Porque o movimento é um problema recorrente em Caiena:
9	HABITAÇÃO	24.746 (IBGE, 2010)	20.517 (INSEE, 2009)

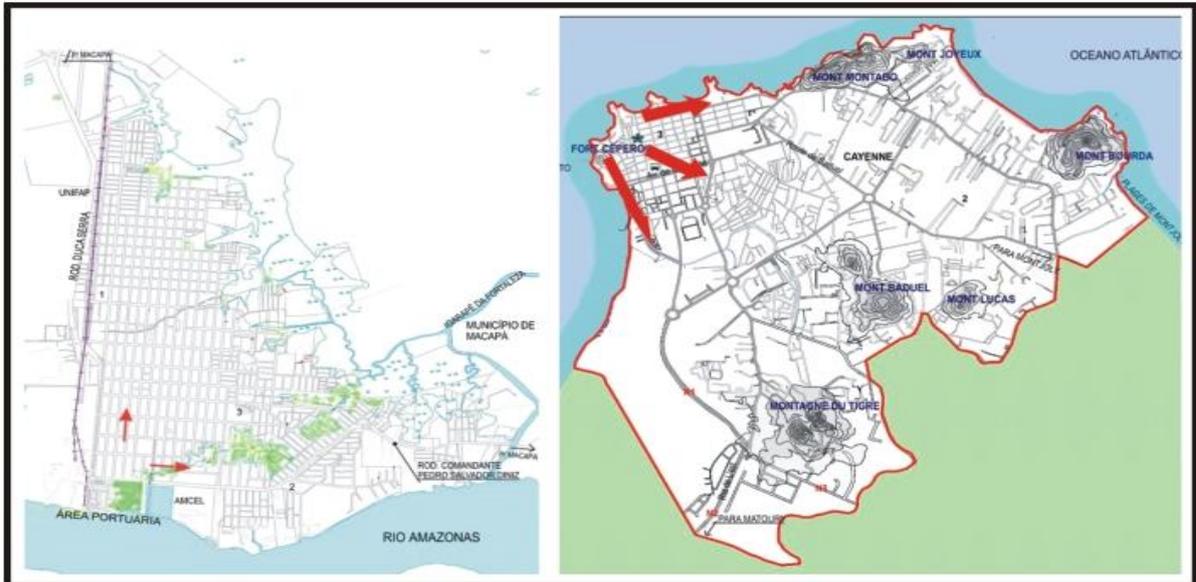
Tabela 2 - Alguns outros tópicos de comparação entre as duas cidades.

COD.	TÓPICOS	SANTANA	CAIENA
10	LOCALIZAÇÃO	América do Sul – Norte do Brasil (Fronteiras Para, Guiana Francesa, Suriname e Oceano Atlântico)	América do Sul (Fronteiras com Suriname, Brasil e Oceano Atlântico)
11	OCUPAÇÃO ILEGAL	É comum no município a invasão em áreas devolutas, porém, o judiciário tem dado reintegração de posse. Porém nas áreas úmidas essas invasões têm se consolidado;	13 bairros identificados como favelas;
12	POPULAÇÃO	101.262 hab. (IBGE 2010)	57.047 hab. (INSEE 2009)
13	PORTOS	06 (quatro, principais);	03 (três portos);
14	REDE DE ÁGUAS PLUVIAIS	Recentemente vêm se construindo redes de coleta e destinação de águas pluvias, sempre canalizando para as áreas úmidas, porém estas ainda são insuficientes e na ocorrência de chuvas mais fortes normalmente algumas áreas são inundadas;	Os elementos essenciais de riachos de drenagem são Água Montabo Canal e Lisette e têm sido objecto de amargem. Canal Laussat também recalibrado;
15	RELIGIOSIDADE	Nos últimos anos ouve um aumento de igrejas protestantes na cidade, porém a religião católica prevalece. As demais religiões tem representatividade, porém com pouca expressão;	Muitas religiões estão representadas em Caiena. No entanto, prevalece a religião católica;
16	SANEAMENTO BÁSICO	Apenas 5% da população tem acesso a rede de esgoto e este não passa por tratamento. A água potável chega a todos os bairros consolidados, porém a qualidade desta é duvidosa;	Coletivo e não-coletivo – 80%. Existe o risco de despejo do esgoto sem tratamento em lagoa que esta perto da costa;
17	SAUDE	A saúde pública é precária com apenas um hospital público e outro privado, os postos de saúde não atendem satisfatoriamente e a maioria da população com problemas mais graves tem que se deslocar até a capital, Macapá;	Conta com instalações de Hospital Geral de la Madeleine, que é também um hospital psiquiátrico; três clínicas privadas; um departamento de farmácia e vários laboratórios;

Fonte: Autora, 2012.

Observando o Mapa 18, se podem observar os vetores de crescimento das cidades de Santana e Caiena. Onde ambas apresentam vetores de crescimento a partir da orla das cidades, porém em períodos bem distintos, uma vez que Caiena inicia seu processo de ocupação no período de 1817, enquanto que, Santana passa pelo mesmo processo no ano de 1946, com a descoberta de manganês na Serra do Navio, a construção da estrada de ferra que liga Serra do Navio a Santana, onde se instalou a Sede da Mineradora ICOMI.

Mapa 18 - Vetores de crescimento urbano das cidades.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Humara Araujo

Outro vetor que merece destaque, é o do comércio, no Mapa 19, pode-se observar o crescimento do comércio em ambas as cidades.

Mapa 19 - Vetores de crescimento do comércio das cidades.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Humara Araujo

No mapa acima se identifica o vetor de crescimento do centro comercial das duas cidades, sendo que no Município de Santana, este centro comercial inicialmente era concebido na Avenida Santana próximo a área portuária. Por volta de 2005, alguns empreendimentos comerciais do município de Santana, além de

instituições bancárias começam a se instalar mais para o centro geográfico da cidade, onde morava a massa da população e que detinham um poder aquisitivo melhor do que os que habitavam a área portuária. Com este movimento Santana migrou seu centro comercial para a Rua Salvador Diniz, assim como suas adjacentes, Rua Ubaldo Figueira e Adálvaro Cavalcante que também estão agregando o setor comercial da cidade.

Com isso, foram surgindo algumas vias consideradas principais, conforme demonstrado no Mapa 20.

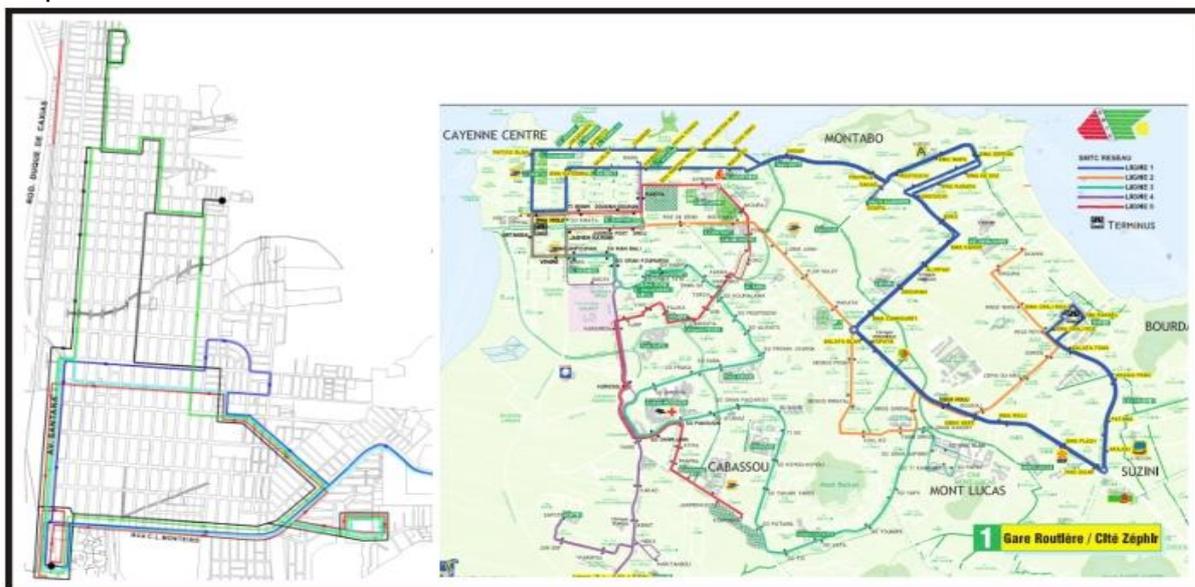
Mapa 20 - Principais Vias das cidades.



Fonte: Google Earth 2012 - Elaboração: A Autora

Neste mapa se pode observar as principais ruas e avenidas das duas cidades estudadas, ressaltando os traçados de Caiena que respeitam a morfologia da terra, contornando os morros, planícies, e áreas úmidas, enquanto que a cidade de Santana apresenta suas vias com linhas retas, não levando em consideração a morfologia da cidade sendo obrigado a fazer canais, aterrar áreas úmidas para que pudessem ser consolidadas as vias e ocupado os espaços. E com as vias, surgiram as linhas de ônibus de ambas as cidades identificadas no Mapa 21.

Mapa 21 - Linhas de ônibus das cidades.



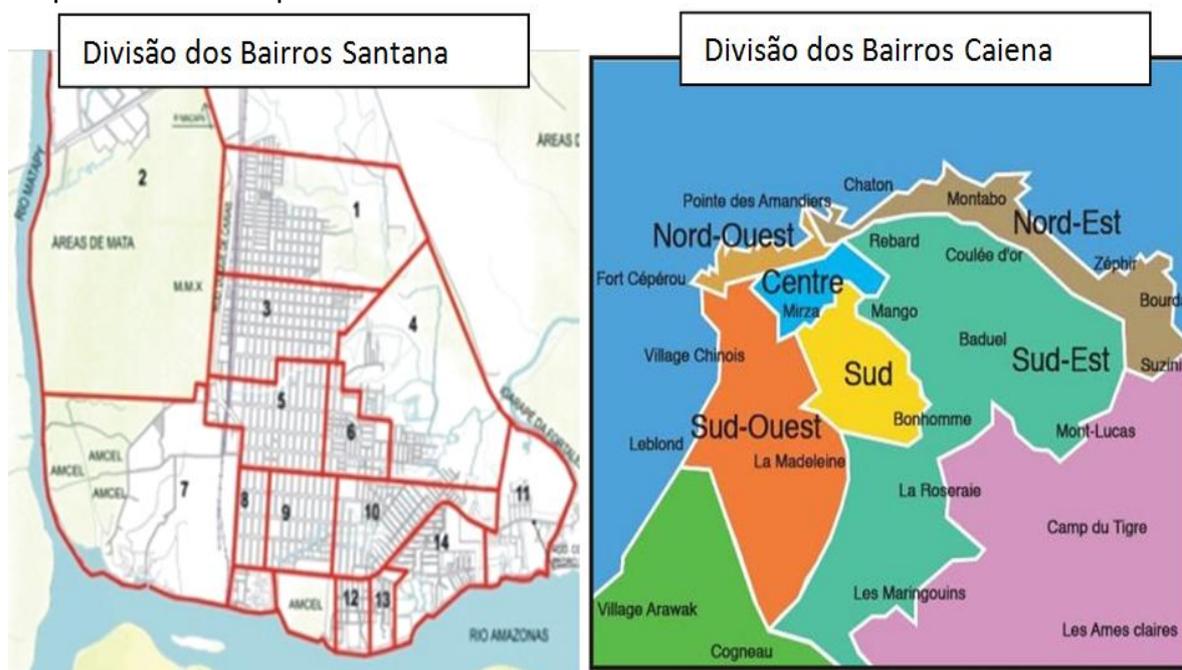
Fonte: PDS (2007) e Prefeitura Caiena (2013), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Humara Araujo.

No mapa anterior podem-se visualizar as linhas de ônibus das cidades, sendo que no mapa de Caiena, elas são bem mais definidas do que a de Santana, no entanto, os serviços prestados no Município de Santana são bem mais eficientes do que em Caiena.

A frota de ônibus de Santana está muito aquém do que prega a legislação vigente, já em Caiena estes são totalmente sucateados sendo que o usuário costumeiramente chega a esperar por três horas para pegar uma condução, fato que é minimizado no município de Santana. Esta realidade fez com que a frota de veículos particulares de Caiena aumentasse trazendo outros problemas, como a poluição do ar e sonora, bem como o caos no trânsito.

No mapa 22 abaixo está identificada a divisão política das cidades estudadas, sendo que, de acordo com a administração política brasileira, o município de Santana conta hoje com 14 bairros que formam o município. Já em Caiena de acordo com a administração da cidade, conta com quatro distritos, que equivale aos nossos bairros, que ali são chamados de cantões.

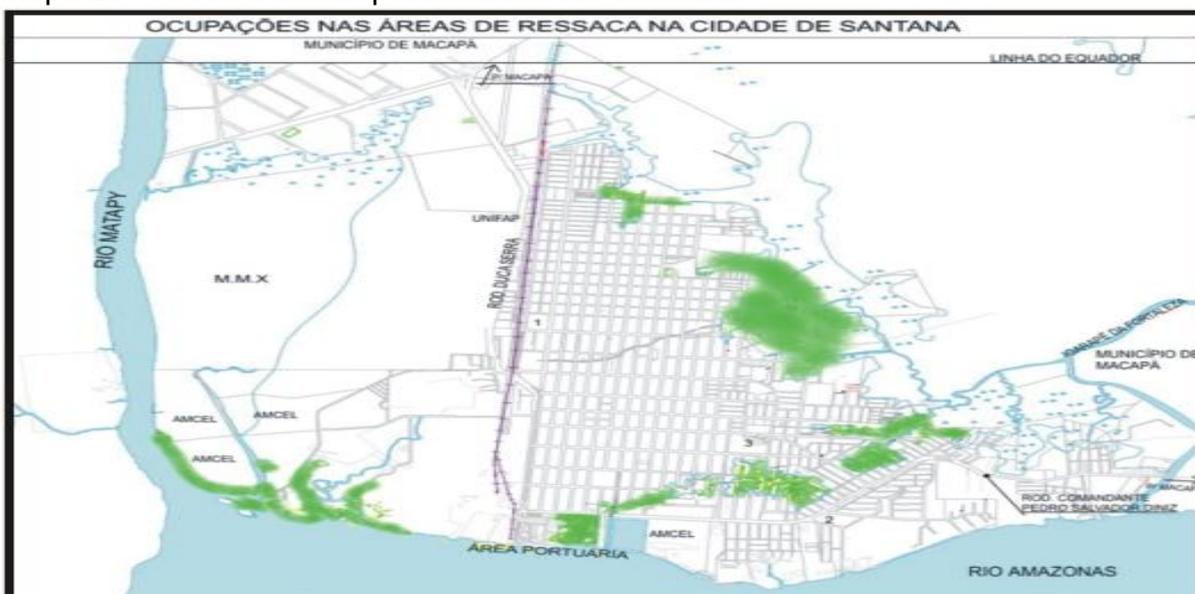
Mapa 22 - Divisão política e administrativa de Santana e Caiena.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

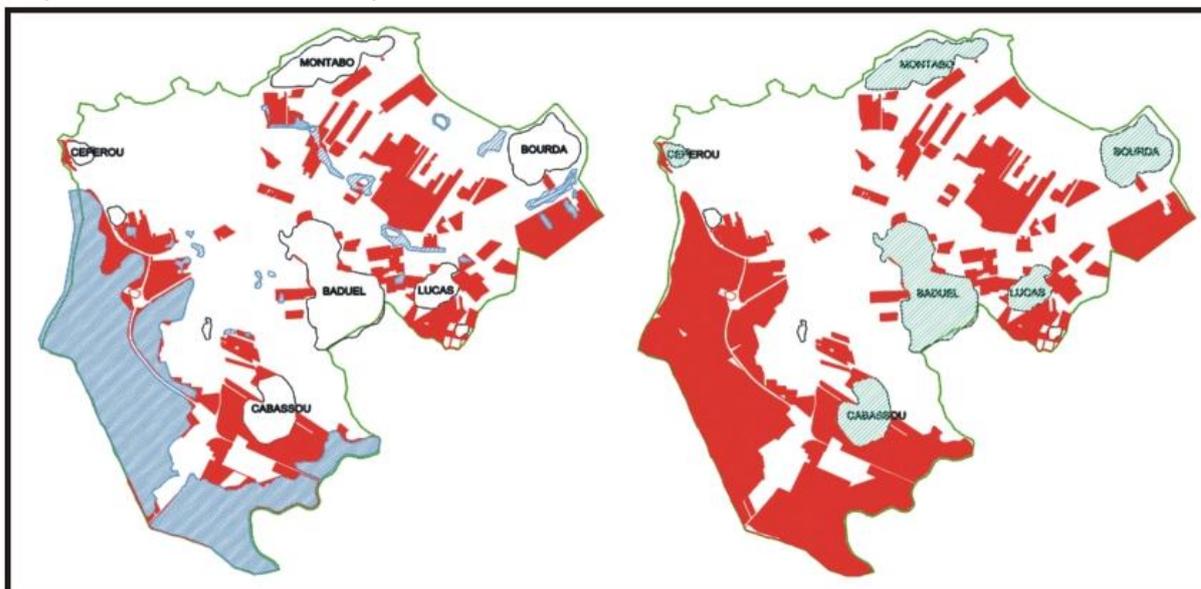
Merece destaque nesta pesquisa compreender as áreas destinadas a preservação de acordo com a legislação vigente no município de Santana, áreas que deveriam ser preservadas, mas que frequentemente ocorrem ocupações ilegais, conforme os mapas a seguir. (Mapa 23 e Mapa 24).

Mapa 23 - Áreas a serem preservadas em Santana.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

Mapa 24 - Áreas a serem preservadas em Caiena.



Fonte: PLU (2010) – Elaboração: A Autora

Em ambos os mapas se observa as áreas que deveriam ser preservadas, no de Santana, por serem áreas úmidas que se comportam como reservatórios naturais de água e que prestam serviços ambientais, pois são responsáveis pelos corredores de ventos, que ajudam a minimizar o clima nesta região equatorial.

No Amapá são chamadas de “área de ressaca”, que apesar da existência de legislação que as protegem desde 1999, o adensamento desordenado na cidade levou a grande massa da população a ocupar essas áreas que vêm sofrendo impactos da destruição da vegetação nativa, despejamento de lixo e esgoto e inclusive impactos de atividades econômicas, como a extração mineral, especialmente argila.

E em Caiena a atenção é voltada para os morros e são estes que são preservados, entre os quais podemos destacar o Mont Joyeux, o Mont Bourda, o Mont Lucas, o Fort Ceperou, Mont Baduel, o Montagne du Tigre e o Montabo.

Além das áreas a serem preservadas, destaca-se os centros históricos das cidades, conforme visualização no Mapa 25.

Mapa 25 - Centro histórico de Santana e Caiena.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007), Adaptado Tostes, 2012 – Elaboração: Luana Souza

No mapa acima pode-se visualizar destacadas as áreas históricas das cidades estudadas, que foram as primeiras áreas a serem habitadas. No município de Santana não há informações sobre o levantamento do patrimônio histórico e cultural do município, isso fez com que a ausência de conscientização da sociedade e a não participação da comunidade no processo de identificação dos bens culturais culminasse para a não preservação do patrimônio cultural.

Diferentemente de Santana a Cidade de Caiena, é considerada uma cidade histórica com um rico acervo e que por causa de seu interesse é uma arquitetura natural e gratificante, com prédios e casas crioulas que dá a Caiena um caráter único na França.

Dentre alguns desses edifícios pode-se citar o Hotel da Prefeitura, a Biblioteca, o Museu Franconia, a Câmara de Comércio, dentre tantos, os quais foram incluídos no inventário dos Monumentos Históricos, que implica em sua conservação. Além disso, não se pode deixar de citar, as faixas das orlas das duas cidades. Orlas estas que podem ser identificadas no Mapa 26.

Caiena conta com três portos, sendo eles, o antigo porto de Caeina, único que realmente se localiza nesta cidade, responsável pelas primeiras movimentações de crescimento da cidade, seguido pelo Porto de Cannes Internacional Dégrad - construído em 1974 na margem esquerda do Mahury, hoje o principal porto que abastece a cidade de Caiena e demais localidades da Guiana Francesa, e o Port du Larivot, outro porto importante para o desenvolvimento de Caiena.

Esses três portos necessitam de constantes dragagens para manter a navegabilidade, inviabilizando a chegada de produtos em grandes navios, visto que o calado ali não ultrapassa 6,5 metros, aumentando substancialmente o valor de frete de mercadorias que não são produzidas na Guiana Francesa e que por este motivo têm que ser transportadas fracionadamente em navios de pequeno porte.

Em Santana, acompanhando o mapa acima, se identifica da esquerda para a direita o porto que serve para o desembarque de combustível, responsável pelo abastecimento de todo estado do Amapá, seguido pelo porto da ICOMI, que foi construído em plataforma flutuante, posteriormente há o porto municipal que recebe a população ribeirinha para receber a produção familiar de farinha, peixe entre outros produtos, em seguida dois portos particulares – Grego e Souzamar – utilizados para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias vindas de localidades próximas, posteriormente, foi construído o principal porto da cidade, onde hoje é Companhia de Docas de Santana - CDS, responsável pelo embarque de cavaco destinado a exportação e desembarque de contêineres com produtos importados. Além desses há também vários portos de pequeno porte instalado no Distrito Industrial, localizado à margem esquerda do Rio Matapi, afluente do Rio Amazonas.

5.2 A ORLA COMO IMPULSIONADOR DO CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

A BR 156, de acordo com Silva e Tostes (2011 p.02-03), tem por finalidade interligar fisicamente o Brasil aos países vizinhos da região norte (Guiana Francesa, Suriname e República da Guiana). A partir dessa visão pode-se discutir um ponto importante que é a utilização do porto de Santana, apoiado em seu potencial de localização privilegiada e seu calado suficiente para ancoragem de navios de grande porte, para intercâmbio comercial com outros países.

Quando se fala em porto e escoamento de produção, é de relevância destacar que o porto da Companhia de Docas de Santana é estrategicamente um dos melhores do país, visto que, é o mais próximo dos principais mercados consumidores mundiais, bastando comparar a distância que um navio teria que percorrer saindo do porto de Santos para a Europa ou aos Estados Unidos e qual o percurso de um navio saindo do Porto de Santana.

Outro fator que se deve levar em consideração é que a China ficaria muito mais perto de Santana, considerando o trajeto através do canal do Panamá. Além disso, o calado do Porto de Santana supera 12 metros de profundidade capaz de receber navios de grande porte tanto para importar mercadorias como para exportá-las.

Diante desta informação podemos levantar duas conjunturas, primeiramente as mercadorias que hoje chegam com preços elevados, tanto para o estado do Amapá, que não tem acesso por rodovias, como para a Guiana Francesa que o calado é pequeno, podem chegar através do porto de Santana, mas precisamente pela Companhia de Docas de Santana o que baratearia o preço dos produtos que chegam ao consumidor final.

Hoje já se vê um direcionamento para a implementação desta estratégia, pois se observa que o porto vem se preparando para receber cada vez mais contêineres e a rodovia BR 156 que ligará Santana a Guiana Francesa está em fase de conclusão de asfaltamento e até uma ponte binacional foi construída para garantir tal exportação, aguardando a sua inauguração.

O outro direcionamento do porto seria para escoar a produção brasileira, não só a que é produzida no estado do Amapá, cavaco e minério, como também da produção graneleira produzida no centro sul do país que chegaria até o porto de Santana através da rodovia BR 163, conhecida como rodovia Cuiabá-Santarém e o transporte seria concluído pela hidrovia que liga Santarém a Santana, como se observa no Mapa 28 abaixo.

Mapa 28 - Trajeto de balsa entre Santarém e Santana/Macapá.



Fonte: Companhia das Docas do Pará, 2013.

Como se pode observar não são poucos os princípios que tem permeado as discussões sobre as áreas que estão diretamente relacionadas com os portos e sua influencia sobre o desenvolvimento das cidades.

Quando comparado a Santana, Caiena tem uma relação que pode se considerar artificial com sua orla. De acordo com Tostes (2012 p.01), a área portuária de Caiena é algo estanque, sendo que um dos prováveis motivos dessa distanciação seria o baixo calado que não permite atracação de embarcações de grande porte, mas independente do motivo, o que vale ressaltar é que a área portuaria de Caiena não exerce tanta influência na estrutura urbana da cidade. O oposto acontece em Santana. Tostes (2012 p.01), afirma que no caso de Santana, a influência da orla começa não somente com a atividade portuária, mas há uma ligação da cidade com o rio muito intensa, a própria cidade teve seu processo de ocupação urbana iniciada nas áreas ribeirinhas. Tanto que se criaram vários pequenos portos que exercem diversas funções sociais e econômicas ao longo da orla.

Pelos motivos expostos acima e pela pesquisa realizada, decidiu-se propor um projeto de intervenção urbanística que venha a contribuir para a melhoria da cidade. Santana foi escolhida por ter apresentado na pesquisa uma maior necessidade de projetos que venham a contribuir para o melhoramento da cidade,

dando aos cidadãos a oportunidade de melhor qualidade de vida e ainda pelo seu potencial de desenvolvimento econômico e social que esta cidade apresenta.

Para realização dessas conjunturas se faz necessária a viabilização de uma intervenção significativa na orla da cidade de Santana com a construção de silos e ampliação do píer entre outros equipamentos portuários que será apresentado no próximo capítulo. Levando em consideração a importância de Santana para o Platô das Guianas, assim como a sua necessidade de abastecimento interno e escoamento de mercadorias, este apresenta um porto pequeno e com estrutura precária.

Tanto é a sua importância que no ano de 2004, a Prefeitura Municipal de Santana, embalada pelos projetos do Governo Federal de Gestão Integrada da Orla Marítima, elaborou o seu projeto, visando melhorar as condições portuárias e a qualidade de vida da população. No entanto, devido improbidades fiscais, esse projeto não passou do primeiro repasse de verbas. E o município até hoje necessita que alguma atitude seja tomada nesse âmbito.

Considerando tudo o que foi exposto, nota-se que o município de Santana desempenha um papel importante na formação da economia e desenvolvimento do Estado do Amapá, devido às condições estratégicas da área portuária. Desde a implantação da ICOMI, até os dias atuais se estabeleceu um processo diferenciado na economia regional, sendo um dos vetores da urbanização e crescimento demográfico do município de Santana.

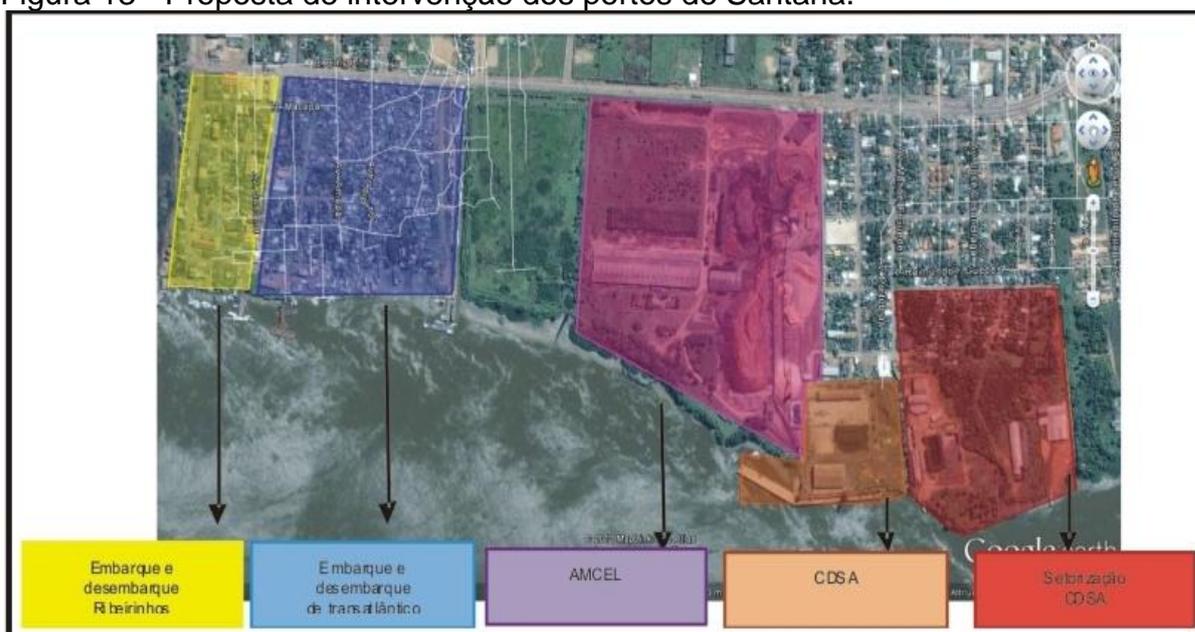
6 PROPOSTA DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA NO MUNICÍPIO DE SANTANA

A escolha de Santana para o projeto de intervenção deu-se pelos motivos exposto acima, somados a outros vários motivos que serão explanados a seguir, um deles pelo fato do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá se encontra nesta cidade, além disso, Santana apresenta um maior potencial tanto para o desenvolvimento local quanto para o estadual, além de melhor dar suporte para a outra cidade estudada, e um dos mais importantes é que Santana é uma cidade com maiores deficiências de infraestrutura portuária e urbana.

Em decorrência destas carências no município de Santana, é que se propõe um projeto urbanístico e arquitetônico para organização da Área Portuária daquele município, se propondo a intervenção em três setores. Um primeiro setor seria a ampliação das docas de Santana, o segundo seria a urbanização da área de ressaca da Baixada do Ambrósio com a construção de um porto de embarque e desembarque de passageiros para atracação de transatlânticos. E o terceiro seria a construção de outro porto para embarque e desembarque de ribeirinhos e suas mercadorias.

Nota-se que entre essas intervenções ficaria alocado o Porto da AMCEL que é uma empresa privada (Figura 13).

Figura 13 - Proposta de intervenção dos portos de Santana.



Fonte: Imagem do Google Earth. Elaboração: A Autora, 2012/2013

Com o propósito de não cometer os mesmos erros de planejamento que vem ocorrendo nos projetos de urbanização do município de Santana, e tendo como base a pesquisa realizada neste, e a importância da área portuária para o desenvolvimento do Município de Santana, assim como para o Estado do Amapá, a proposta de intervenção parte a priori, da reorganização do espaço existente, setorizando áreas importantes para o projeto Orla do Município de Santana.

O primeiro ponto é ampliação do espaço físico da Companhia Docas de Santana – CDS, para isso faz-se necessário o processo de desapropriação das áreas que ficam a sua direita. Deste lado encontra-se um matadouro particular, uma antiga olaria, além de uma madeireira que também se encontra sem atividade. Essa ampliação faz-se necessário devido o possível escoamento da produção graneleira da região centro oeste do país. Nestas áreas se construiria grandes silos bem como a infraestrutura para embarque e desembarque de grãos (Figura 14).

Para tanto seria necessária a construção de um porto que receberia as balsas proveniente de Santarém-Pará com o produto e um terminal que receberia os grandes navios cargueiros que receberiam os produtos para a exportação.

Figura 14 - Proposta de intervenção – Depósito de Grãos.



Fonte: Imagem do Google Earth. Elaboração: A Autora, 2012/2013

Ainda na ampliação do espaço da Companhia de Docas de Santana, seria ampliado e setorizado a área de armazenamento de containeres, a qual ocuparia o local onde hoje já é usado para isso, bem como onde hoje está o matadouro (Figura 15).

Figura 15 - Proposta de Intervenção - Ampliação da área de Containeres.

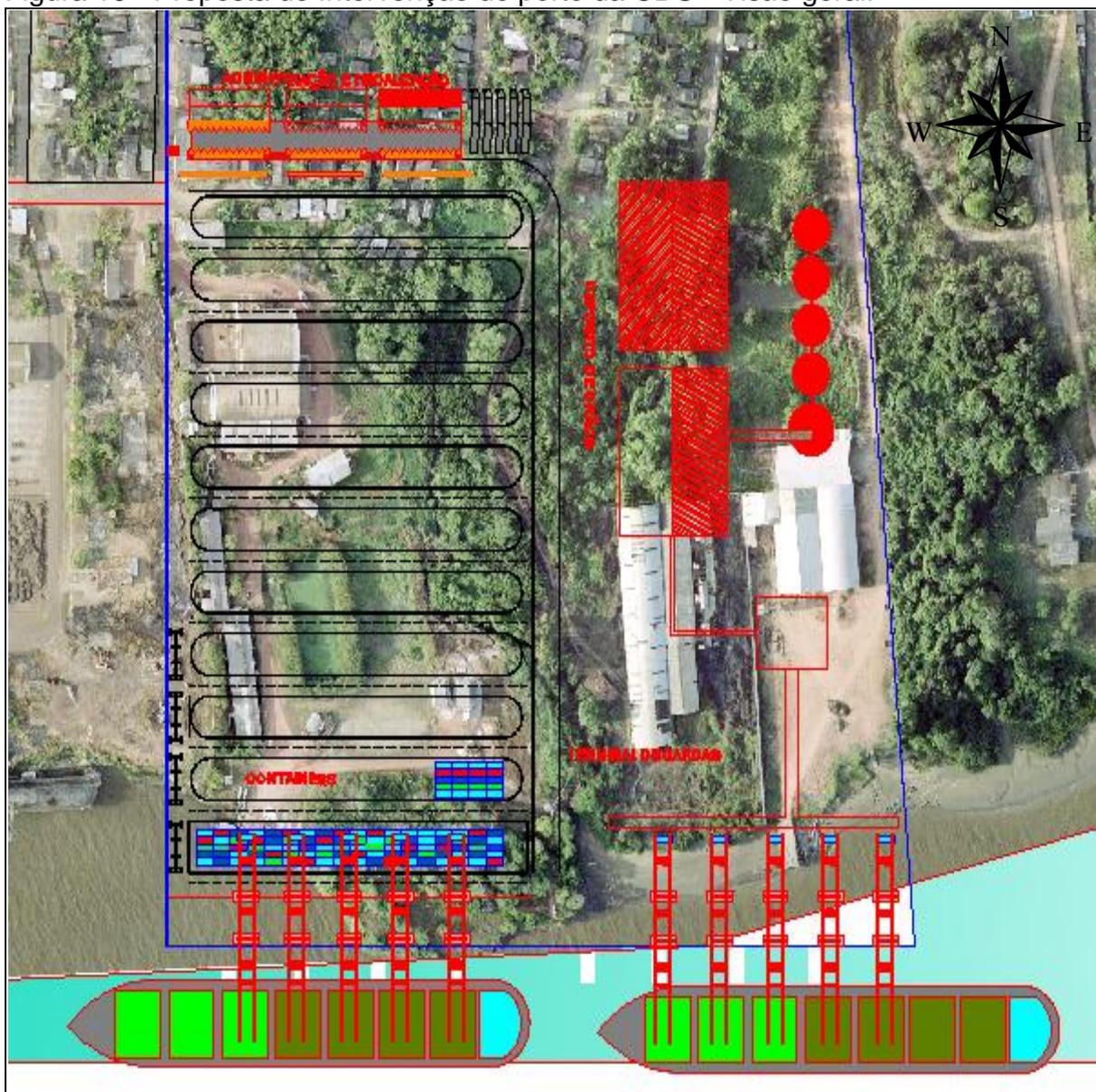


Fonte: Imagem do Google Earth. Elaboração: A Autora, 2012/2013

Compreendendo a necessidade de ampliação do espaço de atuação da Companhia Docas de Santana e a necessidade de setorização da mesma, certamente, o Município estará preparado para cumprir o papel de fomento econômico no estado do Amapá, servindo tanto com o objetivo de escoar grãos produzidos no país e sua importação, assim como para o recebimento de *contêineres* e mercadorias para suprir a sua necessidade interna e também para suprir a necessidade do outro objetivo de estudo dessa pesquisa, a Cidade de Caiena.

Em síntese, o porto da CDS ficaria conforme a Figura 16 a seguir.

Figura 16 - Proposta de Intervenção do porto da CDS - Visão geral.



Fonte: Imagem do Google Earth. Elaboração: A Autora, 2012/2013

Seguindo o processo de reorganização da Orla de Santana, encontra-se o espaço conhecido como a baixada do Ambrósio. Neste espaço se propõe uma intervenção ainda maior, pois se propõe a remoção da população que ali reside, removendo-as para área imediatamente a frente, pois ali existe uma extensa área que poderia servir para este fim, necessitando, assim como no caso das Docas de Santana, ser desapropriada. Essas áreas há anos, nunca houveram nenhum tipo de benfeitorias, servem somente como especulação imobiliária.

É neste espaço que o projeto de intervenção será detalhado. O mesmo contempla em sua setorização espaço para esporte com três quadras de esporte,

uma grande praça com seus equipamentos somado a uma grande área de preservação destinada ao lazer, ao turismo ecológico e uma grande área verde, um espaço destinado a estacionamento, seguindo de uma praça de alimentação com três barracas duplas que serão destinadas tão somente a venda de comidas típicas da região norte. Um restaurante mais sofisticados para atender aqueles que não se interessarem em degustar o sabor nortista. Um prédio, terminal de embarque e desembarque, onde serão instalados dos os setores institucionais para o atendimento a turistas, Polícia Federal, Militar e Civil, Vigilância Sanitária, Ibama, ..., assim como diversas lojas de souvenir, próximo ao muro de arrimo serão alocadas seis quiosques onde os munícipes e turistas poderão sentar e desfrutar o vento, o rio, a vista e os sabores do Amapá (Figura 17).

Figura 17 - Proposta de Intervenção na Baixada do Ambrósio.



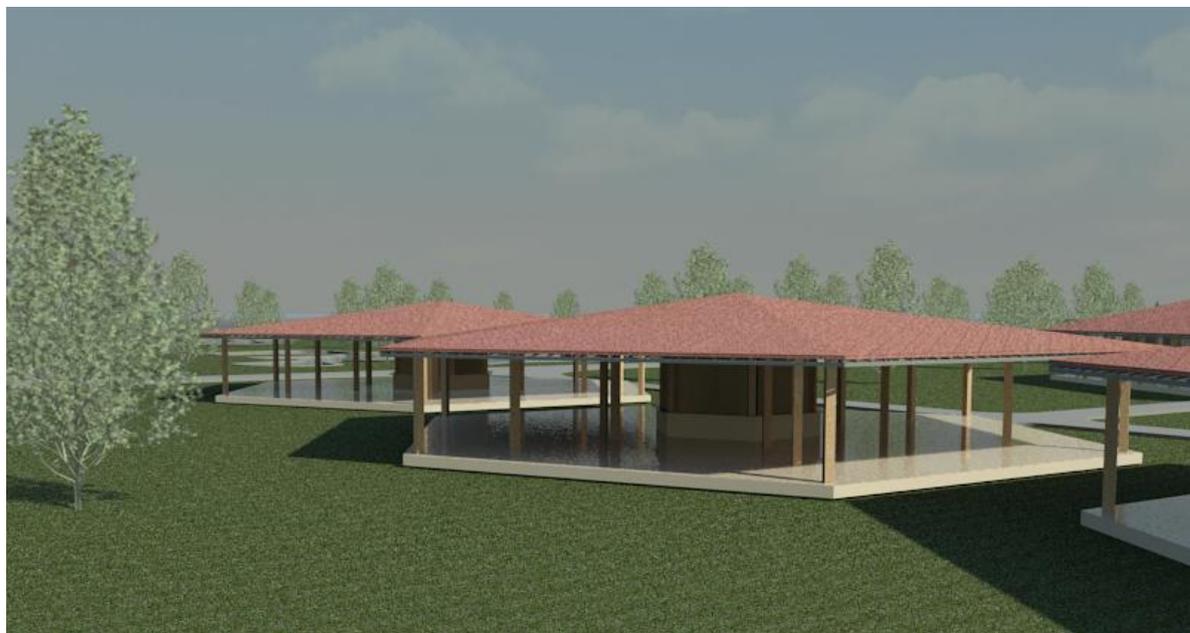
Fonte: Imagem do Google Earth. Elaboração: A Autora, 2012/2013

É neste espaço também que se propõe a construção de um grande píer para receber os navios destinados a cruzeiros internacionais. Assim como o calçamento e o asfaltamento. Neste projeto de intervenção não se esqueceu da população tradicional que hoje utiliza aquele espaço.

No mesmo lugar onde atualmente é desembarcado de peixe e os bens produzidos pelos ribeirinhos, se propõe a locação de equipamentos portuários com a construção de um píer digno dotados de armazém e câmaras frigoríficas para conservação dos produtos.

A seguir serão apresentadas algumas imagens renderizadas da volumetria proposta no projeto de intervenção na Orla de Santana.

Figura 18 - Quiosques de Comidas Típicas



Fonte: Autora, 2013.

Figura 19 - Restaurante



Fonte: Autora, 2013.

Figura 20 - Terminal de Embarque e desembarque de passageiros



Fonte: Autora, 2013.

Figura 21 - Área Verde (contemplação e caminhada)



Fonte: Autora, 2013.

Figura 22 - Área Verde – Lagoas do Parque



Fonte: Autora, 2013.

Figura 23 - Trapiche



Fonte: Autora, 2013.

Figura 24 - Vista geral de implantação



Fonte: Autora, 2013.

Essas intervenções serão mais bem detalhadas nos apêndices que compõe este trabalho composto pelo projeto arquitetônico e detalhamentos.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a representatividade que a orla tem para cada uma das cidades estudadas, pode-se constatar que na cidade de Santana esta é muito mais forte e visível. São diversos atores que somam para esse aspecto, os principais são: cultural, econômico, paisagístico e até mesmo emocional, uma vez que muitos moradores entraram no município por esta porta.

A diferença maior que 130 anos entre o início de ocupação das cidades estudadas é um dos fatores responsáveis pelas deficiências encontradas na cidade de Santana, onde esse quadro se evidencia por uma sede municipal que apresenta o saneamento básico inadequado, que não atendem a demanda de uma população que cresce a uma taxa de crescimento de 5,15%, de acordo com o IBGE (2010).

Porém, esse não é o único motivo para essas desigualdades, pois as questões político-administrativas muito presente nesta relação também são responsáveis por tais desigualdades.

O déficit nos serviços públicos no município de Santana tem contribuído significativamente para o agravamento dos problemas de saúde pública no município, pois a cidade não conta com abastecimento de água potável eficiente, a rede e tratamento de esgoto é quase inexistente, predominando fossas sépticas individuais, e a coleta de lixo é deficitária não contando com destinação final adequada ficando este sem tratamento.

Como afirma Tostes (2012 p.01), nossas cidades sempre foram tratadas de forma secundárias quanto a organização urbana. Os grandes projetos federais de ocupação da Amazônia, os projetos para as área minerais, agro florestais e demais atividades econômicas sempre foram as verdadeiras prioridades.

Exemplo disso é que no município de Santana somente a Vila Amazonas, ou seja, aproximadamente 5% dos domicílios, possuem um precário saneamento básico. Essa rede de esgoto foi construída durante a instalação da ICOMI nos anos de 1960, e nunca previu o tratamento dos dejetos, despejando esses, diretamente no Rio Amazonas.

Desde 2007 a prefeitura vem construindo uma nova rede de esgoto que é financiada pelo Governo Federal através do Plano de Aceleração do Crescimento. Neste projeto está previsto uma bacia de decantação, bem como todo o tratamento

do material coletado, porém as obras estão paralisadas e não há dados disponíveis para afirmar quando deverá ser concluída.

Ainda, em relação aos domicílios de Santana, apenas 56,9% dos mesmos são servidos com água tratada. Esta água é captada do mesmo rio em que são despejados o esgoto descrito no parágrafo anterior e em alguns bairros são captados de poços profundos em unidades isoladas.

Quanto à proporção de domicílios com coleta de lixo, 82,1% desses domicílios possuem regularmente essa coleta, apesar dessa taxa não ser baixa, este lixo não tem tratamento e destinação final adequado e é depositado em lixão a céu aberto. Portanto, como se percebe o município quase não conta com nenhuma infraestrutura de saneamento básico (IBGE-AP, 2010).

É importante enfatizar que o perímetro da área portuária de Santana sempre foi uma referência nos estudos de plano diretor da cidade, principalmente pela sua localização e calado, no entanto, devida a tal importância desse espaço, se consolidou ao longo de décadas, uma dinâmica de comércio e habitação desordenada do espaço urbano.

Ficou evidente que o processo de urbanização da Orla de Santana, além de desordenado, culminou em uma degradação ambiental gerada pelo aumento populacional. Como consequência, várias áreas de riscos foram ocupadas, enquanto que obras importantes voltadas para o saneamento, educação, transporte, saúde, entre outras não foram realizadas, ou seja, o resultado disso traduziu-se em insustentabilidade urbana.

A hipótese definida foi confirmada ao analisar os Planos urbanísticos das cidades estudadas, onde se pode observar que ocorreram avanços nas duas cidades. Por outro lado, por terem sido construídos em diferentes momentos políticos, foram fragmentados.

A situação observada inicialmente entre Santana e Caiena supõe que na segunda há um planejamento urbano eficaz, com a execução eficiente dos projetos o que exprime numa estrutura Urbana com melhores índices dos que as apresentadas na cidade de Santana.

No processo de construção do Plano diretor de Santana, houve a participação popular na elaboração do mesmo. No entanto, a ineficiência na execução dos planos e projetos pelo poder público, expõe inúmeros problemas de urbanização que a cidade apresenta.

As alternativas para melhorar a cidade de Santana, não estão somente em pavimentar as vias e ruas, de construir outros prédios, de ofertar servidores públicos. Passa pela mudança na maneira de ver a capacidade do setor econômico da cidade.

É necessário pensar um planejamento urbano para a cidade de Santana a luz da sustentabilidade, com a concepção composta por vários elementos que vislumbrem o uso sistemático de informações para a realizações mais adequadas em relação as questões ambientais, urbanas e econômicas (TOSTES, 2012 p.01).

A cidade de Santana é um organismo em ebulição ativa, para tal, é preciso aliar pontos importantes como o planejamento e desenvolvimento sustentável, assim como investimento tecnológico, integrando todos os planos e projetos a serem aplicados de acordo com as necessidades. Ter o planejamento como obrigação e não como uma ilusão. (TOSTES, 2011 p.01).

8 REFERÊNCIAS

AMADO, M. **Planejamento Urbano Sustentável**. Caleidoscópio. Edição e Artes Gráficas, Casal de Cambra, 2005.

BARBOSA, Gisele Silva. **O desafio do desenvolvimento sustentável**. PROURB/FAU. Revista Visões 4ª Edição, Nº4, Volume 1 - Jan/Jun 2008.

BRITO D.M.C e PORTO, J.L.R. **A Formação Territorial e Gestão Ambiental no Estado do Amapá**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – Universidade de São Paulo, março de 2005.

BUARQUE, Sérgio C. **Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável** - Projeto de Cooperação Técnica INCRA/IICAPCT – INCRA/IICA, 1999.

CARLOS A.F.A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. Eletrônica - LABUR. São Paulo, 2007.

CASTRO, M. L. E PORTO J.L.R. **Ponte Brasil-Guiana francesa: os paradoxos da integração em um contexto multi-escalar**. Olkos: revista de economia heterodoxa, nº7. 2007.

GRANGER S. **Guiana francesa, um território europeu e caribenho: No caminho da sul-americanização?** Ateliê Geográfico – Revista eletrônica. UFG – IESA. GO, 2008.

MACEDO, A.C. - **A Carta do Novo Urbanismo norte-americano**. Versão em www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262 - acessado dia 28/08/2012.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

PORTO J.L.R E SILVA G.V. **De periferia a espaço estratégico: a construção da condição fronteiriça amapaense**. 7º Workshop – XXXVI Reunión de estúdios regionales – AECR, 2010.

PORTO J.L.R. E NASCIMENTO, D. M. **Interações fronteiriças no platô das guianas: Novas construções, novas territorialidades**. Macapá: Editora, 2010. (Série Percepções do Amapá. Vol. 6).

PORTO. J.L.R, THALEZ G.M, BELTRÃO L.J.S E MACEDO M.A.L.G. **Macapá e Santana (AP): Interações espaciais de duas cidades médias na fronteira setentrional amazônica**. Resultado de bolsa estudo CNPQ/UNIFAP, 2006.

SANTOS, Emmanuel. **Dinâmica da articulação fronteiriça amazônica no platô das guianas através do desenvolvimento da configuração territorial e urbana do estado do Amapá/Brasil**. UNESP, 2010.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**, São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, Gutemberg V. e TOSTES, José A. **Objetos técnicos que re-configuraram uma realidade periférica: notas sobre a organização do espaço amapaense vista pela ótica das redes técnicas.** Artigo do evento da ANPUR. Rio de Janeiro, 2011.

SOARES, Ana Paulina. **Travessia: análise de uma situação de passagem entre Oiapoque e Guiana Francesa.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. SP, 1995.

SOUZA M.L.- **ABC do Desenvolvimento Urbano.** Rio de Janeiro: 2ª Edição. Bertrand, 2005.

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

THALEZ, G.M. E PORTO, J.L.R. **Cidades médias na Amazônia: os casos de Macapá e Santana.** Seminário Internacional – Amazônia e Fronteiras do Conhecimento. UNIPA, 2008.

TOSTES, José Alberto. **“Integração” ou “interação” entre o Amapá e a Guiana Francesa.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/02/2013.

TOSTES, José Alberto. **Espaço urbano cosmopolita de Caiena.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/02/2013.

TOSTES, José Alberto. **Gestão e planejamento do atraso.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2012.

TOSTES, José Alberto. **Projeto Orla.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2012.

TOSTES, José Alberto. **Sustentabilidade na concepção do planejamento urbano e territorial I.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2012.

TOSTES, José Alberto. **Território Federal do Oiapoque.** Versão editada em <http://josealbertostes.blogspot.com>, acesso em 20/07/2011.

UGEDA JR, José Carlos. **Urbanização brasileira, planejamento urbano e planejamento da paisagem.** Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) Universidade Estadual Paulista. 2008.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos.** 2ª Edição. Porto Alegre: Bookman, 2001.

9 APÉNDICE