



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ-UNIFAP
BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

RAFAEL SANTOS ANDRADE

**PROPOSTA DE ADAPTAÇÃO:
REQUALIFICAÇÃO URBANA: O CASO DO ENTORNO PORTUÁRIO NA CIDADE
DE MACAPÁ, ORLA DO ATURIA.**

Macapá-AP

2016

RAFAEL SANTOS ANDRADE

**PROPOSTA DE ADAPTAÇÃO:
REQUALIFICAÇÃO URBANA: O CASO DO ENTORNO PORTUÁRIO NA CIDADE
DE MACAPÁ, ORLA DO ATURIA.**

Monografia apresentada como requisito para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II) do curso de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Ma. Gabrielle dos A. Curcino

Co-orientadora : Prof. Esp. Rosana dos Santos Palmerim

Macapá-AP

2016

RAFAEL SANTOS ANDRADE

**PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA: O CASO DO ENTORNO
PORTUÁRIO NA CIDADE DE MACAPÁ**

Monografia apresentada à banca examinadora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), como pré-requisito final para obtenção do título de Arquiteto e Urbanista

Aprovação em: ____/____/____.

Orientadora: Prof^a. Ma. Gabrielle dos A. Curcino

Banca Examinadora:

Prof.Eng. Civil Me Fabio Araújo Pereira
Universidade Federal do Amapá – UNIFAP

Prof. Arq. e Urb. Ma. Patrícia H. Turola Takamatsu
Universidade Federal do Amapá – UNIFAP

NOTA:_____

Agradeço em primeiro lugar a Deus, por me proporcionar todas as oportunidades da vida e colocado as melhores pessoas e oportunidades em meu caminho, dedico este trabalho aos meus familiares, especialmente aos meus pais DENIZE e LUIS que são a razão de luta para enfrentar os desafios impostos pela vida e que dia-a-dia estão ao meu lado.

Aos amigos que se fizeram presentes com palavras de encorajamento e ensinamento.

AGRADECIMENTOS

A Deus por permitir a minha existência neste mundo.

A meus familiares que eu amo muito, aos meus amigos que sempre me ajudaram e incentivaram.

Aos meus professores (as), que souberam compreender a minha angustia com perseverança, incentivo, dedicação e carinho.

Especialmente a minha orientadora Prof. Gabrielle dos A. Curcino pela dedicação , paciência e força de vontade em todas as horas que usamos para a elaboração e criação desse trabalho.

O que diferencia o ser humano dos outros seres é sua capacidade de dar respostas aos diversos desafios que a realidade impõe. Porém, essa apreensão da realidade e esse agir no mundo não se dão de maneira isolada, mas em colaboração com o outro

Bertold Brecht

RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso evidencia uma proposta de requalificação urbanística para o entorno de um complexo portuário (Instalação Portuária de Turismo e Instalação Público de Pequeno Porte), pois a carência de projetos urbanísticos na orla da cidade de Macapá, assim como a ausência de políticas públicas emergenciais nas áreas subutilizadas que voltam a ser assunto de construtivo que impacta em questões sociais, econômicas, ambientais e culturais. As diversas propostas que se evidenciam pelo mundo, com suas arquiteturas emblemáticas, são importantes nesse processo de requalificação e valorização do espaço urbano, mas essas não devem se sobrepôr a identidade cultural e a população da região. Assim, este estudo tem como objetivos propor um projeto de requalificação urbana no bairro do Araxá/ praia do Aturiá, especificamente no entorno das instalações portuária IPTUR e IP4 concebidas nesta área, de maneira a reverter o processo de decadência da área subutilizada; atender à necessidade de realocação da comunidade da área degradada; levantar a demanda dos equipamentos urbanos concebidos; integrar as instalações portuárias à estrutura urbana da cidade de Macapá e propor a adequação a infraestrutura viária para o atendimento do usuário comum e do turista. Como metodologia partiu em primeira fase de estudos bibliográficos no Plano Diretor da Cidade de Macapá e a legislação pertinente para a implantação de IP4/IPTUR. Uma pesquisa qualitativa e quantitativa tanto de âmbito bibliográfico nos seguintes aos órgãos que respondem pelo setor urbano (SEMAST, SEMA, Capitânia dos Portos, SEINF, SETRAP, IPHAN e a ANTAQ todas aos órgãos públicos que estão ligados a questão urbana e costeira da cidade de Macapá).

Palavras-chave: Requalificação urbana, Orla, Entorno, Complexo portuário

ABSTRACT

This course conclusion work shows a proposal for urban redevelopment for the surroundings of a port complex (IPTUR And IP4), as there is a lack of urban projects on the edge of the city of Macapa, and the lack of emergency public policy in underutilized areas are again subject deconstructive which impacts on social, economic, environmental and cultural issues. The various proposals that are evident around the world, with its flagship architectures are important in the process of rehabilitation and enhancement of urban space, but these should not overlap the cultural identity and the region's population. This study aims to propose an urban renewal project in the district of Araxá / Aturiá, specifically in the vicinity of the port and tourism facilities designed in this area in order to reverse the decay process of underutilized area; meet the need for relocation of the degraded area community; raise the demand of designed urban equipment; integrate port facilities to the urban structure of the city of Macapa and propose adequate road infrastructure for the common user service and the tourist. The methodology set out in the first phase of bibliographic studies in the Master Plan of the city of Macapa and the relevant legislation for the implementation of IP4 / IPTUR. A qualitative and quantitative research both bibliographic under the following to the bodies that are responsible for the urban sector (SEMAST, EMS, Flagship Ports, SEINF, SETRAP, IPHAN and ANTAQ all public bodies that are linked to urban issues and the coastal city of Macapa).

Keywords: urban renewal, Orla, Surroundings, Port complex

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 - Área de Especial Interesse Urbanístico –AEIU–, estabelecida em 1992 e praticamente retomada em 2010, referente ao aterro realizado no início do séculoXX.....	32
FIGURA 02 - Proposta de uso habitacional de interesse social e residencial na área do Projeto Porto Maravilha.....	33
FIGURA 03 - Articulação entre os centros de lazer e entretenimento da Praça XV e da Praça Mauá.....	33
FIGURA 04 – Projeto Porto de Manaus Moderna.....	34
FIGURA 05 - Cartaz anunciando a área para onde as famílias serão Remanejadas.....	38
FIGURA 06 - Projeto habitacional.....	39
FIGURA 07 - Via Primária.....	42
FIGURA 08 – Via Secundária.....	42
FIGURA 09 – Via Terciária.....	43
FIGURA 10 – Lixo domiciliar	43
FIGURA 11 – Posto Policial.....	44

LISTA DE TABELAS

TABELA 01 - Setor Residencial 2.....	48
TABELA 02 – Programa de necessidades.....	51
TABELA 03 – Pré dimensionamento.....	51

LISTA DE SIGLA

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AEIU - Área de Especial Interesse Urbanístico
CEA - Companhia de Eletricidade do Amapá
CSTM - Conselho Superior do Trabalho Marítimo
DTM - Delegacia do Trabalho Marítimo
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTUR – Instalação Portuária de Turismo
IP4 – Instalação Público de Pequeno Porte
PDU - Plano de Desenvolvimento Urbano
PIMOP - Programa Integrado de Modernização Portuária
REVAP - Programa de Revitalização de Áreas Portuárias
SR2 – Setor Residencial 2
SEMAST – Secretaria Municipal de Assistência Social e Trabalho
SEMA – Secretária do Meio Ambiente
SEINF – Secretaria de Infraestrutura
SETRAP – Secretaria de Transportes
SUNAMAM - Superintendência da Marinha Mercante

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
1.1 PROBLEMA.....	14
1.2 HIPÓTESE.....	14
1.3 OBJETIVO.....	14
1.3.1 Objetivo Geral.....	14
1.3.2 Objetivos Específicos.....	15
1.4 JUSTIFICATIVA.....	15
1.5 METODOLOGIA.....	16
2 PLANEJAMENTO URBANO.....	17
2.1 PLANOS DESENVOLVIDOS PARA A CIDADE DE MACAPÁ.....	21
2.2 REQUALIFICAÇÃO URBANA	27
2.3 DIFERENÇA ENTRE REQUALIFICAÇÃO, REVITALIZAÇÃO E PLANEJAMENTO URBANO.....	29
2.4 MODELOS DE REQUALIFICAÇÃO EM ENTORNOS PORTUÁRIOS: Análise Do Porto Maravilha e outros portos correlatos.....	30
2.5 MECANISMOS LEGAIS PARA ENTORNOS PORTUÁRIOS.....	35
3 ESTUDO DE CASO: PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA PARA O ENTORNO DE UM COMPLEXO PORTUÁRIO (IPTUR E IP4)	37
4 APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA.....	50
CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
REFERÊNCIAS.....	62

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, no Brasil, algumas cidades litorâneas passam por um processo de revitalização ou de transformação urbanística onde se direcionam investimentos em áreas portuárias ou áreas com aptidão para algum tipo de empreendimento. O exemplo mais recente trata da área urbana do Rio de Janeiro denominado de “Porto Maravilha”, que segundo estudos realizados pela Prefeitura local estimula vários debates a respeito das transformações urbanas resultantes da efetivação desse projeto.

Não obstante, as transformações urbanas são sentidas também nas cidades da região amazônica ainda de forma embrionária, a partir de intervenções urbanísticas, construção do cais de porto, terminais, e ou de reformas. Segundo Oliveria et al. (2014) a maioria dos projetos que vem modificando a região portuária ao longo dos anos está relacionada à implementação de equipamentos urbanos que alegam ter como objetivo o melhoramento do trânsito de veículos, a mobilidade e a circulação de pessoas na cidade.

De modo geral, Del Rio (2001, p. 38) faz uma abordagem mais abrangente

“trata-se de um fenômeno mundial de revalorização das áreas de frente de água, onde as alterações nas relações entre o indivíduo e o seu tempo de lazer, o crescimento do turismo cultural e temático, e a tendência à construção de fragmentos qualificados de cidade, destacaram as áreas portuárias por suas potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias (...). O turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios, tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário.” (p. 38)

As cidades na região amazônica apresentam estreita relação com os rios, pois sua dimensão hidrográfica propiciou o estabelecimento de pequenos ancoradouros na frente das cidades e conseqüentemente, perpetuou orlas sem tratamento urbanísticos. Tais orlas ou margens litorâneas esculpíram um cenário subutilizado pela chamada ocupação desordenada, hoje carente de políticas públicas emergenciais. Segundo Fortes e Souza (2008, p. 52) “as chamadas “invasões” nas áreas centrais ocorrem pelo fato de que uma determinada parcela

das camadas de renda mais baixa não precisa pagar pela terra e, ao mesmo tempo, pode usufruir da infraestrutura instalada e dos deslocamentos pendulares”.

Para tanto, se faz necessária a abordagem de ferramenta urbanística, a requalificação urbana, na formulação de estratégias de intervenção nas cidades, modernizando-a, conferindo-lhe novas qualidades que correspondem a novos desejos sociais. Isto é, trata-se de uma intervenção urbana, a partir da concepção de instalações portuárias em áreas subutilizadas, com uma atuação associada à cultura urbana e à capacidade de atração e desenvolvimento sustentável dos territórios.

1.1. PROBLEMA

A carência da análise da realidade urbana e por consequência, ausência de projetos urbanísticos adaptados a realidade local dos moradores na orla da cidade de Macapá, assim como a ausência de políticas públicas emergenciais nas áreas subutilizadas voltam a ser assunto desconstrutivo que impacta em questões sociais, econômicas, ambientais e culturais. A partir desta premissa, cabe a seguinte pergunta:

Como propor uma requalificação urbana para o entorno da instalação portuária pública e de turismo frente às condicionantes existentes no bairro do Araxá/praias do Aturiá?

1.2. HIPÓTESE

O projeto de requalificação urbana no bairro do Araxá/ praias do Aturiá contemplará ações que oferecerão melhores condições de mobilidade urbana, valorização cultural e integração dos espaços.

1.3. OBJETIVO

1.3.1. Objetivo Geral

Realizar uma análise das instalações portuárias e de turismo assim como sua inserção urbana na área a serem implantadas, conforme necessidades de

complementação urbana IPTUR/IP4, visando propor um projeto de requalificação na Orla.

1.3.2. Objetivos específicos

Para contemplar o objetivo geral, algumas frentes de atuação precisam ser seguidas:

- Estudar o Plano Diretor;
- Atender à necessidade de realocação da comunidade da área degradada;
- Levantar a demanda dos equipamentos urbanos concebidos;
- Integrar as instalações portuárias à estrutura urbana da cidade de Macapá; e
- Adequar a infraestrutura viária para o atendimento do usuário comum e do turista.

1.4. JUSTIFICATIVA

Várias transformações urbanísticas em áreas portuárias podem ser percebidas em grandes cidades brasileiras, especificamente na Amazônia, onde suas orlas encontram-se inseridas neste “grande cartão postal” voltado para os rios.

A preocupação mais eminente por parte dos governantes e da comunidade sejam elas motivadas por questões de segurança, mobilidade, desastres naturais e ou ambientais retoma a apresentação de propostas solucionáveis para a região. “...transformar a região da zona portuária numa área dinâmica que seja uma nova referência de planejamento urbano para a cidade [...]” (CDURP/IPP, 2010)

As diversas propostas que se evidenciam pelo mundo, com suas arquiteturas emblemáticas, são importantes nesse processo de requalificação e valorização do espaço urbano, mas essas não devem se sobrepor a identidade cultural e a população da região.

Nesse sentido, o presente trabalho tratará de uma proposta de requalificação de área subutilizada na orla do Araxá/praias o Aturiá através do

estímulo a ações e práticas culturais e sociais de posse da implementação de projetos portuários em orla urbana.

1.5 METODOLOGIA

A metodologia proposta para a efetivação deste trabalho parte em primeira fase de estudos bibliográficos no Plano Diretor da Cidade de Macapá e a legislação pertinente para a implantação de IP4/IPTUR. Uma pesquisa qualitativa e quantitativa de âmbito bibliográfico e prático, nos seguintes órgãos que respondem pelo setor urbano (SEMAST, SEMA, Capitânia dos Portos, SEINF, SETRAP, IPHAN e a ANTAQ, todos órgãos públicos que estão ligados a questão urbana e costeira da cidade de Macapá).

O segundo momento busca compreender as dinâmicas de intervenção provocadas pelas políticas públicas no âmbito do planejamento urbano que já se iniciaram a partir das obras do muro de arrimo localizado no bairro do Araxá.

A terceira fase do trabalho direciona-se para a pesquisa de campo que envolverá observações minuciosas de espaços concebidos dentro dos limites da área em questão e ao entorno destinada a implementação de IP4/ IPTur no bairro do Araxá.

2. PLANEJAMENTO URBANO

Planejamento Urbano pode ser conceituado como, o método de criação e projetos de soluções que tendem melhorar ou revigorar certos aspectos dentro de uma determinada área urbana, tendo como um dos objetivos, proporcionar aos habitantes de determinado local uma moradia saudável, harmoniosa e dando subsistência para que os mesmos tenham a possibilidade de obter boa educação, emprego, infraestrutura, entre outros. Para isso, é necessário que haja métodos e metas contínuas, com previsões ordenadas, suscetível a antecipar suas ulteriores consequências (FERREIRA, 2010).

Para que haja planejamento urbano é imprescindível a implantação de projetos a serem realizados em longo prazo, constando nele todo um levantamento de dados referente a população local, no que tange os setores econômicos, sociais e culturais, levando em consideração a demanda de imigração para o local em estudo.

Ferreira Lima (2004) explica que os problemas urbanos, existentes no país, exigem que a gestão pública adote o planejamento como um importante aliado na condução das estratégias, para o alcance de resultados em políticas urbanas. Contudo, a opção por um planejamento mais democrático e participativo é fundamental no ordenamento sócio espacial da cidade, uma vez que a sociedade pode interferir na definição dos destinos de qualquer cidade.

Os planejamentos urbanos que existem atualmente, ainda não se revelaram instrumentos capazes de transformar a configuração espacial das cidades. Isso exige disposição da gestão pública, na medida em que a cidade apresenta uma realidade com baixo padrão de qualidade que se revelam, a primeira vista, por meio do acesso aos equipamentos e serviços urbanos.

Assim, esse tipo de planejamento constitui um dos aspectos mais importantes na sistematização das atividades pertinentes ao Poder Público. Isso ocorre porque é necessário que este planejamento favoreça a organização do espaço urbano, parte fundamental do processo governamental. Além disso, o planejamento urbano ajuda no estabelecimento de metas e no cumprimento das mesmas, repercutindo positivamente na vida de todos os cidadãos, independente da classe econômica a qual pertença.

Entretanto, o planejamento urbano não pode vir a existir caso não haja a preocupação em institucionalizá-lo, pois assim organiza-se o dia a dia das tarefas a serem executadas pelo ente público, possibilitando inclusive que se busquem alianças de cooperação com outras esferas de poder.

Soares (2005) diz que no planejamento urbano existem alguns passos a serem seguidos para que seus resultados beneficiem, em última análise, o cidadão. É preciso que seja definido, por exemplo, a quem compete as atribuições pertinentes a cada aspecto deste gerenciamento urbano, não se esquecendo de priorizar as ações que devem ser concretizadas de forma direta, além de decisões que serão tomadas em parceria com instituições em outros níveis.

Outro passo importante é assumir o controle do processo de planejamento urbano, organizando cada ação para que todos os envolvidos tenham bem claros os objetivos e os principais beneficiários deste planejamento urbano.

Uma regra básica que deve ser seguida quando se pensa em planejamento urbano refere-se ao fato de que quanto mais desenvolvida ou maior for a cidade mais se exige que a sistemática do planejamento urbano conte com uma logística e apoio técnico de qualidade para que planos se tornem realidade e contemplem as necessidades de cada morador dos centros urbanos (SOARES, 2005, p. 36)

Entende-se que são as aglomerações urbanas ou ainda *polos de crescimento* que se apresentam mediante o crescimento de áreas impulsionado pela concentração e reconcentração espacial da população, das atividades econômicas, oferta de serviços.

Pode-se afirmar que o planejamento do espaço urbano tem se tornado uma das principais preocupações de administradores especializados no ordenamento de pequenas cidades ou grandes metrópoles. Isso ocorre porque a própria realidade urbana em cidades grandes ou pequenas tem evidenciado que existem problemas que afetam sensivelmente a qualidade de vida dos moradores (LEFEBVRE, 1991).

A partir disso se compreende que o planejamento urbano tem a finalidade de minimizar ou solucionar questões que há décadas constituem entraves para que o crescimento e organização dos centros urbanos ocorram de maneira adequada. Assim, contrapontos como a falta de moradias, a oferta de serviços de saneamento insatisfatórios, a falta de emprego, a precarização da mão de obra e a própria

exclusão social, devem ser aspectos centrais em qualquer planejamento urbano pensado e elaborado pelo ente administrativo em nível municipal ou estadual (SOARES, 2005).

Desse modo, Santos informa:

Com diferença de grau e de intensidade, todas as cidades brasileiras exibem problemáticas parecidas. O seu tamanho, tipo de atividade, região em que se inserem etc. São elementos de diferenciação, mas em todas elas problemas como os do emprego, da habitação, do transporte, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências. Quanto maior a cidade, mais visíveis se tornam essas mazelas (1995, p. 95).

Entende-se que quanto mais a cidade cresce, mais o planejamento urbano precisa atender aos aspectos cada vez mais complexos de sua dinâmica espacial. Trindade Júnior (2003) explica que o planejamento urbano em fins do século XX e início do XXI passou a ser formulado para atender a um espaço urbano brasileiro e emergente que se apoia na tecnologia e na capacidade dos agentes públicos responsáveis pelos planos e processos de encontrar soluções viáveis para superar os desafios da urbanização crescente.

Não existe dúvida, portanto, de que o planejamento urbano, apesar de não ser a única solução para os problemas nos centros de maior concentração demográfica é um instrumento que pressupõem um trabalho conjunto, onde todos os colaboradores pensam e sentem os problemas do ponto de vista da coletividade.

Santos afirma:

[...] O efeito do tamanho tem papel na divisão interurbana e também na divisão intra-urbana do trabalho: quanto maiores e mais populosas, as cidades são mais capazes de abrigar uma gama mais extensa de atividades e de conter uma lista maior de profissões, estabelecendo, desse modo, um tecido de inter-relações mais eficaz do ponto de vista econômico (1995, p. 121)

É importante evidenciar essa questão para mostrar que é visível a falta de controle na administração da infraestrutura urbana na maioria dos municípios brasileiros, independentemente da classe socioeconômica a qual pertençam as pessoas. Todos acabam sendo afetados com a precariedade das políticas públicas urbanas adequadas a realidade da população. Pode-se então afirmar que a maioria dos planejamentos urbanos que destacam as mudanças adaptadas ao padrão

capitalista são questionáveis, se analisados sob a luz dos movimentos populares recentes para mudanças nas políticas urbanas.

Oliveira (2004, p. 55) explica que “quando um município ou cidade não conta com o suporte de um planejamento urbanístico eficaz é comum que a falta de organização se instale nos aspectos infraestruturais do espaço geográfico ou mesmo na administração da cidade”.

Não são poucos nem simples os dilemas que o planejamento urbano vem enfrentando no Brasil. Uma das preocupações no tocante a isso é que nenhum grupo social importante tem realmente se interessado com afinco no planejamento urbano, embora se envolvam com eles, como prefeitos, administradores (PETRY, 2003).

Com efeito, o planejamento urbano, com a abrangência que vem sendo considerado, preocupa apenas quando problemas realmente sérios começam a surgir. Nesse sentido, as forças e interesses dominantes vêm propondo um planejamento urbano apenas de princípios gerais que seja propício aos donos do sistema produtivo. Com isso, conseguem um plano sem a aplicabilidade necessária a realidade da população, o que constitui um sério entrave ao desenvolvimento e a sustentabilidade social (LEFEBVRE, 1991).

Porém, a definição e efetivação do planejamento urbano deve contar com a participação das organizações populares, sendo que a elaboração dos planos vem sendo crescentemente politizada e transformando-se em um dos maiores desafios a cidadania e a qualidade de vida da população.

No que se refere especificamente, a cidade de Macapá, o Poder Público por meio do planejamento urbano tem a finalidade de minimizar ou solucionar questões que há décadas constituem entraves para que o crescimento e a organização do município ocorram de maneira adequada.

Entende-se que quanto mais a cidade de Macapá cresce, mais o planejamento urbano precisa atender aos aspectos cada vez mais complexos de sua dinâmica espacial.

Não existem dúvidas, portanto, de que as Políticas Públicas para o planejamento urbano na cidade de Macapá, apesar de não serem a única solução para os problemas no espaço de maior concentração demográfica do estado, são um instrumento que pressupõe um trabalho conjunto, onde todos os colaboradores

pensam e sentem os problemas do ponto de vista da coletividade. Em relação a este tema Santos (1995, p. 121) afirma que:

[...] O efeito do tamanho tem papel na divisão interurbana e também na divisão intra-urbana do trabalho: quanto maiores e mais populosas, as cidades são mais capazes de abrigar uma gama mais extensa de atividades e de conter uma lista maior de profissões, estabelecendo, desse modo, um tecido de inter-relações mais eficaz do ponto de vista econômico.

Pode-se então dizer que o futuro do planejamento urbano na cidade de Macapá ainda é caracterizado por incertezas. A cidade apresenta desafios que precisam ser confrontados.

Oliveira (2004, p. 55) explica que “quando um município ou cidade não conta com o suporte de um planejamento urbanístico eficaz é comum que a falta de organização se instale nos aspectos infraestruturais do espaço geográfico ou mesmo na administração da cidade”. Não são poucos nem simples os dilemas que o planejamento urbano na cidade de Macapá vem enfrentando. Uma das preocupações em relação a isso é que nenhum grupo social de destaque na cidade tem realmente se interessado com afinco no planejamento urbano.

Porém, a definição e efetivação do planejamento urbano na cidade de Macapá, devem contar com a participação das organizações populares, sendo que a elaboração dos planos vem sendo crescentemente politizada, e se transformando num dos maiores desafios a cidadania e a qualidade de vida da população.

2.1. PLANOS DESENVOLVIDOS PARA A CIDADE DE MACAPÁ

No planejamento das cidades é necessário considerar o Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Macapá que atualizou as normas urbanísticas para gestão do desenvolvimento urbano e ambiental do município.

As áreas urbanizadas são aquelas que possuem um padrão de ocupação do território caracterizado por uma certa uniformidade das tipologias das edificações e estrutura urbana consolidada quanto ao traçado e à qualidade da infraestrutura. Compreendem, praticamente, todas as unidades ambientais urbanas identificadas no território da cidade, desde o centro e sítios históricos, passando por bairros que apresentam um processo de dinamismo imobiliário, mas que cujas infraestruturas não suportam um maior adensamento, até áreas populares consolidadas. A ação nessas áreas deve ter como diretriz a melhoria, ampliação e modernização das infraestruturas e serviços públicos (PORTO, 2006, p. 66).

Em relação aos tipos de áreas do planejamento urbano sujeitas a transformações, são aquelas caracterizadas pela baixa qualidade do meio ambiente. Podem ser distribuídas em três contextos principais: “áreas com degradação ambiental, áreas originadas de processos de urbanização populares com traçado urbano irregular e alto grau de precariedade construtiva e áreas que apresentam potencial de adensamento construtivo” (BARRETO, 2005, p. 56).

Por outro lado, existem áreas que estão sujeitas a urbanização com pequeno índice de ocupação, mas que tem importância central para completar os aspectos populacionais da cidade. Nesse caso, as ações precisam focar, com prioridade, essas áreas com espaços para o entretenimento, implantação de conjuntos habitacionais destinados aos segmentos de baixa renda. Marques (2004, p. 72) acrescenta que:

Existem as áreas de reabilitação do patrimônio cultural – são aquelas consideradas de grande valor histórico, artístico e cultural, a exemplo dos bairros e sítios históricos da cidade. As ações devem ser direcionadas no sentido de conservar as estruturas construídas e de melhoria das infraestruturas e espaços públicos.

Porém, a definição e efetivação do planejamento urbano deveria ter como fonte de apoio grupos de moradores que venham, por meio de assembleias e reuniões comunitárias, especificar os problemas que mais os afetam, para que os direitos da sociedade sejam respeitados, sendo este um dos maiores desafios a cidadania e a qualidade de vida da população.

O Estado do Amapá como parte integrante da república federativa do Brasil, vivenciou a experiência com planos diretores que pudessem favorecer o desenvolvimento urbano. Segundo Tostes (2006, p. 57):

Data de 1959 no então governo do Território Federal do Amapá o início de tais experiências. Na história consta a elaboração de cinco planos técnicos para Macapá, Santana e demais municípios, sendo um que incluindo todo o território, um abrangendo Macapá e Santana, um específico de Santana e dois exclusivos para Macapá.

Esses planos foram, respectivamente, Plano Grumbilf, Plano de Desenvolvimento Urbano PDU - Fundação João Pinheiro/GTFA, Plano de Desenvolvimento H.J. Cole & Associados, Plano Diretor Participativo de Macapá e

Plano Diretor Participativo de Santana. Todos esses planos foram encomendados pelos diversos governos e autoridades tanto do extinto território quanto do Executivo Municipal, posto que em sua maioria a formação de planos técnicos tem um caráter político.

Em relação ao Plano Grumbilf pode-se afirmar que esse pode ser considerado o primeiro Plano Diretor desenvolvido no Amapá. Data do ano de 1959, por iniciativa da Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) que acordou com a Grumbilf Brasil dando-lhe a responsabilidade de elaborar e implementar o plano técnico, com o objetivo claro de manter sob controle e organizar o crescimento na cidade que se revelava desorganizado, disciplinando a evolução da cidade e regulamentando as edificações.

Por outro lado, o chamado Plano Técnico construído para a cidade de Macapá e outras localidades do antigo Território Federal do Amapá aconteceu especialmente por causa da construção da usina hidrelétrica “Coaracy Nunes”. Essa usina foi discutida e projetada tendo como base os projetos que deveriam ser postos em prática no ano seguinte (1960). Entre esses projetos incluíam-se aqueles da Empresa ICOMI, o Porto de Santana e a própria hidrelétrica Coaracy Nunes. Nesse sentido o Plano Grumbilf passa a servir como pilar para que as necessidades emergenciais relacionadas ao abastecimento de água, tratamento de esgoto, energia elétrica e a qualidade da moradia para a população.

O ano de 1973 marca outra etapa na elaboração e implementação dos planos diretores, pois nesse ano, por iniciativa do Governo Federal do Território do Amapá em parceria com a Secretaria adjunta do município do interior, contratam a Fundação João Pinheiro, que se torna responsável pelo desenvolvimento do que se chamou na época de Plano de Desenvolvimento Urbano de Macapá PDU-FJP, que mantém características marcantes do Plano Grumbilf.

Tostes (2009, p. 57) explica:

O PDU-FJP visava desenvolver o município de Macapá principalmente no que se refere ao planejamento estrutural da cidade. Nesse sentido, o Plano de desenvolvimento urbano de Macapá- FJP não se preocupa apenas em sanar as necessidades emergenciais, mas de fato ordenar a cidade através de medidas nos setores de zoneamento urbano, sistema viário, seleção de áreas para expansão urbana e recreação e lazer. Assim, esse plano é considerado uma importante peça técnica para época.

Outro plano marcante que contribuiu para o desenvolvimento estrutural da cidade de Macapá foi o Plano de Desenvolvimento H.J. Cole & Associados,

desenvolvido e posto em prática entre os anos de 1977 a 1979, com o objetivo principal de avaliar as potencialidades do Território Federal do Amapá, apesar dos responsáveis por esse plano admitirem que fazer previsões em relação as possibilidades de crescimento interno eram complexas, já que as empresas que atuavam tinham como principal finalidade atender ao mercado externo em detrimento ao mercado interno. Apesar disso, o PDU- H.J. Cole voltou-se para investimentos na área do turismo, pois acreditava que isso poderia atrair um número significativo de consumidores que seriam responsáveis por incrementar o comércio. Segundo Tostes (2009, p. 59):

A H.J. Cole definiu em suas previsões que o futuro do Território Federal do Amapá ainda estava muito ligado aos programas nacionais de desenvolvimento, principalmente pela atitude que vieram da SUDAM. Paralelamente surge outro Plano Diretor elaborado em parceria com a SUDAM e a prefeitura de Santana, o mesmo chegou a ser aprovado pela câmara municipal de Santana, no entanto, nunca foi posto em prática devido à falta de conhecimento da existência desse instrumento técnico.

É importante acrescentar que nos anos seguintes quaisquer planos diretores pensados e concretizados para a cidade de Macapá assumiam um caráter puramente técnico e político, ou seja, a população não tinha participação, o que resultou no insucesso dessas iniciativas, visto que, não se levava em conta as reais necessidades da comunidade, sendo que os cidadãos seriam os mais aptos a informar os contrapontos que enfrentavam no cotidiano da cidade.

Assim, em razão das dificuldades e falhas dos primeiros planos diretores de natureza técnica para Macapá e demais áreas do Território e Estado do Amapá, ocorreu no ano de 2004, a mobilização em torno da formulação de um Plano Diretor para Macapá, mas agora com a devida participação da comunidade. Assim, o PDP- Macapá que na sua origem possuía 193 artigos, apesar do prazo de 5 anos para colocá-lo em prática, não foi efetivado especialmente por causa das dificuldades de natureza política.

Um desses problemas está relacionado ao próprio gerenciamento do Plano, ou seja, após a aprovação do mesmo não fica muito bem definido na estrutura administrativa do poder público como será realizada a sua gestão e a relação com os setores da sociedade civil. (TOSTES, 2009 p.61)

É necessário admitir, portanto, que apesar dos Planos Diretores no Amapá assumirem o objetivo de organizar o crescimento urbano, com foco em políticas voltada para infraestrutura urbana, habitação, educação, saúde e lazer, sem falar nas questões ambientais e da vinculação desses planos com a política.

Assim, em relação ao Plano Diretor a Prefeitura Municipal de Macapá, foram atualizadas as normas urbanísticas para gestão do desenvolvimento urbano e ambiental do município, tais como, a Lei do Uso e Ocupação do Solo nº 029/2004, Lei do Parcelamento do Solo Urbano nº 030/2004, Lei do Perímetro Urbano nº 028/2004, Código de Obras e Instalações nº 031/2004 e a Lei do Licenciamento, Fiscalização e Autorização de Atividades Socioeconômica nº 027/2004 (MARQUES, 2004).

Nessa perspectiva, o papel da Prefeitura, dos órgãos Estaduais e Federais, da iniciativa privada, das entidades e associações e da população no apoio ao desenvolvimento urbano sustentável de Macapá, deve receber destaque na elaboração e efetivação de seu Plano Diretor.

O planejamento urbano pode contar com a colaboração de todos os setores da sociedade macapaense. Assim, é necessário dar atenção a esses aspectos, pois ao se falar em política de urbanização, pode-se entender esse conceito sob vários aspectos.

Por exemplo, as áreas urbanizadas são aquelas que possuem um padrão de ocupação do território, caracterizado por certa uniformidade das tipologias, das edificações e estrutura urbana consolidada quanto ao traçado e à qualidade da infraestrutura. Compreendem, praticamente, todas as unidades ambientais urbanas identificadas no território da cidade, desde o centro e sítios históricos, passando por bairros que apresentam um processo de dinamismo imobiliário, cujas infraestruturas não suportam um maior adensamento, até áreas populares consolidadas. (BARRETO, 2005).

As áreas de transformação, por outro lado, são aquelas que possuem reduzida qualidade ambiental em termos construtivo, funcional, tipológico e de infraestrutura. Podem ocorrer três situações: áreas com degradação ambiental decorrente da obsolescência funcional, áreas originadas de processos de urbanização populares com traçado urbano irregular e alto grau de precariedade construtiva e áreas que apresentam potencial de adensamento construtivo.

Com relação a este tema, Tostes (2006, p. 21) alega que:

Pensar o espaço urbano como exclusivamente resultado de um plano pode ser um equívoco. O plano abre um "leque de opções" e possibilidades de construir o espaço, todavia nem tudo que está determinado por ele vem a ser refletido no espaço.

A realidade mostra que o plano diretor não é a solução definitiva para as mazelas estruturais que acometem grande parte dos espaços urbanos e seus componentes. Nesse sentido, “as políticas públicas, por sua vez, tornam-se o principal fator de ressarcimento dos anseios populares, renovando-se a cada nova reivindicação como uma espécie de ‘moeda de troca” (PETRY, 2006, p. 77).

Além disso, o Plano Diretor de Macapá (PMM, 2004) se refere “as áreas urbanas como patrimônio, evitando usos e atividades que venham causar sua depredação”. Portanto, é dos órgãos públicos responsáveis pela conservação e proteção desses espaços, o dever de fiscalizar e monitorar as atividades que possam causar danos a essas áreas.

Campbell (1997) lembra que se a população é cada vez mais urbana, também a pobreza se torna mais evidente, pois o processo produtivo concentra a pobreza em territórios compactos e, nas cidades, isto provoca uma crescente deterioração do ambiente urbano e da qualidade de vida dos cidadãos. Quanto a esse processo urbano Sewell (1989, p. 45) comenta que:

Seis em cada dez das pessoas mais pobres do mundo estão sendo inexoravelmente empurradas pela modernização da agricultura e pelo aumento contínuo das taxas de crescimento populacional para os meios ambientes ecologicamente frágeis ou para as favelas das grandes áreas urbanas.

À medida que aumenta o tamanho das cidades proliferam os problemas de diversas ordens, como a sobrecarga dos serviços de saneamento, transportes, informacional, o aumento da demanda por serviços sociais e empregos, a disseminação da informalidade, a violência torna-se preocupante, cresce a degradação socioambiental. De acordo com Alves:

Há uma equação população/recursos que permanece sem solução e em constante tensão, refletindo-se na qualidade de vida das pessoas. Os centros urbanos sempre foram lócus de enorme agilidade na construção da rede de relações no plano da economia, da política, da cultura, por isso a cidade atraiu, sempre, grandes parcelas das populações. Mas, este intenso desenvolvimento vem provocando, ainda que de forma diferenciada, um quadro de inclusão-exclusão das populações no mundo todo (2006, p. 78)

Ao mesmo tempo em que há a modernização das atividades produtivas e de serviços e, a atração de capitais internacionais - especialmente o financeiro -, há também uma expansão da pobreza. Daí, a caracterização da “involução metropolitana”, diz Santos (1994, p 53). De um lado, há enriquecimento, de outro,

expansão da pobreza, com o crescimento do número de empregos mal remunerados, subemprego e desemprego com a correspondente queda das condições de vida da maioria da população.

O texto do Plano Diretor de Macapá dispõe em seu Art. 77 que:

A Zona Urbana de Macapá é a área destinada ao desenvolvimento de usos e atividades urbanas, delimitada de modo a conter a expansão horizontal da cidade, voltada a otimizar a utilização da infraestrutura existente e atender às diretrizes de estruturação do Município.

Os bairros mais afastados do centro da cidade de Macapá caracterizam-se por um espaço territorial-urbano onde vivem pessoas de distintas classes sociais, mas a maioria das famílias, cujo sustento vem de subempregos, geralmente composta de pessoas de baixa renda que conquistaram seu espaço urbano de forma irregular.

Quando um município não conta com o suporte de um plano diretor, é comum que a falta de organização se instale nos aspectos infraestruturais do município, ou mesmo na administração da cidade. De modo simples pode-se definir o Plano Diretor, procurando reunir suas características mais tradicionais, e que talvez predominem em seu conceito. De acordo com Marques:

O plano diretor representa, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longos prazos, e aprovadas por lei municipal (2004, p. 46).

O Plano Diretor no Art. 79 salienta como prioridade para a zona urbana “a indução ao adensamento e à densificação das áreas mais dotadas de infraestrutura e equipamentos urbanos”. A responsabilidade de elaborar o Plano Diretor, e de atender as suas indicações e propostas, compete aos órgãos que administram as políticas públicas para a cidade de Macapá. Assim, o papel da Prefeitura, dos órgãos Estaduais e Federais, da iniciativa privada, das entidades e associações e da população no apoio ao desenvolvimento urbano sustentável de Macapá deve receber destaque no Plano Diretor.

2.2. REQUALIFICAÇÃO URBANA

Na atualidade, o conceito de requalificação urbana tem sido objeto de discussão devido a certa confusão que se faz entre esse termo e a expressão revitalização. Entretanto, uma definição importante sobre a requalificação não deixa dúvidas sobre suas naturezas.

Requalificação urbana constitui uma forma de atuação associada à cultura urbana e à capacidade de atração e desenvolvimento sustentável dos territórios, tendo em vista a regeneração dos tecidos físicos e sociais. A requalificação no contexto urbano será, mais do que um processo ou uma forma de atuação, um objetivo, um desejo (ALVES, 2012, p. 62).

A partir desse conceito inicial, entende-se que as cidades do século XXI já se apresentam desenhadas, acompanhando o processo de urbanização segundo a realidade local. Cabe ao urbanista a formulação de estratégias de intervenção nessa cidade, modernizando-a, conferindo-lhe novas qualidades que correspondam a novos desejos sociais.

Para esse propósito, a requalificação urbana constitui um dos campos do planejamento local com maior desenvolvimento, e pode ser vista como um ponto de convergência para outras ciências.

Assim, pode-se afirmar que a requalificação urbana apresenta-se como uma das prioridades no trabalho de um arquiteto/urbanista, pois revela-se uma oportunidade de intervenção ativa para a revitalização das cidades, e melhoria do desempenho energético-ambiental do meio edificado.

Moura (2013), explica que isso é importante à medida que se constata que as cidades vão assistindo à degradação progressiva das suas estruturas urbanas, dos seus edifícios, dos seus espaços exteriores. Uma degradação decorrente do envelhecimento próprio, da sobrecarga de usos, ou ainda do desajustamento dos desenhos da sua organização a novos modos de vida. Por isso, torna-se imprescindível o desenvolvimento de processos de requalificação urbana integrada, racionalizando recursos e evitando intervenções dispersas que possam revelar-se contraditórias.

Também importantes são as intervenções pontuais, na reabilitação de edifícios ou áreas específicas, em que as mais diversas entidades particulares se empenhem. A verdadeira requalificação não poderá realizar-se sem a participação

ativa e financeira da iniciativa privada, numa perspectiva de sustentabilidade dos processos.

2.3. DIFERENÇA ENTRE REQUALIFICAÇÃO, REVITALIZAÇÃO E PLANEJAMENTO URBANO

Para entender a dinâmica do processo de requalificação urbana é preciso antes estabelecer a diferença entre esse tipo de intervenção e o que se denomina de revitalização urbana. Além disso, é necessário compreender também o que é a renovação urbana, e então passar a evidenciar o planejamento urbano.

Inicialmente é importante discorrer sobre a revitalização urbana. Esta constitui um processo de “recuperação de áreas urbanas degradadas” (PACHECO, 2010, p. 62). Representa iniciativas de natureza arquitetônica e estrutural com o claro objetivo de restaurar determinado espaço ou estrutura arquitetônica para os mais diversos fins.

É importante admitir que o termo revitalização não é comumente utilizado por especialistas e profissionais ligados aos processos de urbanização, principalmente porque a etimologia dessa expressão sugere uma perspectiva errada da área de intervenção.

Por outro lado, quando se trata da renovação urbana tem como foco a ação de substituir as formas urbanas existentes por outras mais contemporâneas ou atuais. Essa renovação pode tanto estar sob a responsabilidade da iniciativa privada quanto do poder público. Normalmente a renovação urbana pode incluir uma área ampla e totalmente alterada (MONTEIRO, 2012).

Por fim a requalificação urbana, conforme já conceituado tem como correlata a palavra função. Isso significa que, a requalificação tem sempre o sentido de estabelecer métodos e procedimentos que venham a atribuir uma nova função ou novas funções a determinado espaço.

Assim, nota-se que o planejamento urbano vem como elemento que visa organizar todos esses tipos de intervenção nos espaços existentes na paisagem urbana de modo que os moradores das cidades obtenham qualidade de vida e tenham a disposição equipamentos urbanos que possam suprir suas necessidades.

Cumpra então conhecer um dos modelos de requalificação urbana de entornos portuários em pleno funcionamento no país: O Porto Maravilha localizado na cidade do Rio de Janeiro.

2.4. MODELO DE REQUALIFICAÇÃO EM ENTORNOS PORTUÁRIOS: Análise do Porto Maravilha e outros portos correlatos

Quando se trata de modelos de requalificação urbana em áreas e entornos portuários no país pode-se dar destaque ao Projeto “Porto Maravilha”, localizado no Rio de Janeiro. A escolha desse porto como modelo comparativo se deve ao fato de que é um projeto de requalificação recente cujo objetivo é favorecer a melhoria do espaço urbano.

A preocupação com a requalificação do entorno portuário naquele Estado remete a década de 1990. Apesar de a prefeitura realizar esforços para a conservação da área portuária, criando um grupo de trabalho (Decreto Municipal 10.057/91), uma câmara técnica (Decreto Municipal 10.381/91) e outro grupo de trabalho (Decreto Municipal 12.065/93) ainda assim as necessidades de aprimorar a requalificação eram visíveis.

Desde aquela época, as iniciativas contaram com as participações tanto de representantes das secretarias e órgãos municipais interessados no tema, quanto de órgãos públicos estaduais e federais, além de entidades da sociedade civil organizada (PEREIRA, 2010).

Apesar dessa mobilização, ocorreu apenas o estabelecimento da área prioritária de intervenção, transformada em Área de Especial Interesse Urbanístico – (AEIU) (Decreto Municipal 11.880/92), uma lista de quinze bens culturais arquitetônicos protegidos legalmente (pelo Instituto do Tombamento) pela prefeitura e, a assinatura do Protocolo de Intenções entre a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e a Prefeitura do Rio de Janeiro (20/07/1993), que constituiu o Núcleo Básico de Coordenação para o Desenvolvimento da Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro.

Moraes (2012, p. 49) explica que:

A AEIU foi definida a partir do interesse manifestado pelos diversos segmentos representados nos sucessivos grupos de trabalho que vislumbravam na área um grande potencial econômico-financeiro em face

de sua proximidade à área central de negócios. O restante da área portuária ficou a espera de um futuro duvidoso.

Posteriormente, dando continuidade ao processo, foi assinado, no âmbito federal, convênio entre a CDRJ e o Ministério dos Transportes, gerando um documento que concedeu à prefeitura a atribuição de selecionar os projetos que seriam executados pelo Programa de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP). Em 1994, o REVAP teve como primeiras iniciativas o Projeto Píer Mauá, elaborado pela CDRJ, e a proposta de implantação do Centro Oceânico.

Porém, Balieiro acrescenta:

O descaso com a zona portuária é justificado pelo quadro político carioca, que contemplou no período 1960 – 2008, uma tradicional situação de oposição ideológica entre os governos municipal, estadual e o federal. Essa falta de entendimento político refletiu-se na zona portuária da cidade, onde se encontra localizado grande número de propriedades públicas federais e estaduais submetidas à gestão municipal do solo urbano, conforme destacado anteriormente. Este fator foi decisivo para o emperramento das ações propostas para a área, capitaneadas pela prefeitura, justificando a consideração de área não prioritária, na gestão da cidade. A partir de 2008, observou-se um alinhamento político das três esferas, que, no entanto, acarretou outros tipos de problema, que serão abordados mais a frente. (2011, p. 55).

Batalin (2011) explica que o projeto incorpora uma antiga tendência de expansão da Área Central de negócios em direção ao entorno da Praça Mauá. A prefeitura apenas reforçaria essa tendência, concentrando seus esforços financeiros em conservar as áreas públicas localizadas nesse trecho.

Observa-se uma tendência estratégica da Prefeitura do Rio de Janeiro de criar mais um pólo de lazer e de entretenimento no entorno da Praça Mauá, a exemplo da Praça XV de Novembro, com ocupação basicamente caracterizada por centros culturais, tais como, o Paço Imperial, o Centro Cultural dos Correios, a Casa França-Brasil, o Centro Cultural Banco do Brasil, dentre outros. Resta questionar se esta estratégia será suficiente para a desejada utilização plena da área, em todos os períodos dos sete dias da semana, uma vez que ela já não ocorre no entorno da Praça XV de Novembro, principalmente aos fins de semana e feriados.

Albuquerque informa:

Se de um lado, o fato viabiliza ações supostamente positivas para a cidade, como a conservação da Zona Portuária e seus bairros limítrofes; de outro, gera uma situação preocupante que afasta qualquer possibilidade de

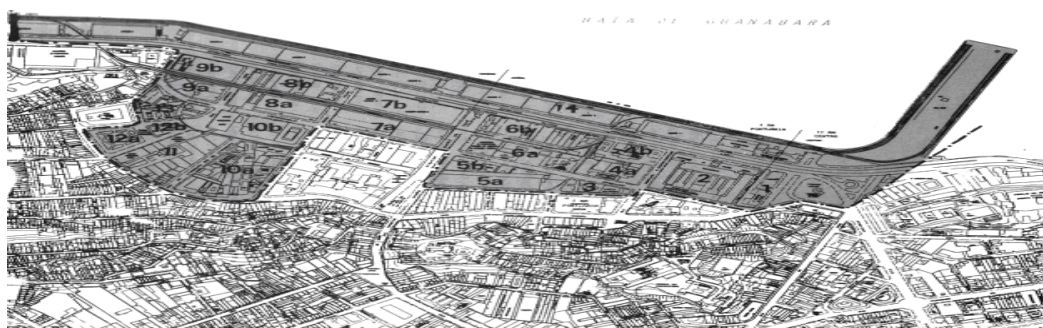
questionamento conceitual, político ou legal dos atuais projetos em curso. A situação praticamente exclui a possibilidade de construção de um debate democrático com as comunidades locais que deveria anteceder a implantação dos atuais projetos. Todas as ações propostas parecem se justificar, pura e simplesmente, a partir da iminência do acontecimento dos dois megaeventos mundiais (2012, p. 69).

Nesse sentido, torna-se importante também observar que o Projeto Porto Maravilha repete a possibilidade de uma drástica verticalização da ocupação da Avenida Rodrigues Alves, ao longo de todo o seu percurso, que poderá ser alcançada a partir da obtenção, em leilão público, por proprietários de terrenos na região. Teoricamente, a medida seria capaz de proporcionar uma rápida ocupação desse trecho. No entanto, geraria um conjunto arquitetônico de volumetria incompatível com a paisagem urbana local, com edifícios com mais de 30 pavimentos em sua orla.

Compreende-se que a iniciativa poderá contribuir positivamente para o adensamento sustentável da zona portuária, desde que sejam equacionados estes problemas. Do contrário estaremos trocando, em curto-médio prazo, o atual problema da degradação e da baixa densidade populacional, por densidades altíssimas e todos os demais problemas urbanos dela decorrentes.

A Figura 01 mostra a área de Especial Interesse Urbanístico estabelecida desde 1992 e retomada em 2010.

Figura 1. Área de Especial Interesse Urbanístico –AEIU–, estabelecida em 1992 e praticamente retomada em 2010, referente ao aterro realizado no início do século XX.



Fonte: Carlos (2011)

A figura 02 evidencia a proposta de utilização habitacional de interesse social e residencial do projeto Porto Maravilha.

Figura 2. Proposta de uso habitacional de interesse social e residencial na área do Projeto Porto Maravilha, com previsão de recebimento de população adicional estimada em 30 mil habitantes. Cenário preocupante em termos de densidade populacional.



Fonte: Projeto Porto Maravilha, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2010

Observa-se na figura 03 a articulação entre os Centros de Lazer e Entretenimento da Praça XV e da Praça Mauá, organizados a partir da Av. Tio Branco. A figura reflete então a proposta de utilização para a habitação popular na área do entorno do Projeto Porto Maravilha.

Figura 3. Articulação entre os centros de lazer e entretenimento da Praça XV e da Praça Mauá, organizados a partir da Avenida Rio Branco. Especialização questionável de usos no Centro da Cidade.



Fonte: Autor com base em ortofoto (Google Maps)

A figura 3 apresenta o cruzamento entre os centros de lazer e entretenimento da praça XV e da Praça Mauá, com organização originária da Av. Rio Branco.

Em relação aos casos correlatos dos projetos de entornos portuários visando a requalificação urbana, é preciso mencionar algumas obras que se revelaram produtivas e acertadas, mas outras que foram desenvolvidas de forma inadequada.

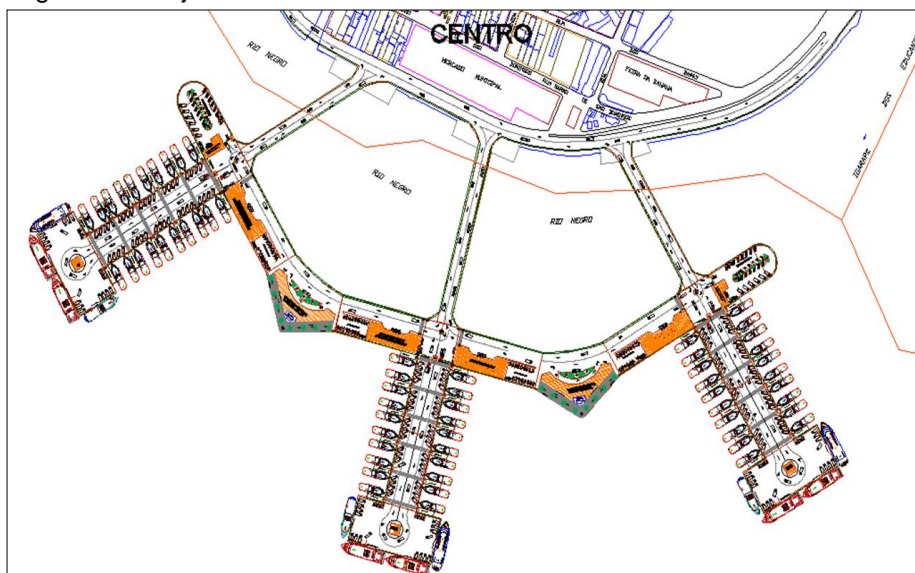
Por exemplo, existe o Projeto Porto Manaus Moderna que se revela um projeto, ocupará uma área de cerca de 201.000 m², no centro da cidade de Manaus, às margens do rio Negro, e será constituído por três conjuntos para acostagem de embarcações, sendo que cada conjunto abrangerá um cais flutuante, três pontes de 50 m cada e dois flutuantes intermediários (MOTA, 2013).

O funcionamento do Porto promoverá uma significativa melhora no embarque e desembarque de passageiros e no transporte de cargas, por meio dos modernos terminais, prédios administrativos, fiscalização, pátios de cargas, lanchonetes, sanitários e vias internas para direcionar pedestres, transportadores e veículos.

O cenário encontrado no Porto da Manaus Moderna é de difícil descrição. As atividades são desenvolvidas pelos agentes que atuam no local sem nenhum critério ou regulação. Em função disso os problemas são agravados, por conta da ausência de organização e controle. O cenário de desordem está configurado em todo o conjunto, tanto na área portuária como nas feiras e mercados adjacentes (SILVA, 2013).

Na verdade, o centro comercial e de distribuição em que foi transformado o local, tem hoje as características de um “Entrepasto Comercial”, sem qualquer organização e qualquer forma de controle, totalmente ao contrário dos espaços destinados para essa finalidade, como é o caso dos CEASA e outros órgãos estaduais do gênero.

Figura 04. Projeto Porto Manaus Moderna



Fonte: Imagem da internet

2.5. MECANISMOS LEGAIS PARA ENTORNOS PORTUÁRIOS

Quando se trata de estabelecer o arcabouço legal que norteia a requalificação de entornos portuários, é necessário destacar que antes da Lei 8.630/93, a atividade portuária era controlada inteiramente pelo Estado. Desde o princípio da normalização das atividades e organização do trabalho portuário, até as questões ligadas à relação do capital eram controladas pelo Conselho Superior do Trabalho Marítimo (CSTM), e pela Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAM). O CSTM era da competência da Marinha do Brasil e a SUNAMAM era controlado pelo Ministério dos Transportes, ambos tinham suas normatizações aplicadas e fiscalizadas nos portos pela Delegacia do Trabalho Marítimo (DTM) (LOMBARDI, 2013).

Depois da Lei, foi criado o Programa Integrado de Modernização Portuária (PIMOP), que tem como objetivo acompanhar alguns aspectos ligados ao sistema portuário brasileiro de forma geral.

Tavares (2011, p. 55) informa:

Os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra – OGMO, criados em todos os portos organizados, tem como ponto primordial um novo modelo de gestão de mão-de-obra previsto na Lei: fazer completamente a escalação dos trabalhadores avulsos em sistema de rodízio, fazer funcionar a Comissão Paritária, fazer repasse de todas as contribuições e tributos relativos ao engajamento dos trabalhadores avulsos, e mesmo fazer a vinculação dos avulsos para os operadores portuários que desejarem, inclusive com o treinamento dos trabalhadores (muito embora este seja ministrado pelo Departamento de Portos e Costas ligados ao ensino profissional marítimo da Marinha do Brasil).

Em agosto de 1995, publicou-se o Decreto nº 1.596/95 que autorizou o levantamento de trabalhadores portuários em atividade, ao qual compareceram 61.779 trabalhadores, entre avulsos, trabalhadores portuários com vínculo empregatício oriundo das Companhias Docas e outros que exerciam atividade como avulsos ou autônomos nos portos organizados.

Castro (2011) explica que alguns avanços experimentados nos portos que trouxe a um certo nível de elevação de eficiência e até mesmo de redução de custos nos portos organizados e privativos, que se deveram quase que exclusivamente a um discreto reordenamento do trabalho portuário e à transferência de parte das operações para o setor privado. Porém, não se pode excluir o porto público e fazer

essa dicotomia em que o privado é melhor que o público, pois não é o exemplo de SUAPE.

Na verdade, o que temos hoje é fruto apenas de uma reorganização parcial do sistema existente, uma vez que o nível tecnológico do equipamento em uso ainda não sofreu evolução digna de registro, o mesmo podendo ser dito quanto à qualificação do trabalhador portuário e à otimização dos métodos e processos de manuseio de carga (MOREIRA, 2011).

No ambiente de trabalho, o sistema portuário brasileiro continua inseguro. Uma ponderável massa de trabalhadores vem exercendo atividade sem controle físico-sanitário adequado. Espera-se que a implantação da Norma Regulamentar NR-29 referente à segurança e saúde no trabalho portuário e a comissão de acompanhamento possam vir a se constituir em poderoso instrumento indutor da modernização do equipamento e dos métodos e processos de movimentação de cargas nos portos, terminais e retro portuária.

Nogueira acrescenta:

Hoje um problema central nos portos é a qualificação de trabalhadores para a atividade portuária, pois tanto os trabalhadores e principalmente os empresários reclamem da qualidade dos treinamentos ministrados. Para sanar esta questão, está sendo constituída em Paranaguá a Fundação Educacional, Cultural e Tecnológica de Paranaguá (PR), entidade civil, de direito privado, sem fins lucrativos, que é a entidade gestora do Centro de Educação Profissional do Litoral do Paraná e mantenedora do Centro, em parceria com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Paraná, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado do Paraná e o Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado de Paranaguá e Antonina. Este centro tem como objetivo fazer a qualificação profissional com agregação de novas tecnologias, atendendo assim sua função social, voltada para a construção dos cidadãos e o exercício da sua cidadania. Serão oferecidos cursos que pretende qualificar no mínimo de 1500 trabalhadores/ano, através da oferta de 50 cursos básicos nas áreas afins (2012, p. 82).

Os desafios na atualidade nos portos estão reservados ao aumento do Comércio Exterior, como uns dos principais instrumentos para viabilizar o desenvolvimento econômico e social do País, e para isto o aperfeiçoamento da qualidade de novos postos de trabalho, fazendo com que a atividade portuária seja, sem dúvida, uma das que oferece as maiores e mais desafiadoras possibilidades de desenvolvimento profissional a curto, médio e longo prazo para os profissionais que estiverem realmente capacitados.

3. ESTUDO DE CASO: PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA PARA O ENTORNO DE UM COMPLEXO PORTUÁRIO (IPTUR E IP4)

O projeto de requalificação urbana para o entorno do Complexo Hidroviário é uma iniciativa urbanística que tem por objetivo proporcionar o reordenamento do uso adequado daquela localidade para a construção da Instalação Pública de Pequeno Porte (IP4) e Instalação Portuária de Turismo (IPTUR), visando a redução dos impactos ambientais e ao mesmo tempo oferecer a população serviços e equipamentos.

Como objetivos específicos, busca-se ordenar as atividades sociais e econômicas existentes nos trechos prioritários; melhorar as condições de infraestrutura e organização das atividades hidroviárias; potencializar as atividades turísticas nos trechos da orla do Aturiá; valorizar as características socioculturais destes trechos, refletidas nas atividades tradicionais de produção e comércio (artesanato, feira de produtos típicos etc.).

Cabe mencionar que, o Governo do Estado já possui em andamento um conjunto de projetos para a ampliação da orla da cidade de Macapá e um plano de desapropriação, com a conseqüente remoção das famílias que fixaram residência de forma desordenada, com a transferência destas para outro local, onde está sendo construído um conjunto de edificações para acomodar esses núcleos familiares.

É importante especificar que uma das intenções do Governo do Estado do Amapá (GEA) é aterrar a parte do local onde se situa a orla de Macapá, numa extensão correspondente a 50 metros, com a finalidade de ampliar o espaço territorial para o uso sustentável e turístico da população.

Nesse ponto cabe mencionar o Plano de Desenvolvimento Urbano (2004) que propõe:

As Áreas de Interesse Turístico (AIT) e social são destinadas prioritariamente para o desenvolvimento de atividades voltadas para a sustentabilidade incluindo:

- I - espaços públicos e privados de cultura e lazer;
- II - atracadouros e portos turísticos;
- III - via estrutural de integração da orla;
- IV - equipamentos de comércio e de serviços, tais como o mercado municipal e demais mercados populares;
- V - estabelecimentos hoteleiros.

A criação das Áreas de Interesse Turístico deverá atender os objetivos e as diretrizes expressas nesta lei, especialmente na Estratégia para Proteção do Meio Ambiente e Geração de Trabalho e Renda, priorizando:

I - preservação do patrimônio ambiental;

II - programas, planos e projetos de valorização do patrimônio ambiental;

Ainda no PDU:

As Subzonas de Fragilidade Ambiental (SFA) são aquelas cujas condições ambientais exigem controle no adensamento, destinando-se basicamente ao uso residencial e turístico. Incluem-se entre as Subzonas de Fragilidade Ambiental:

I - áreas de baixada;

II - áreas nas margens das várzeas;

III - áreas nas margens das ressacas.

São prioridades para as Subzonas de Fragilidade Ambiental:

I - valorização das áreas de interesse turístico na orla do rio Amazonas, com a preservação das suas características;

II - ordenamento das áreas dos atracadouros;

III - implantação de atracadouro turístico junto ao balneário da Fazendinha, atentando para a segurança dos seus usuários;

IV - otimização da utilização dos equipamentos implantados;

V - implantação de infra-estrutura urbana nas áreas deficitárias;

A situação atual da praia do Aturiá caracteriza-se pelo assentamento informal e de alto risco as margens do rio Amazonas, provocando danos ambientais na forma de despejo de resíduos sólidos na água do rio, além da existência de espaços vazios, tendem a se tornar áreas marginalizadas e ociosas ou então assentamentos desordenados de uso residencial.

O projeto do Governo prevê a remoção de 512 famílias para apartamentos na Vila das Oliveiras, com toda a infraestrutura urbana necessária para promover a qualidade de vida da população que residirá nesse conjunto habitacional.

Figura 05 – Cartaz anunciando a área para onde as famílias serão remanejadas



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

Essa iniciativa é importante, pois nota-se que a praia do Aturiá caracteriza-se pelo assentamento informal e de alto risco as margens do rio Amazonas, aonde as residências vem sendo invadidas pela maré do rio.

A situação desejada segundo o plano é a remoção da ocupação de área de risco (pessoas que moram as margens do rio Amazonas), o uso do local para atrativo turístico e de lazer, o reordenamento dos assentamentos irregulares.



Mapa 01 – Mapa demonstrativo sobre a área de remoção das famílias
Fonte: Google Earth adaptado pelo autor, 2015



Figura 06 – Projeto habitacional
Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico

É importante especificar que, conforme demonstra o mapa acima, a distância entre o local onde residiam e a região para onde serão remanejados,

possui uma distância de 1.265.00 metros entre um ponto e outro, sendo possível evidenciar a preocupação em proporcionar aos moradores um local mais seguro e distante da região onde se encontram atualmente.

A imagem acima refere-se ao conjunto habitacional que está sendo erguido para que as famílias possam residir. Convém explicitar que tanto a obra da orla, quanto o conjunto habitacional onde eles irão fixar residência já se encontram em estado de execução.

O bairro do Araxá, onde se localiza a praia do Aturiá é uma região onde os aspectos geomorfológicos estão presentes, ou seja, as manifestações do relevo e toda a dinâmica estrutural a ele relacionada, tendo contribuição decisiva para a formação sócio espacial que se configura atualmente. O local surgiu a partir da formação do bairro do Araxá, sendo um ponto de atração turística, ainda que esteja atualmente desativado.

A praia está localizada à 4 Km do centro de Macapá, possui uma beleza nativa, banhada pelo rio Amazonas, na maré cheia torna-se uma opção atraente para o banho e passeio fluvial.

O local sofre agressões ambientais, além do que, os moradores são afetados com problemas socioeconômicos, causados pelas relações comerciais ali presentes (diariamente), má distribuição econômica e a falta de políticas públicas que visem a melhoria na qualidade de vida e bem estar social da população residente nas proximidades da praia.

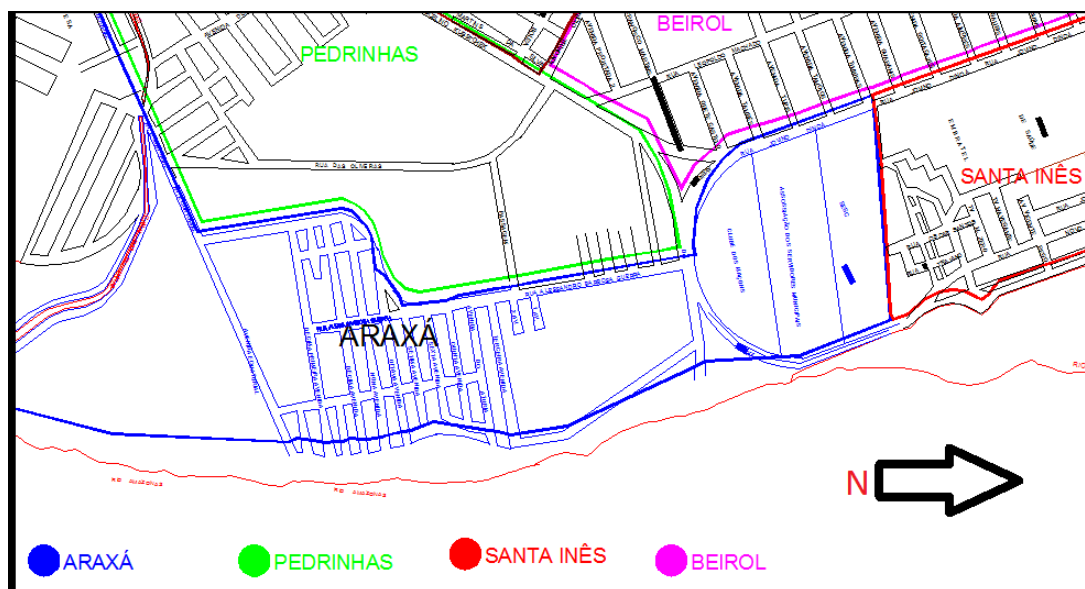
É importante acrescentar que a estrutura social em Macapá e, mais especificamente na orla do Araxá é bastante complexa, pois em uma cidade com um pouco mais de 400.000 habitantes é possível perceber nessa região uma infraestrutura social problemática, causada pelo atraso no desenvolvimento econômico ou por falta de uma política eficaz de investimento na área social.

Os primeiros moradores da orla do Aturiá foram pessoas que buscavam uma porção de terra para construir moradias, sendo que o surgimento das primeiras invasões impulsionou a formação geográfica e social do local. Esses indivíduos eram naturais de Macapá, principalmente famílias que viviam em áreas de ressaca, além de outros que chegavam de regiões circunvizinhas ao Amapá como Pará, Amazonas e da região Nordeste.

A área de estudo evidenciada no Mapa 02, refere-se ao bairro Araxá, faz fronteira a norte com o bairro das Pedrinhas, a nordeste com o bairro Beiril, a leste

com o bairro Santa Inês e a sul com o rio Amazonas. É importante especificar que seus limites se estendem do ramal da Antena, passando pela Avenida Equatorial, Rua Alessandro Barros Guerra, Rua Jovino Dinoá até a Avenida dos Timbiras.

Mapa 02 – Área de estudo



Fonte: PMM adaptado pelo autor, 2015

O bairro do Araxá surgiu em decorrência das invasões que ocorreram há aproximadamente 15 (quinze) anos, o que desencadeou prejuízos consideráveis ao meio ambiente. Especialmente no trecho correspondente a região litorânea, que na década de 1990 foi denominado de praia do Aturiá, esse prejuízo ficou mais evidente, através da gradativa decomposição de materiais, de rochas e solos que vem agindo sobre a superfície terrestre, causando transtornos aos moradores do local (DOLFUSS, 1982).

A instabilidade é uma característica do bairro do Araxá, pois, esta é uma região confinada por meios antrópicos desprovida de vegetação. Por se tratar de uma região banhada pelas águas do rio Amazonas, tem-se que a dispersão causa o enfraquecimento do conjunto geomorfológico através do empobrecimento do solo, chegando a causar danos na distribuição vegetal. Essa percepção só foi possível após a análise dos elementos que constituem a paisagem e a relação entre eles.

Figura 07 – Via Primária



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

De acordo com a Figura 06, foram identificadas no bairro três tipos de vias, classificadas quanto ao fluxo. As vias Primárias são as de fluxo intenso de carros, motos, ciclistas e pedestres, onde também circulam as linhas de transporte coletivo. Destacam-se nessa classificação a Av. Equatorial e as Ruas Alessandro Barbosa Guerra, do Araxá e das Oliveiras, todas possuem cobertura asfáltica e, em alguns trechos, apresentam calçamento lateral. Existe equipamento de iluminação pública nestas vias, porém, segundo os moradores, a maioria das lâmpadas está queimada ou foi quebrada por vândalos.

Figura 08 – Via Secundária



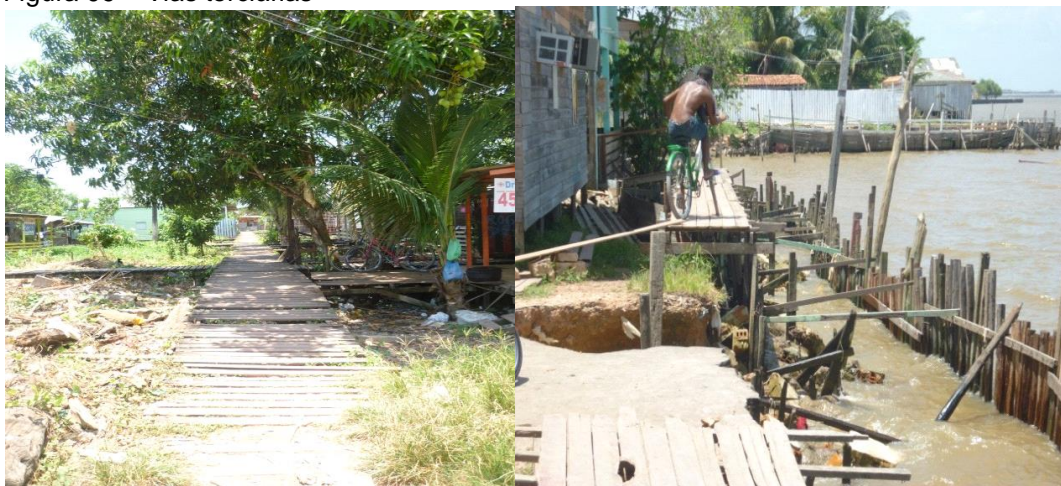
Fonte: Autor, 2015

As vias secundárias são as de menor fluxo de veículos automotores e sem pavimentação do leito. Estas são a maioria no bairro, todas as avenidas, exceto a Equatorial, estão inclusas nesta classificação (GOMES, 2012).

Todas as vias secundárias contam com equipamento de iluminação pública, porém, da mesma forma que ocorre nas vias primárias, as luzes apresentam algum tipo de problema.

E, como vias terciárias, classificamos as vias de acesso a moradias localizadas nas áreas que sofrem o efeito do rio. São pontes improvisadas, que permitem apenas o transito de pedestre e ciclistas.

Figura 09 – Vias terciárias



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

Não há nenhum serviço público nessas vias. A iluminação é proveniente das moradias, o esgoto é despejado, sem qualquer tratamento, não existe coleta de lixo, sendo este também despejado no rio.

Figura 10 – Lixo domiciliar



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

O Bairro possui duas escolas de ensino fundamental, um posto de segurança comunitária, não possui posto de saúde nem creche pública. Atualmente, no posto de segurança comunitária funciona o programa Cidadão Mirim.

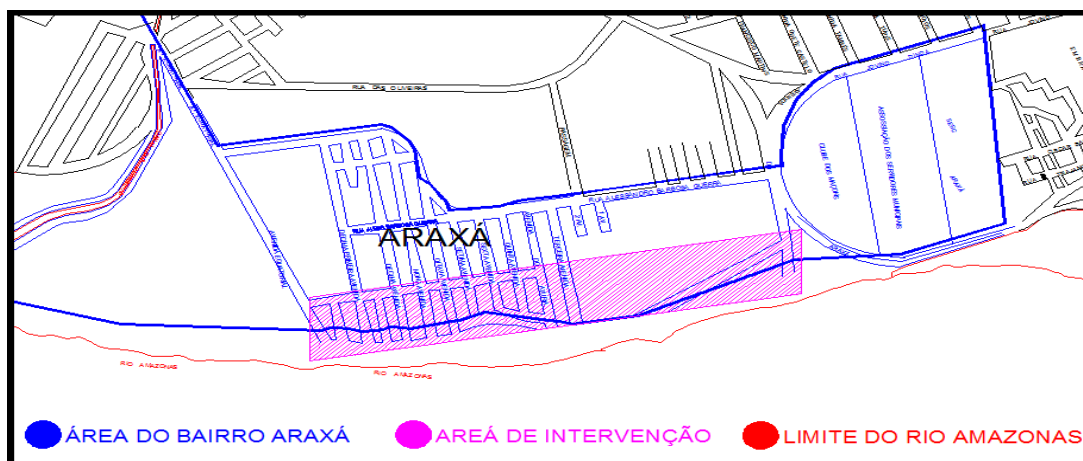


Figura 11 – Posto Policial
Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

Os mobiliários urbanos identificados no bairro foram Telefones Públicos, sem funcionamento, em mal estado de conservação e uso, rede de posteamento desorganizada e sem planejamento, abastecimento de água e rede de esgoto precária.

A seguir observa-se a localização da área de intervenção onde se implantará o IPTUR e o IP4

Mapa 03 - localização da área de intervenção



Fonte: PMM, adaptado pelo autor, 2015

A área de intervenção inicia na Avenida do Aturiá, até a avenida Equatorial, com o comprimento de 584 m por 280 m de largura, com a área total de 163.520,00 m².

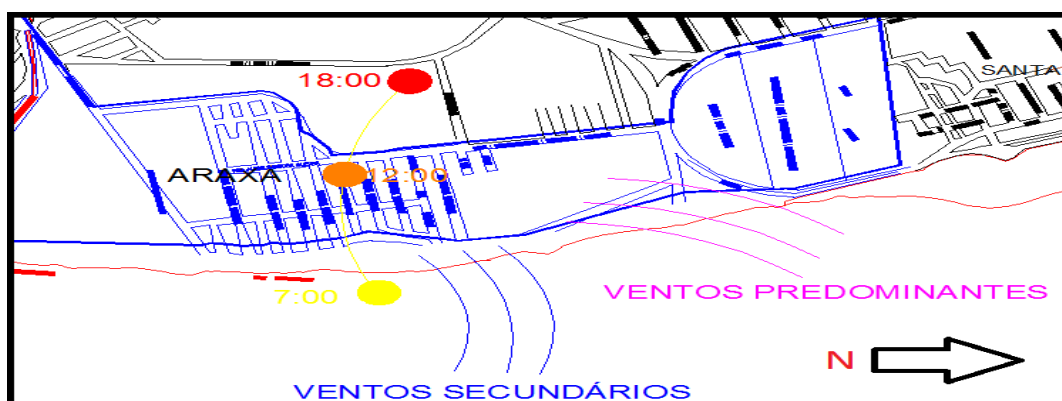
Acredita-se que o tamanho considerável da área de intervenção serve ao propósito de abarcar todos os equipamentos e serviços que caracterizam o IP4 e IPTUR, como por exemplo, áreas de contemplação, paradas de ônibus, pontos de taxi, pontos de moto e etc.

Quanto ao Programa de Necessidades, este se refere a um conjunto organizado de imperativos para uma utilização específica na construção. Geralmente, o Programa de Necessidades é posto em prática durante as primeiras etapas do projeto, para delinear as decisões a serem colocadas em prática. Seu uso foi amplamente difundido pelos arquitetos da vertente moderna, que admitiam uma produção em arquitetura que tivesse como característica marcante a eficácia total da edificação (LOPES, 2012).

Uma construção desse porte visa principalmente proporcionar a comunidade um espaço de atração e conforto, onde a requalificação urbana passa a fazer sentido, especialmente porque a população que reside às proximidades da área poderá desfrutar de um local seguro e valorize o crescimento dinâmico do turismo e serviços considerados essenciais para o lazer e a interação entre todos os moradores que acorrerem ao local.

Em razão disso, o projeto de requalificação urbana para o entorno do terminal hidroviário de passageiros tem como fundamento a preocupação com o bem ambiental. Assim, procedeu-se o estudo de insolação e ventilação, resultando na elaboração do mapa a seguir:

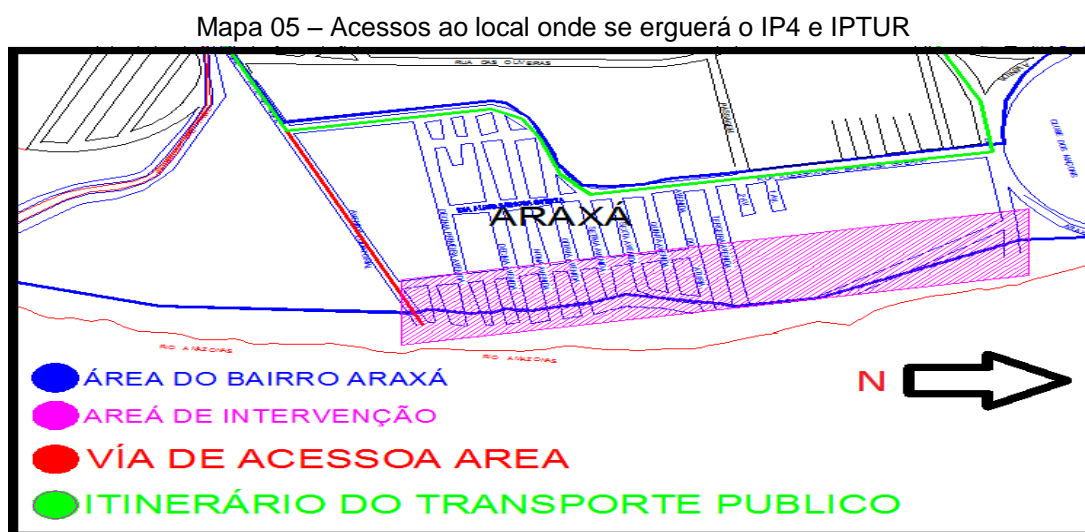
Mapa 04 - Estudo de insolação e ventilação na área onde funcionará o IPTUR e IP4



Fonte: PMM, adaptado pelo autor, 2015

Evidencia-se no mapa a questão climática que é um dos aspectos que caracterizam o projeto. Para a elaboração de um primeiro esboço do projeto foi importante que se fizesse diversas visitas e estudos do local, para se análise de sua topografia, ventilações predominantes e secundárias, vegetação e a área no entorno do local, além do fenômeno da insolação. Isso serviu ao propósito de evitar possíveis equívocos arquitetônicos ou um aproveitamento insatisfatório no momento de se projetar o IP4 e IPTUR.

Uma preocupação constante ao se pensar no projeto de requalificação que comporá a praia do Aturiá foi conhecer as necessidades da população em relação aos serviços, usos e equipamentos urbanos que seriam apropriados dos indivíduos que residem naquele perímetro.



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

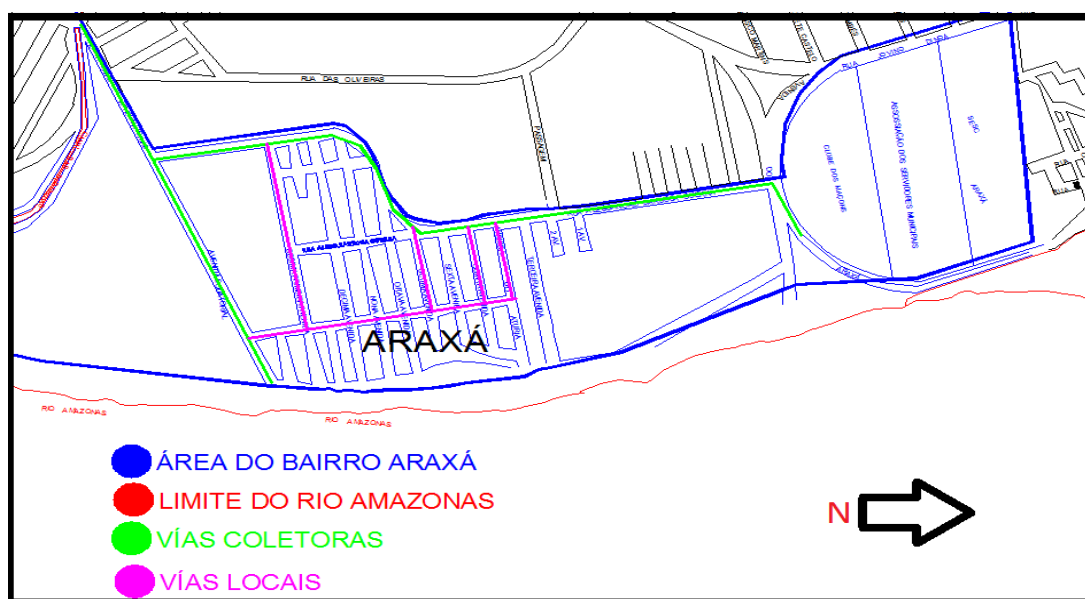
No que diz respeito ao acesso ao local onde o projeto de requalificação deverá ser concretizado, observa-se que as condições para circulação, entrada e saída são precárias, uma vez que para chegar à região os transportes mais utilizados são bicicletas, motos e carros. O transporte público apesar de existir naquele perímetro não oferece ao cidadão a comodidade necessária.

O bairro é atendido por uma linha de transporte coletivo. Os pontos de ônibus estão instalados nas frentes de comércio, aproveitando sua cobertura como abrigo. Não há bancos e, muitas vezes, sequer sinalização que identifique o local como ponto de ônibus. Os usuários reclamam da demora, das condições do veículo

e do itinerário que ele cumpre, visto que, o ônibus só circula por duas ruas dentro do bairro.

Um aspecto a ser destacado refere-se ao fato de que no mapa o bairro, utilizado por órgãos como a Prefeitura Municipal de Macapá, descreve-se a existência de várias quadras, a grande maioria delas não comporta um tráfego que possa fluir de forma ordenada e dinâmica, além do fato de que existem outras vias que são formadas por pequenas passarelas suspensas, o que aprofunda o problema, pois no inverno a água do rio aumenta em volume trazendo transtornos e perigos para a população.

Mapa 06 – Hierarquia viária



Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico, 2015

Quanto as vias públicas do bairro, estas apresentam-se estruturadas de modo precária no bairro, bem diferente do que o Ministério das cidades concebe esses elementos.

De acordo com esse Órgão o sistema viário do município, incluindo-se a zona urbana, a urbanizável e de expansão urbana, e a zona rural, deve envolver a definição de diretrizes e normas sobre arruamento, previsão de estradas municipais e de loteamentos (onde são projetados prolongamentos das vias já existentes além de serem criadas novas vias) (SANTOS, 2013).

O fato de existir um número reduzido de ruas, compreende-se que esse fato traz prejuízos para a população daquela região, pois isso diminui tanto o fluxo de pessoas que desejariam conhecer a região como o trânsito que passa a ser acometido por uma série de contrapontos comuns em centros urbanos e periféricos.

Figura 12 – Mapa da Prefeitura



Fonte: Prefeitura Municipal de Macapá

A legislação pertinente à área de estudo está contida no Plano Diretor e urbanístico para a cidade de Macapá. Consiste numa área delimitada pelo polígono 1 formados pela interseção das seguintes vias ou referências: inicia na confluência da Rua Jovino Dinoá (incluída) com a Av. do Araxá (excluída), seguindo por esta até a Rua Alessandro Barbosa Guerra (excluída), daí segue até a Av. do Aturiá (excluída), daí segue até a Praia do Aturiá (excluída) seguindo por esta até a Av. Equatorial (excluída), daí segue até a confluência desta com a Rod. J.K. (incluída), seguindo por esta até ponto inicial.

SETOR	USOS E ATIVIDADES		
	DIRETRIZES	USOS PERMITIDOS	OBSERVAÇÕES
RESIDENCIAL 2 SR2	USO RESIDENCIAL, ATIVIDADES COMERCIAIS E DE SERVIÇOS DE APOIO A MORADIA COM RESTRINÇÃO AS ATIVIDADES QUE CAUSEM IMPACTOS AMBIENTAIS	RESIDENCIAL UNI FAMILIAR; COMERCIAL; DE SERVIÇOS E INDUSTRIAL NIVEL 1; AGRICOLA NIVEL 3	AGRICOLA NIVEL 3; EXCERTO A CRIAÇÃO DE AVES E OVINOS

Tabela 01 – Setor Residencial 2

Fonte: Plano Diretor para a cidade de Macapá

O Setor Residencial 2 segundo o Plano Diretor é de uso e ocupação que segue as diretrizes para construções residenciais, atividades comerciais e de

serviços de apoio à moradia com restrição às atividades que possam gerar impactos ambientais.

Nesse setor os usos permitidos se restringem a utilização uni e multifamiliar, comercial, de serviços e industrial de nível 1, agrícola de nível 3, exceto criação de aves e ovinos.

Com o crescimento da população e a falta de planejamento das cidades ocorre um grave problema: a segregação, tanto espacial, como social. A primeira está relacionada à valorização excessiva dos imóveis que dispõem dos serviços básicos, como asfalto, saneamento básico e transporte, e uma localização estratégica que facilita o acesso ao trabalho, comércio e lazer, além, ainda, da construção dos conjuntos habitacionais na periferia.

4. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA PROJETUAL

O projeto de requalificação urbana no entorno do complexo portuário remonta sua origem a leitura e adaptação de um projeto pré-existente de propriedade do Executivo Estadual do Amapá. A partir desta matriz proposta pelo Governo do Estado – que no plano prático ainda não foi executado – desenvolveu-se o conteúdo relativo a proposta de requalificação apresentada neste trabalho de conclusão de curso.

Porém, é necessário esclarecer que o presente projeto é parte constitutiva de um conjunto de produções acadêmicas de conclusão de curso que estão em fase de finalização de autoria de Naiana Fontoura (IPTUR) e Taynnara Danna (IP4), ou seja, o projeto de requalificação urbana é o complemento desses dois projetos arquitetônicos que formam a proposta em sua totalidade.

A proposta de requalificação urbanística para o entorno de um complexo portuário (IPTUR E IP4) foi tomando forma concreta a partir da feitura de um primeiro esboço. Para que esse esboço inicial pudesse refletir a natureza urbanística da proposta realizou-se diversas visitas e estudos do local, para se analisar a sua topografia, microclima, vegetação e a área em torno do local. Isso serviu ao propósito de evitar possíveis equívocos arquitetônicos ou um aproveitamento insatisfatório.

Uma preocupação constante ao se pensar no projeto de construção da arquitetura que comporá o complexo portuário arquitetônico (IPTUR E IP4) foi conhecer as necessidades da população em relação aos serviços, usos e equipamentos urbanos que seriam apropriados para atender as necessidades dos indivíduos que residem naquele perímetro.

A tabela abaixo evidencia o programa de necessidades traçado para dar suporte ao conjunto de equipamentos e serviços que serão disponibilizados a população.

PROGRAMA DE NECESSIDADES				
ITEM	AMBIENTE	SETOR	TAMANHO / UND	QUANTIDADE
1	PARADA DE ONIBUS	SERVIÇO PUBLICO	170 m ²	2
2	PONTO DE TAXI	SERVIÇO PUBLICO / ECONOMICO	72 m ²	2
3	PONTO DE MOTO TAXI	SERVIÇO PUBLICO / ECONOMICO	26 m ²	2
4	QUIOSQUE	LAZER / ECONOMICO	684 m ²	4
5	FEIRA CULTURAL	LAZER / ECONOMICO	500 m ²	1
6	ACADAMIA AO AR LIVRE	LAZER	414 m ²	3
7	AREAS DE CONTEMPLAÇÃO	LAZER	450 m ²	3
8	ESTACIONAMENTO	SERVIÇO PUBLICO	423m ²	4

Tabela 02 – Programa de necessidades

Fonte: Arquivo pessoal do acadêmico 2015

Além disso, foi realizado um pré-dimensionamento da área para que fosse possível determinar com exatidão o espaço a ser ocupado pelos equipamentos a serem instalados no local onde se situará o complexo portuário (IPTUR E IP4)

PRÉ DIMENSIONAMENTO					
ITEM	AMBIENTE	QUANTIDADE	LARGURA	COMPRIMENTO	ÁREA
1	PARADA DE ONIBUS	2	5 m	34 m	170 m ²
2	PONTO DE TAXI	2	3 m	24 m	72 m ²
3	PONTO DE MOTO TAXI	2	2 m	13 m	26 m ²
4	QUIOSQUE	4	38 m	18 m	684 m ²
5	FEIRA CULTURAL	1	20 m	25 m	500 m ²
6	ACADEMIA AO AR LIVRE	3	18 m	23 m	414 m ²
7	AREAS DE CONTEMPLAÇÃO	3	25 m	18 m	450 m ²
8	ESTACIONAMENTO	4	9 m	47 m	423 m ²

Tabela 03 – Pré Dimensionamento

Esse projeto de adaptação e requalificação urbana teve como principal objetivo fazer a integração social da população local que ali habitavam com as pessoas que irão usufruir do IP4 e IPTUR fazendo com que não ocorresse uma segregação cultural, econômica e social. Por esses motivos o projeto é composto pelos mais diversos equipamentos urbanos que possam promover a integração, fazendo com que todos possam sentir-se bem em um mesmo espaço. Não esquecendo que o espaço visa a criação de empregos nos mais diversos ramos, onde isso irá fazer com que a economia local cresça e que todos possam sentir-se donos e responsáveis pelo zelo do local, mantendo-o sempre limpo e conservado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As sucessivas transformações políticas, urbanas e econômicas aliadas ao aumento da demanda demográfica no estado do Amapá tem alterado significativamente a configuração espacial da capital do Estado, principalmente através do planejamento urbano, exigindo que se proceda à requalificação urbana. Neste trabalho foi abordado uma proposta de requalificação urbanística para o entorno de um complexo portuário (IPTUR E IP4).

Não existe dúvida de que requalificação urbana para a área em estudo é o resultado da preocupação com as formas particulares de ocupação do espaço por uma população, ou seja, a aglomeração, resultante de uma forte concentração e de uma densidade relativamente elevada, com uma grande diferenciação funcional e social. Mas, é, sobretudo pelas relações sociais que se estabelecem naquele espaço, decorrentes de uma aproximação físico-territorial e de um sistema cultural sintonizado com um projeto de modernidade, que se expressa o modelo de vida urbano.

Todavia, numa análise contemporânea, não se pode focar a questão urbana sem destacar a história do processo de urbanização da cidade de Macapá que, por sua vez, introduz a problemática do desenvolvimento das sociedades. Isto quer dizer que o processo de formação das cidades é a base das redes urbanas e condiciona a organização social do espaço, inclusive na edificação de cidades.

O contato com estudos de revisão bibliográfica aliado a proposta de requalificação urbana proporcionou pensar sobre o planejamento urbano na cidade de Macapá, especificamente na área estudada, evidenciando o quanto essas temáticas proporcionam um aprofundamento da discussão, sob vários enfoques, dando-se destaque aos aspectos técnicos, culturais, administrativos, sociais e ambientais relacionados a proposta de requalificação urbanística para o entorno de um complexo portuário (IPTUR E IP4).

REFERÊNCIAS

ALVES, A.F.A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 2010, Série Repensando a Arquitetura. 5ª ed.

_____. **A cidade como palco das transformações urbanísticas**. 2 Ed. São Paulo: Contexto, 2006.

HOLLANDA, A.B. **Dicionário Aurélio**. 8 Ed. São Paulo: Nova Cultural, 2008.

BARQUEIRO, M.A. **Planejamento das cidades**. 2 Ed. São Paulo: EDUSP, 2001.

BARRETO, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BORGES, M.S. **Planejamento nas cidades: Aspectos infraestruturais**. Rio de Janeiro: EDURJ, 2008.

BRASIL. **Prefeitura Municipal de Macapá**. Relatório Urbanístico. 2004.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Brasília, 2001.

CASTROGIOVANI, N. **A (Des) verticalização de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 2009

CHELALLA, Charles. **A Magnitude do Estado na Socioeconomia Amapaense**. Macapá: universidade Federal do Amapá, 2010.

_____. **Planejamento e sustentabilidade econômica**. Macapá: Universidade federal do Amapá, 2008.

COHN, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 2007.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4ª edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Ática, 2000.

FIATORE, L.V. **Urbanização: Conceitos e normatizações**. São Paulo: Moderna, 2010.

JUNIOR, M. T. **Mudanças recentes na expansão físico-territorial de Londrina**. Geografia. Londrina, V.11, n.º 2, p.251, 274, jul./dez., 2003.

LAKATOS, E.M. **Metodologia da pesquisa científica**. 2 Ed. São Paulo: Atlas, 1996.
LEFEVBRE. A. **O direito a cidade**. São Paulo: Unicamp, 1991.

_____. **A cidade e suas transformações**. 2 Ed. São Paulo: Unicamp, 2005.

LEHFELD, A.S. **Normatização de trabalhos acadêmicos**. São Paulo: Cortez, 1990.

LIMA, A.F. Planejamento urbano e as transformações espaciais. Rio de Janeiro: Vozes, 2003.

_____. **Planejamento nas cidades:** Aspectos normativos e legais. Rio de Janeiro: Vozes, 2004.

MARICATO, R. **A cidade e a Lei:** Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel/ Fapesp, 2006.

MARQUES, G.M.C. **Diagnóstico das tendências da expansão territorial urbana.** Maringá: UEM, 2004.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades, rede urbana e desenvolvimento na Amazônia dos grandes rios.** 3 Ed. São Paulo: Contemporânea, 2004.

PEIXOTO, A.D.C. **Cidades planejadas:** Do real ao ideal. 2 Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

PERROUX, F. **A economia do século XX.** Lisboa: Herber, 1967.

_____. **A economia e as transformações espaciais.** Lisboa: Herber, 1982

PETRY, Oto João et al. **O estado brasileiro contemporâneo e o reordenamento das políticas públicas.** Macapá: Seama, 2006.

_____. **Política, Estado e urbanização.** 2 Ed. Macapá: Seama, 2006.

PORTO, J. **Evoluções e conflitos dos ajustes espaciais amapaenses.** Macapá: São José, 2006.

ROLNIK, A. **O Urbano em fragmentos:** a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2009.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 2 Ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A formação e produção do espaço urbano.** São Paulo: Hucitec, 1995.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. Ed. São Paulo: Editora da USP, 1996.

SANTOS, M. **Parceiros da exclusão.** São Paulo, Boitempo Editorial, 2005.

SILVA, Olavo Fagundes da. **A apropriação social do espaço como fator de urbanização.** São Paulo: Contexto, 2009.

SOARES, B. R. Cidades Médias: uma revisão bibliográfica. In: ALVES, A . F.; Flávio, L. C.; SANTOS, R. A dos (Org.). **Espaço e Território: interpretações e perspectivas do desenvolvimento.** 1 ed. Francisco Beltrão, Paraná, 2005.

SOUZA, S.A; RODRIGUES, C.A. **As cidades em transformação**: Infraestrutura e urbanização. Rio de Janeiro: Vozes, 2004.

SPÓSITO, Eliseu Savério. **A vida nas cidades**. 2 Ed São Paulo: Contexto, 1996.

_____. **A cidade em transformação**. 3 Ed. São Paulo: Contexto, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

TAVARES, P.A. **Cidades planejadas e urbanização**. 3 Ed. Porto Alegre: Mediação, 2009.

TOMAZ, R.A. **Verticalização e planejamento urbano nas cidades de grande porte**. São Paulo: Atlas, 2012.

TOSTES, José Alberto. **Planos diretores no Estado do Amapá**: uma contribuição para o desenvolvimento regional. Macapá, 2006.

_____. **Planejamento urbano no contexto das cidades brasileiras**. Macapá, 2007

_____. **Estatuto das cidades e as transformações urbanísticas**. Macapá, 2009

TRINDADE JR, Saint Clair Cordeiro da. **Faces da urbanização na fronteira**: a dinâmica metropolitana de Belém no contexto da urbanização amazônica. In: **Experimental**. n. 4/5, p. 71-89, setembro, 2003.

VILAMARIM, S.A. **Planejamento urbano e a vida nas cidades**. Fortaleza: Contemporânea, 2009.