



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ELANI DA COSTA LEITE

PROPOSTA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA PARA O TRAPICHE
ELIEZER LEVY

MACAPÁ
2020

ELANI DA COSTA LEITE

**PROPOSTA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA PARA O TRAPICHE ELIEZER
LEVY**

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Doutor José Alberto Tostes.

MACAPÁ

2020

ELANI DA COSTA LEITE

**PROPOSTA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA PARA O TRAPICHE ELIEZER
LEVY**

Trabalho de Conclusão de Curso II 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.

COMISSÃO EXAMINADORA

Orientador: Prof. Doutor José Alberto Tostes

Membro: Prof.^a Msc Fátima Maria Andrade Pelaes

Membro: Prof.^a Msc Géssica Nogueira

**MACAPÁ
2020**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá
Elaborada por Cristina Fernandes – CRB-2/1569

Leite, Elani da Costa.

Proposta arquitetônica e urbanística para o trapiche Eliezer Levy.
/ Elani da Costa Leite; orientador, José Alberto Tostes. – Macapá,
2020.

91 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia) – Universidade
Federal do Amapá, Coordenação do curso de Arquitetura e
Urbanismo.

1. Turismo e planejamento urbano. 2. Arquitetura e turismo. 3.
Arquitetura sustentável. 4. Arquitetura e Estado. I. Tostes, José
Alberto, orientador. II. Fundação Universidade Federal do Amapá. III.
Titulo.

711.2 L533p
CDD. 22 ed.

AGRADECIMENTOS

Agradeço de coração...

A Deus pelo dom da vida e proteção;

A minha família, em especial minhas filhas Alice Leite e Maria Eduarda Leite, pelo incansável apoio que sempre dedicaram a mim, mesmo quando as coisas não fluíam como esperado, por serem meu maior tesouro e me darem força para seguir sempre em frente;

Ao meu marido Alisson Silva, pelo apoio, companheirismo e compreensão em todos os momentos;

Ao querido casal de amigos Mailze Teles e Alan Teles (in memoriam), pelo tempo disponibilizado durante a jornada acadêmica que foi de suma relevância;

Ao amigo e orientador desta monografia, Prof. Dr. José Alberto Tostes, por sua dedicação e estímulo, pelas recomendações valiosas e por seu envolvimento em todas as etapas da realização do trabalho;

Aos professores da UNIFAP, pelas experiências e conhecimentos compartilhados;

Aos meus amigos do curso de Graduação, pelo convívio, parceria e companheirismo, do qual levo ótimas lembranças dos momentos de descontração e alegria, das horas de estudo compartilhadas nos anos de academia.

Sentirei Saudades...

.

“[...] Efetivamente, uma cidade é algo mais do que o somatório dos seus habitantes: é uma unidade geradora de um excedente de bem-estar e de facilidades que leva a maioria das pessoas a preferirem – independentemente de outras razões – viver em comunidade a viverem isoladas.”

Gordon Cullen (1961).

RESUMO

O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS tem como foco principal a gestão participativa entre gestores e comunidade para alcançar o turismo sustentável, considerando sua extensão pretende-se realizar um projeto de uso e ocupação do Trapiche Eliezer Levy por sua importância para a cidade de Macapá. Em relação a metodologia, a pesquisa se configura como histórica e dialética, realizando uma investigação sobre o passado do objeto de estudo, para que se possa construir uma proposta arquitetônica visando de forma harmoniosa elucidar a história do Trapiche e a contemplação do rio Amazonas. No intuito de complementar os estudos, foi realizado uma análise dos Planos urbanísticos e institucionais do município no período de 1959 a 2010, além de estudos sobre planejamento urbano para cidades/municípios que faz parte da proposta deste trabalho. A proposta do projeto urbanístico tem como objetivo a integração dos equipamentos mais relevantes do entorno do Trapiche Eliezer Levy, o que torna este projeto mais valoroso e de grande importância para a arquitetura e sociedade Amapaense. Os resultados obtidos durante este trabalho constataram que os planos criados anteriormente para o planejamento urbanístico da cidade de Macapá não obtiveram sucesso devido a falta de participação da sociedade em seu processo de criação e atuação, bem como a falta de utilização das ferramentas que se encontravam disponíveis devido à falta de gestão pública. Portanto, pretende-se na criação deste projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche Eliezer Levy, a participação não somente da sociedade, mais de todos os atores envolvidos no processo de melhoramento dos espaços públicos.

Palavras-chave: Planejamento Urbano Sustentável; Turismo; Trapiche Eliezer Levy, Gestão Pública.

ABSTRACT

The Sustainable Development Integrated Development Plan - PDITS has as main focus the participative management between managers and community to reach the sustainable tourism, considering its extension intends to realize a project of use and occupation of the Eliezer Levy Footbridge by its importance for the city of Macapá. About the methodology, the research is configured as historical and dialectical, conducting an investigation about the past of the object of study, so that an architectural proposal can be constructed aiming in a harmonious way to elucidate the history of the footbridge and the contemplation of the Amazon River. In order to complement the studies, an analysis of the municipal and institutional urban plans of the city was carried out from 1959 to 2010, as well as studies on urban planning for cities/municipalities, which is part of the proposal of this work. The purpose of the urban development project is to integrate the most relevant equipment in the surroundings of Trapiche Eliezer Levi, which makes this project more valuable and of great importance for architecture and society of Amapá. The results obtained during this work showed that the plans previously created for the urban planning of the city of Macapá were not successful due to the non-participation of the society in its process of creation and performance and the use of the tools that were available due to lack of public management. Therefore, we intend to create this architectural and urbanistic project for Trapiche Eliezer Levi, not only the participation of society, but also of all the actors involved in the process of improving public spaces.

Palavras-chave: Sustainable Urban Planning; Tourism; Eliezer Levy Footbridge; Public administration.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAV	Associação Brasileira de Agência de Viagens
ABIH	Associação Brasileira da Indústria Hoteleira
ABRASEL	Associação Brasileira de Bares e Restaurantes
ALCMS	Área de Livre Comercio de Macapá e Santana
CMMAD	Comissão Mundial para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento
EMDESUR	Empresa de Desenvolvimento e Urbanização de Macapá
FETUR	Federação do Turismo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ONU	Organização das Nações Unidas
PRODETUR	Programa Regional de Desenvolvimento do Turismo
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá
SEMA	Secretaria do Estado de Meio Ambiente
SEINF	Secretaria do Estado de Infraestrutura
SEMOB	Secretaria Municipal de Obras
SEMUR	Secretaria Municipal de Manutenção Urbanística de Macapá
SINDETUR	Sindicato das Empresas de Turismo
UNESCO	Organização das Nações Unidas para Educação e Ciência
UNIFAP	Universidade Federal do Amapá

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – REGIÃO DE ABRANGÊNCIA DA ÁREA TURÍSTICA MARACÁ-CUNANI	10
FIGURA 2 – DIVISÃO DOS BAIRROS.....	11
FIGURA 3 – LOCALIZAÇÃO TRAPICHE ELIEZER LEVI NO CONTEXTO NACIONAL.....	13
FIGURA 4 – TRAPICHE ELIEZER LEVY ESTRUTURA EM MADEIRA DE LEI	13
FIGURA 5 – TRAPICHE ELIEZER LEVY	15
FIGURA 6 –TRAPICHE ELIEZER LEVY	16
FIGURA 7 – LIMITAÇÃO DE LOTES E VIAS	16
FIGURA 8 – REPRESENTAÇÃO DOS VENTOS.....	18
FIGURA 9 – TRAPICHE ELIEZER LEVY (INTERDITADO).....	19
FIGURA 10 – TRAPICHE ELIEZER LEVY	19
FIGURA 11 – PLANOS DIRETORES – 1959 A 2004	28
FIGURA 12 – DESENHO URBANO DE MACAPÁ NO PERÍODO DO P. GRUMBILF DO BRASIL	33
FIGURA 13 – DESENHO URBANO DE MACAPÁ NO PERÍODO DO P. DA F. JOÃO PINHEIRO	35
FIGURA 14 – DESENHO URBANO DE MACAPÁ NO PERÍODO DO PLANO DA H.J.COLE	35
FIGURA 15 – PROJETO PRAÇA BEIRA RIO - COLE, H.J, 1977.	39
FIGURA 16 – PROJETO DE ZONEAMENTO URBANO – COLE, H.J, 1979.....	40
FIGURA 17 – PARQUE DO MARCO ZERO	41
FIGURA 18 – PROJETO DO HOTEL MACAPÁ.....	42
FIGURA 19 – FACHADA HOTEL MACAPÁ.....	42
FIGURA 20 – DESENHO URBANO DE MACAPÁ NO PERÍODO DO PLANO DIRETOR DE 1990. ...	45
FIGURA 21 – DESENHO URBANO DE MACAPÁ DO PLANO DIRETO DE MACAPÁ 2004.....	47
FIGURA 22 – FORTALEZA DE SÃO JOSÉ DE MACAPÁ	60
FIGURA 23 – PROPOSTA ARQUITETÔNICA	68
FIGURA 24 – PROPOSTA ARQUITETÔNICA	69
FIGURA 25 – LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (INÍCIO)	730
FIGURA 26 – LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (INÍCIO)	771
FIGURA 27 – TRAPICHE ELIEZER LEVY (INÍCIO).....	77
FIGURA 28 –TRAPICHE ELIEZER LEVY (INÍCIO).	77
FIGURA 29 – LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY(CORPO E FINAL).....	77
FIGURA 30 –LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (CORPO E FINAL).....	774
FIGURA 31 – TRAPICHE ELIEZER LEVY – (FINAL)	775
FIGURA 32 – TRAPICHE ELIEZER LEVY – (FINAL)	775

FIGURA 33 – PROPOSTA URBANÍSTICA	77
FIGURA 34 – PROPOSTA URBANÍSTICA	778
FIGURA 35 – PROPOSTA URBANÍSTICA	779
FIGURA 36 – PROPOSTA URBANÍSTICA	779
FIGURA 37 – PROPOSTA URBANÍSTICA	779

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – PARTICIPAÇÃO RELATIVA DA POPULAÇÃO RESIDENTE NO PDITS	11
-------------------------------------------------------------------------	----

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – DOCUMENTOS OFICIAIS DE EMBASAMENTO TEÓRICO DA PESQUISA	3
QUADRO 2 – TIPOS DE PESQUISAS	4
QUADRO 3 – CARACTERIZAÇÃO DOS PROBLEMAS URBANOS	20
QUADRO 4 – LEGISLAÇÕES RELEVANTES	23
QUADRO 5 – PLANOS DIRETORES NO AMAPÁ – 1959 A 2004	26
QUADRO 6 – SETORIZAÇÃO E PRÉ DIMENSIONAMENTO.....	66
QUADRO 7 – JARDIM SENSORIAL - VEGETAÇÃO.....	80
QUADRO 8 – TIPOS DE ARBORIZAÇÃO.....	88

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
2. CARACTERIZAÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO INTEGRADO SUSTENTÁVEL – PDTIS E A CARACTERIZAÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY	7
2.1 A CARACTERIZAÇÃO CONCEITUAL DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO INTEGRADO SUSTENTÁVEL – POLO/ ROTEIRO MARACÁ/CUNANI	7
2.2 TRAPICHE ELIEZER LEVY - CARACTERIZAÇÃO ESPACIAL	11
2.4 ALTERAÇÃO DAS ATIVIDADES DO TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE PARA O MUNICÍPIO DE SANTANA	14
2.5 A REFORMA DOS ANOS 1990 DA MUDANÇA DE FUNÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY	14
2.6 CONDIÇÕES ATUAIS DO TRAPICHE ELIEZER LEVY	18
3. LEGISLAÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY	21
3.1 LEGISLAÇÃO VIGENTE	21
3.2 SUBZONAS – TRAPICHE ELIEZER LEVY	22
3.3 DEMAIS LEGISLAÇÕES RELEVANTES	23
4. EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ - PLANOS URBANÍSTICOS ENTRE 1959 A 2004	24
4.1 PLANOS URBANÍSTICOS 1959 – 2004	30
4.1.1 Plano Grumbilf do Brasil (1959)	30
4.1.2 Plano da Fundação João Pinheiro	34
4.1.3 Plano H. J. Cole + Associados	37
4.1.4 Plano Diretor de Macapá de 1990	43
4.1.5 Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano E Ambiental De Macapá (2004)	46
5. PLANEJAMENTO URBANO APLICADO AO TURISMO	50
5.1 HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL	50

5.2 PLANEJAMENTO URBANO NO AMAPÁ	52
5.3 PLANEJAMENTO URBANO NA CIDADE DE MACAPÁ	54
5.4 PLANEJAMENTO DO ESPAÇO TURÍSTICO URBANO	56
5.5 PLANEJAMENTO URBANO DO ESPAÇO TURÍSTICO EM MACAPÁ	59
6. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA	62
6.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES.....	65
6.2 PROPOSTA ARQUITETÔNICA PARA O TRAPICHE ELIEZER LEVY	67
6.3 PROPOSTA URBANÍSTICA PARA O ENTORNO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY	76
6.3.1 Jardim Sensorial.....	80
REFERÊNCIAS.....	85
APÊNDICE A - QUADRO 8 TIPOS DE ARBORIZAÇÃO.....	88

INTRODUÇÃO

Atualmente, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2016), a cidade de Macapá, capital do estado do Amapá, situa-se no extremo norte do Brasil. É uma cidade média Amazônica, composta por 465.495 habitantes, distribuídos em 28 bairros oficiais (IBGE, 2010), considerada privilegiada, por ser banhada pelo maior rio de água doce do mundo, o Rio Amazonas.

Na década de 1940, Macapá teve um processo de ocupação urbana com um fluxo migratório muito grande, pois, com a criação do Território Federal do Amapá, em 1943 o governo federal implementou grandes projetos econômicos, o que chamou a atenção da população de outras regiões, ocasionando um inchaço urbano devido aos imigrantes, com a transformação do ex-território em Estado da Federação em 1988 e, posteriormente, em 1990 com a regulamentação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS).

Com o crescimento urbano desordenado, falta de gestão pública e problemas nas dinâmicas de uso e ocupação enfrentados pelo solo urbano, houve a necessidade de realizar estudos voltado para o planejado urbano participativo e sustentável dos espaços públicos, em especial do Trapiche Eliezer Levy, que é tema desta pesquisa.

Dessa forma, tratando-se de uma área com grande potencial turístico, econômico e cultural para a cidade e por ser um equipamento urbano de grande importância para sociedade Amapaense, o estudo visa elucidar se as premissas sustentáveis do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS, seria uma ferramenta norteadora capaz de promover melhorias de uso e ocupação através da proposta arquitetônica e urbanística para o Trapiche Eliezer Levy? , Visto que o equipamento foi inserido através de estudos realizados pelo Pdits como ponto forte para o turismo da cidade de Macapá.

Mesmo que de modo hipotético, acredita-se que é necessário utilizar técnicas de planejamento urbano sustentável e a inclusão da comunidade na participação do planejamento urbano, para que haja desenvolvimento de forma satisfatória entre poder público e setor privado, de acordo com as normas impostas para o espaço em questão, que está localizado na Orla do Rio Amazonas. Com intuito de tornar a cidade melhor para os seus habitantes, em seus diversos setores (ambiental, administrativo e social) garantindo um futuro melhor às gerações vindouras e principalmente à qualidade de vida para as gerações presentes.

Em busca de um olhar científico destas considerações, este estudo tem por objetivo geral uma proposta arquitetônica e urbanística para o Trapiche Eliezer Levy, baseado na metodologia indicada pelo Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável - PDITS do Polo Roteiro Maracá/Cunani.

E para alcançar esta meta, foram elencados alguns objetivos específicos como analisar o PDITS para o desenvolvimento do turismo; Caracterizar histórico e metodologicamente o Trapiche Eliezer Levy; analisar os Planos urbanísticos do Município no período entre 1950 a 2010; estudar as correntes que abordam o planejamento urbano aplicado ao turismo e sugerir uma proposta arquitetônica e urbanística para o Trapiche Eliezer Levy voltado para a atividade turística de forma sustentável.

Pelo exposto, tem-se uma pesquisa com uma valorização espacial diferenciada, uma vez que se trata de um equipamento que poderá oportunizar novas perspectivas de uso e ocupação para maior contemplação do Rio Amazonas, contribuindo para o desenvolvimento do turismo na cidade de Macapá de forma sustentável. Haja visto que o Trapiche Eliezer Levy é considerado pelos moradores de Macapá e visitantes como um dos cartões postais da cidade, porém, encontra-se sem apropriação dos moradores, em desuso e total abandono devido à ausência de um planejamento urbano contínuo por parte dos gestores públicos.

Nesta perspectiva, esta pesquisa configura-se em cinco etapas, na primeira foram abordados os procedimentos metodológicos e a área de intervenção; a segunda foi sobre a **caracterização do PDITS e a caracterizado do Trapiche Eliezer Levy**; na terceira etapa apresenta a **Evolução Urbana da cidade de Macapá conforme Planos Urbanísticos entre 1950 a 2004**; a quarta etapa aborda as **Concepções do Planejamento Urbano Aplicado ao Turismo**, finalizando com a **Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy**.

Acredita-se que o projeto arquitetônico e urbanístico para este equipamento poderá legitimar o espaço, agregando serviços e estratégias capazes de disseminar atratividade ao espaço de lazer, esporte, cultura e desenvolvimento econômico, gerando fonte de renda e proporcionando-lhes melhor qualidade de vida aos moradores e visitantes.

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 consagrada pela ciência.

Assim sendo, o presente capítulo 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. De acordo com Gil (2008, p. 18) este tipo de pesquisa tem por objetivo “a produção de conhecimentos que tenham aplicação prática e dirigida à solução de problemas reais específicos, envolvendo verdades e interesses locais”.

Nesta perspectiva apresenta-se a metodologia utilizada no estudo, bem como a caracterização do espaço analisado para que o leitor possa ter uma visão geral dos procedimentos e etapas adotados. A produção deste trabalho de pesquisa teve início a partir da análise do PDITS do polo Maracá /Cunani e da análise dos Planos urbanísticos criados pela Prefeitura de Macapá entre o período de 1950 até 2004.

Foram consultados os órgãos públicos estaduais e municipais de Macapá, como: a Secretaria do Estado do Meio Ambiente (SEMA), Secretaria de Estado de Infra Estrutura (SEINF), Secretaria Municipal de Obras (SEMOB), Área de Livre Comercio de Macapá e Santana (SEMUR), Universidade Federal do Amapá (UNIFAP), Biblioteca Pública de Macapá e a Biblioteca da Universidade Estadual do Amapá (UEAP). Desse modo, foram realizadas pesquisas bibliográficas em teses, artigos e livros, bem como mapas, entrevistas, artigos, projetos, fotos entre outros.

Quadro 1 – Documentos oficiais de embasamento teórico da pesquisa

Documentos Oficiais	Ano do Documento
GRUMBILF do Brasil	1959
Fundação João pinheiro	1973
Plano H. J. Cole	1977
Plano diretor de 1990	1990
Projeto Orla	2004
Plano diretor de Macapá	2004

Fonte: Botelho, 2011.

A classificação metodológica do presente estudo é a pesquisa histórica, que segundo Marconi e Lakatos (2008, p. 15) “define como histórica uma investigação sobre o passado para construção de generalizações que possibilitem compreender o presente ou prever situações futuras”. Sob uma perspectiva histórica a respeito da área de estudo, sua evolução e desenvolvimento, comparando conjunturas anteriores e atuais da cidade de Macapá, para que se possa esclarecer o porquê do problema em discussão.

E pesquisa dialética será utilizada para complementação das análises. Segundo Gil (2008), os fatos não podem ser considerados fora de um contexto social, as contradições se transcendem dando origem a novas contradições que requerem soluções.

Quanto aos fins, classifica-se como hipotético – dedutiva, porque se inicia com a formulação de um problema e com sua descrição clara e precisa, a fim de facilitar a obtenção de um modelo simplificado e a identificação de outros conhecimentos e instrumentos, relevantes ao problema, que auxiliarão o pesquisador em seu trabalho.

O procedimento adotado para a realização da pesquisa dos textos produzidos e a análise ocorreu por meio da interpretação dos registros que podem ser classificados como:

Quadro 2 – Tipos de Pesquisas

Pesquisa bibliográfica	Pesquisa documental
Segundo Gil (2008) define bibliográfica como os dados que já estão publicados em outros estudos como livros, artigos e teses.	A autoria define como registro histórico, mapas, projeto de cursos, registro de museus ou órgãos públicos diversos e ou documentos contemporâneos. A diferença crucial é que na pesquisa documental, ainda não houve um filtro analítico, e os materiais podem sofrer reelaboração de acordo com os objetivos da pesquisa (LOPES, 2006).

Fonte: Leite, 2019.

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas que se basearam em uma conversação sem realização de questionários tendo como público alvo atores de instituições públicas e privadas, que teve como objetivo, perceber qual a, opinião dos mesmos em relação ao equipamento pesquisado, investigando qual seria a perspectiva de planejamento futuro das instituições para área do Trapiche Eliezer Levy e seu entorno.

Os dados coletados embasaram a realização do projeto arquitetônico e urbanístico do Trapiche Eliezer Levy, levando em consideração as premissas do planejamento urbano sustentável inserido no PDITS que é o de utilizar os recursos patrimoniais numa perspectiva de desenvolvimento sustentável, assentado em critérios de qualidade, para que os seus benefícios resultem numa efetiva melhoria da qualidade de vida das populações envolvidas, tanto daqueles que visitam essas áreas como daqueles que nela residem. além da participação dos gestores públicos e privados e da sociedade Amapaense. Em busca de desenvolver um espaço urbano para realização das atividades voltadas para a prática do turismo de lazer, assim como a integração dos equipamentos urbanos do entorno do Trapiche.

O tratamento e análise dos dados foram realizados preponderantemente através do método qualitativo e quantitativo. Segundo Teixeira (2008, p. 136), o estudo quantitativo utiliza “a descrição matemática como linguagem utilizada para descrever as causas de um fen meno, as relações entre variáveis etc.,” e 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.

As duas abordagens propiciaram o alcance do objetivo deste trabalho. Esclarecendo, ao focar a abordagem qualitativa é possível analisar teorias, valores, opiniões e ações e, por outro lado, na abordagem quantitativa atuar em níveis reais do objeto estudado, para obtenção de resultados mais claros. Os tipos de pesquisa apresentados nas diversas classificações do campo da metodologia não são estanques. Uma mesma pesquisa pode estar ao mesmo tempo enquadrada em várias classificações, desde que obedeça aos requisitos inerentes a cada tipo.

A  rea escolhida para a intervenção arquitetônica é o Trapiche Eliezer Levy e a urbanização da orla de entorno entre a Avenida Mendonça Junior e Av. Rio Tefé,

localizado no centro da cidade de Macapá, na orla do Rio Amazonas, próximo a monumentos históricos de alta relevância para a cultura, turismo e a história Amapaense, como a Fortaleza de São José de Macapá, Mercado Central de Macapá, Parque do Forte, os diversos bares e restaurantes, as instituições religiosas, públicas e privadas que configuram a paisagem urbana da orla e influenciam na sua configuração urbana e morfológica.

Está localizado em uma extensão de importante interesse turístico do Estado do Amapá e do Brasil, apesar de apresentar diversos problemas urbanos e sociais, como o abandono, a descaracterização em determinados pontos da orla próximo ao Trapiche Eliezer Levy, a falta de incentivo pelos gestores públicos e privados que se fazem necessário para o desenvolvimento de seus maiores potenciais, a atratividade turística e econômica.

O Trapiche Eliezer Levy é um equipamento/ponto turístico com grande significado para a sociedade Amapaense, pois na década de 90, tinha uma representatividade muito forte para população. Segundo Tostes (2012), em uma entrevista com alguns moradores de Macapá, os mesmos lembraram que havia uma vinculação forte entre a cidade e os barcos que ali atracavam, vindo do Pará e ilhas vizinhas isso na época do Território Federal do Amapá. Esse fator gerava uma relação cultural entre Pará e Amapá.

Com base em alguns relatos das entrevistas realizadas, mencionou-se que houve uma significativa perda cultural, ao ser realizada a transferência da função de embarque e desembarque para o município de Santana. A partir desta ação, o Trapiche Eliezer Levy deixa de ser o elo entre Pará e Amapá, onde o mesmo funcionou a décadas com propósito já mencionado.

Desde então, já se evidenciava o turismo de forma indireta com um potencial de lazer e cultura entre os povos da mesma região, pois para a sociedade era muito mais que a contemplação do espaço do Rio Amazonas, e sim a funcionalidade que o Trapiche Eliezer Levy oferecia para a população.

O estudo enfatizou-se, na paisagem natural e nas mudanças realizadas pelo homem no decorrer dos anos, diante dos fatos, foi elucidada uma proposta que evidencie técnicas, planejamento e materiais sustentáveis, proporcionando uma arquitetura sustentável para o Trapiche Eliezer Levy e seu entorno, através das

diretrizes abordadas no PDITS – Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável que de acordo com a Secretaria de Estado de Turismo - SETUR, todas as diretrizes para desenvolvimento do setor turismo estão com base no Plano Nacional do Turismo – PNT e ações do Ministério do Turismo – MTur. Isso se deve ao fato de o Amapá não ter seu Plano Estadual construído, seguindo, desta forma, as orientações do Governo Federal.

2. CARACTERIZAÇÃO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO INTEGRADO SUSTENTÁVEL – PDTIS E A CARACTERIZAÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY

2.1 A CARACTERIZAÇÃO CONCEITUAL DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO INTEGRADO SUSTENTÁVEL – POLO/ ROTEIRO MARACÁ/CUNANI

O estado do Amapá tem potencial muito favorável para o desenvolvimento do turismo por possuir a maior porcentagem de seu território de áreas protegidas como reservas, parques, florestas e áreas de conservação, bastante divulgada no contexto nacional e internacional, além do status de área de cobertura vegetal mais protegida do Brasil, Com base no exposto, foi elaborado em 2012, um plano que denomina-se Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) que tem como objetivo regulamentar e nortear as atividades turística no Estado do Amapá.

Idealizado em 2012 por meio de uma parceria entre o Governo do Estado do Amapá e a Fundação Marco Zero, este plano foi desenvolvido por técnicos composto por turismólogos, arquitetos e urbanistas, geógrafos e economistas capacitados pelo estado do Amapá. A coordenação foi de Cléia Silveira e José Alberto Tostes, desenvolvido no âmbito do PRODETUR Nacional, financiado com os recursos do Ministério do Turismo, sendo uma ferramenta norteadora do turismo, com metas e perspectivas a serem desenvolvidas.

O projeto tinha como objetivo criar relatórios, diagnósticos e estratégias para fortalecer o turismo no Estado, levando sempre em consideração o desenvolvimento do turismo sustentável, visando ao planejamento e integração das esferas públicas e privadas, estimulando o fomento das atividades turísticas em benefício das comunidades locais.

Tostes (2019), afirma que o plano foi entregue as autoridades competentes, porém, não foi colocado em prática devido a desorganização funcional do governo do Estado do Amapá, que não teve cuidado jurídico em relação aos convênios pertinentes e o ministério do turismo não aceitou a prerrogativa do estado de não apresentar os termos previstos em edital. Tendo em vista isso, o prejuízo para a sociedade foi enorme, o PDTIS não foi oportunizado para ser aplicado, havendo uma sensação de perda por conta da notoriedade que o trabalho representou, isso mostrou uma deficiência absurda no planejamento e gestão dos recursos conveniados.

No PDTIS(2012), observou-se a importância do lazer e do turismo urbano para o Estado do Amapá, pois proveria um desenvolvimento e crescimento de forma organizada, isso através de uma gestão dos espaços urbanos entre o poder público e setor privado gerando uma parceria para melhor prestação dos serviços urbanos.

O Plano era uma ferramenta norteadora do turismo do estado do Amapá, com metas definidas para serem alcançadas e perspectivas de desenvolvimento mostrando o mercado turístico, sua oferta, infraestrutura básica, questões institucionais, problemas socioambientais, viabilizando uma análise demonstrativa das condições atuais e futuras em relação as metas de desenvolvimento do turismo para o Polo/Roteiro conhecido como Maraca-Cunani.

O Plano propõe uma metodologia participativa, na qual as informações contidas no seu projeto foram diagnosticadas por meio de uma pesquisa de campo com dados primários e secundários de planos já existentes. Esta metodologia propõe sempre a inclusão da comunidade, uma vez que se busca o desenvolvimento de forma sustentável, pois nada melhor do que colher as necessidades básicas de cada município contemplado no plano através do próprios moradores de cada comunidade, satisfazendo a participação dos moradores e visitantes de hoje, sem comprometer que futuras gerações possam usufruir dos mesmos produtos.

A estratégia de desenvolvimento do turismo no Polo/Roteiro Maracá-Cunani não poderia prescindir de uma especial atenção às questões institucionais, pois são necessárias novas perspectivas para o turismo regional, com o intuito de evitar que as ações projetadas não se consolidem pela ausência de instrumentos de gestão pública.

Contudo, para que as novas ferramentas adotadas a partir do plano sejam implementadas com sucesso, é necessário uma gestão continuada nas instituições que fazem parte de todo processo para o desenvolvimento do Estado do Amapá, como o envolvimento do trade turístico, (ABAV, ABRASSEL, SINDETUR, FETUR E ABIH), além dos setores público e privado, para obter-se um melhor desenvolvimento do planejamento turístico e urbano para a gestão das ferramentas elencadas pelo plano.

As políticas no Polo necessitam dessa integração entre as instituições de planejamento e as empresas atuantes no setor, para que possam atender as demandas e os princípios de desenvolvimento sustentável. É importante ressaltar a necessidade de enponderamento das comunidades locais (atores que resguardam e promovem a conservação do meio ambiente e dos atrativos turísticos).

Os atrativos culturais identificados pelo plano foram: a comunidade negra do Quilombo de Curiaú, a Fortaleza de São José de Macapá, fundada pelos portugueses no século XVIII; o Trapiche Eliezer Levy, onde se concentra a vida noturna amazônica da capital; o Monumento Marco Zero do Equador, com seu complexo recreativo cultural construído sobre a linha imaginária do Equador; as várias praças, com seu paisagismo e opções esportivas; a beira-rio e as variadas peixarias, que começam a se especializar em pratos exóticos e diferenciados; as Grutas de Maracá no Município de Mazagão; Festival do Tucunaré no Município de Pracuúba, as Minas de Manganês no Município de Serra do Navio.

O objeto estudado nesta monografia o Trapiche Eliezer Levy, foi contemplado pelo plano por esta inserido na orla de Macapá, fazendo parte dos projetos voltados para o turismo urbano, sendo um forte atrativo que se bem planejado juntamente com os demais equipamento selecionado pelo Pdits fortaleceria o lazer e o turismo urbano.

O Plano apresenta suas Estratégias de Desenvolvimento do Turismo, que está dividida em cinco partes, assim segmentada: Estratégia de Produto Turístico; Estratégia de Comercialização; Infraestrutura e Serviços Básicos Requeridos; Fortalecimento Institucional; Gestão Socioambiental. Tais componentes são fundamentais para alcançar as metas estabelecidas para o setor do turismo.

Desse modo, a fim de assegurar que os benefícios do turismo alcancem a população residente, são planejados e implementados investimentos e ações, através da elaboração de planos de ordenação dos atrativos turísticos, fortalecimento das

administrações municipais, capacitação do capital humano e infraestrutura básica e turística.

A composição do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Polo/Roteiro Maracá-Cunani tem como área de abrangência os municípios de Macapá (capital e portal de entrada aeroviário), Santana (portal de entrada portuária), Mazagão (onde se encontra Mazagão Velho e Maracá), Porto Grande, Ferreira Gomes, Tartarugalzinho, Pracuúba, Amapá, Calçoene e Oiapoque (fronteira internacional – portal das Guianas) e os atrativos turísticos complementares no município de Serra do Navio (Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque) e em Cutias do Araguari (Pororoca) (Fig. 1).

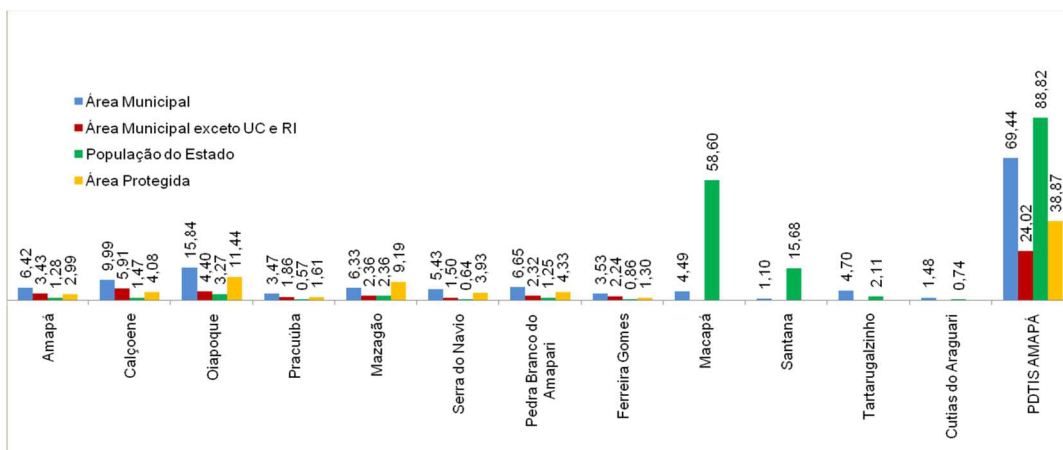
Figura 1 – Região de abrangência da Área Turística Maracá-Cunani



Fonte: GEA, 2007.

De acordo com PDITS (2012), estudos realizados dentro do Plano em estudo, o Polo/Roteiro Maracá-Cunani ocupa cerca de 70% do espaço Amapaense em duas áreas distintas (Gráfico 1), porém são complementares quanto ao uso do seu território: de um lado abrange os dois principais municípios amapaenses (Macapá e Santana), com elevados índices de urbanização, dinamismo econômico, com características de cidades de porte médio.

Gráfico 1 – Participação relativa da população residente no PDITS

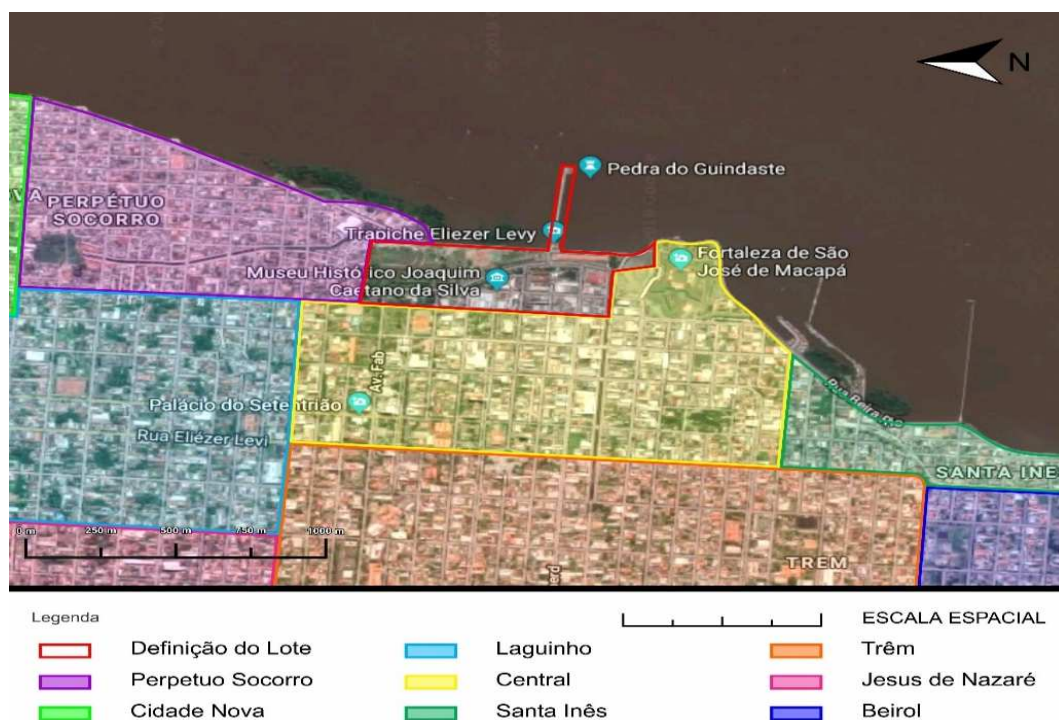


Fonte: Amapá, 2012.

2.2 TRAPICHE ELIEZER LEVY - CARACTERIZAÇÃO ESPACIAL

O Trapiche Eliezer Levy, localizado na zona central de Macapá, fica sobre o maior rio do mundo em extensão e volume de água doce na orla da cidade de Macapá, o Rio Amazonas. O trapiche está situado entre as margens dos bairros Araxá, Santa Inês e Bairro Central, particularmente uma região turística dividida entre residência, comércio e com grandes atrativos turísticos (Figura 2).

Figura 2 – Divisão dos bairros



Fonte: Leite, 2019.

Foi construído na década de 40 e totalmente reconstruído em 1998. O projeto de construção foi submetido inicialmente à Marinha Brasileira, que inviabilizou a obra e previu que o local era raso e pela bravura avassaladora das águas, não oferecia segurança nem condições de atracação das embarcações oriundas de outras cidades amazônicas. O Trapiche Eliezer Levy é um equipamento urbano de grande relevância para a sociedade Amapaense, fica localizado em uma área de extrema importância turística, em frente a cidade de Macapá.

O objeto de estudo tem relevância econômica e cultural para a cidade de Macapá, passou por várias revitalizações após a transferência de sua função de embarque e desembarque para o município de Santana. Porém, observou-se durante as pesquisas que tais mudanças não agregaram valores de enponderamento para a população, tornando o equipamento urbano sem uso contínuo, ocasionando apenas visitas de modo esporádico. Concluiu-se que é primordial um levantamento histórico desde sua criação até os dias atuais como veremos nos próximos subcapítulos para que se possa realizar um projeto que vislumbre uma conexão entre população/visitantes e equipamentos urbanos.

2.3 CONSTRUÇÃO E INAUGURAÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY (1960)

O trapiche foi inaugurado em 1945 com recursos do interventor do Pará, Magalhães Barata e recebeu o nome do então prefeito da época, Moisés Eliezer Levy, com o objetivo de alavancar o desenvolvimento econômico e social do antigo Território Federal do Amapá. Inicialmente foi usado como porto de entrada e saída de Macapá, o local perdeu a importância econômica com o tempo, mas passou a atrair turistas por permitir acesso ao Rio Amazonas. Sua primeira estrutura era de madeira, e media 472 metros de comprimento.

Conforme relatado, o Trapiche passou por várias fases, mas consolidou-se em um padrão estruturalmente permanente. Sua existência, sem dúvida, proporcionou um crescimento satisfatório nos parâmetros urbanos da cidade, bem como um elemento que se inseriu na história dos Amapaenses em geral. Podemos visualizar a estrutura inicial projetada para o Trapiche, que tinha naquele momento como função principal o atendimento de embarque e desembarque de passageiros que vinham do interior do Pará e vice-versa (Figura 3).

Figura 3 – Trapiche Eliezer Levy (1958)



Fonte: Revista Amapá News (Ed.01 - Ano I - 2001).

Sua estrutura era toda em madeira de lei, com um formato mais simples, sem equipamentos urbanos que pudessem recepcionar as pessoas proporcionando um maior conforto e serviu durante muito tempo como principal porto de Macapá. Embarcações de portes variados atracavam trazendo pessoas, e com elas novidades, produtos e "moda". Devido a ação do tempo, o velho e forte trapiche foi deteriorando-se, e sua restauração era uma das principais promessas políticas da época (figura 4).

Figura 4 – Trapiche Eliezer Levy Estrutura em Madeira de Lei



Fonte: revista Amapá News (Ed.01 - Ano I - 2001).

2.4 ALTERAÇÃO DAS ATIVIDADES DO TERMINAL DE EMBARQUE E DESEMBARQUE PARA O MUNICÍPIO DE SANTANA

Com a transferência do porto para o município de Santana/AP, atual porto do grego, o trapiche tornou-se sem função, ficou abandonado pelas autoridades e população. Devido esta mudança, as atividades que ali eram desenvolvidas como: recepcionar familiares e amigos que chegavam nas embarcações que vinham do estado do Pará, realizar passeio de contemplação por toda sua extensão para ver rio Amazonas, encontro entre amigos, seção de fotos entre outras atividades de lazer, tornou-se secundário para a população Amapaense, tornando o Trapiche Eliezer Levy pouco atrativo.

Santana após ser desmembrada do município de Macapá, passou a realizar várias dinâmicas, e uma das principais foi adotar a transferência de embarque e desembarque de passageiros e mercadoria do trapiche Eliezer Levy, para o porto de Santana, por apresentar melhor estrutura. A mudança para o Município de Santana causou um certo descontentamento para população de Macapá, o que ocasionou um afastamento das pessoas em relação ao equipamento urbano que até então era o ponto de encontro dos moradores, principalmente aos finais de semana, deixando o lugar sombrio e vulnerável pela falta de segurança. Isso também impactava outros pontos turísticos relevantes naquele espaço urbano como o Hotel Macapá e a Fortaleza de São Jose de Macapá.

2.5 A REFORMA DOS ANOS 1990 DA MUDANÇA DE FUNÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY

Devido a transtornos gerados pela mudança de função do porto para o município de Santana, os gestores públicos deram início a reconstrução de um novo Trapiche, a fim de atrair a população novamente para aquele espaço público. Portanto em 1999, no governo de João Alberto Capiberibe, o Trapiche ganhou uma nova estrutura de concreto voltada ao turismo, utilizando-se dos mais avançados recursos da engenharia civil, e presenteando a cidade com um novo e fortalecido trapiche, no dia 27 de setembro de 1998.

A reforma durou um ano e quatro meses e a edificação foi composta por madeira de lei e concreto armado que deu uma nova vida aos 372 metros de

comprimento de trapiche, como mostra a (Figura 5). Ficando evidente a transformação que foi realizada, tanto de formato, quanto de material tornando o equipamento com uma arquitetura mais moderna. A proposta era voltada para o turismo de lazer e contemplação do Rio Amazonas, o novo espaço ganhou um bondinho facilitando o acesso dos visitantes ao final do Trapiche, proporcionando mais conforto e acessibilidade aos que ali visitavam.

A nova estrutura perdeu a função de embarque e desembarque de pessoas, perdendo-se o elo que mantinha com a comunidade Amapaense, sem ofertar algo que atraísse a população para o local, tornando-se apenas um lugar de visitação dos turistas em Macapá. O projeto contemplou apenas o arquitetônico voltado para o equipamento em si, deixando de planejar o urbanismo do entorno, isso pode ter sido a causa do pouco uso do equipamento por parte da sociedade Amapaense.

Figura 5 – Trapiche Eliezer Levy



Fonte:<http://www.flickr.com/photos/erichmacias/158187065/sizes/z/in/photostream>

O Trapiche passou por uma revitaliza o em 2011 com seus 372 metros de comprimento, ele recebe em média 20 mil visitantes por mês entre turistas e moradores locais (IBGE, 2015). O novo Trapiche   uma obra de arte e engenharia, em sua extensão existe um trilho para o percurso do bondinho, após a revitaliza o, e em pouco tempo o bondinho tornou-se inoperante devido falta de mão de obra local para realizar as manuten es e toda estrutura do Trapiche entrou em declínio pelo abandono da popula o. (Figura 6)

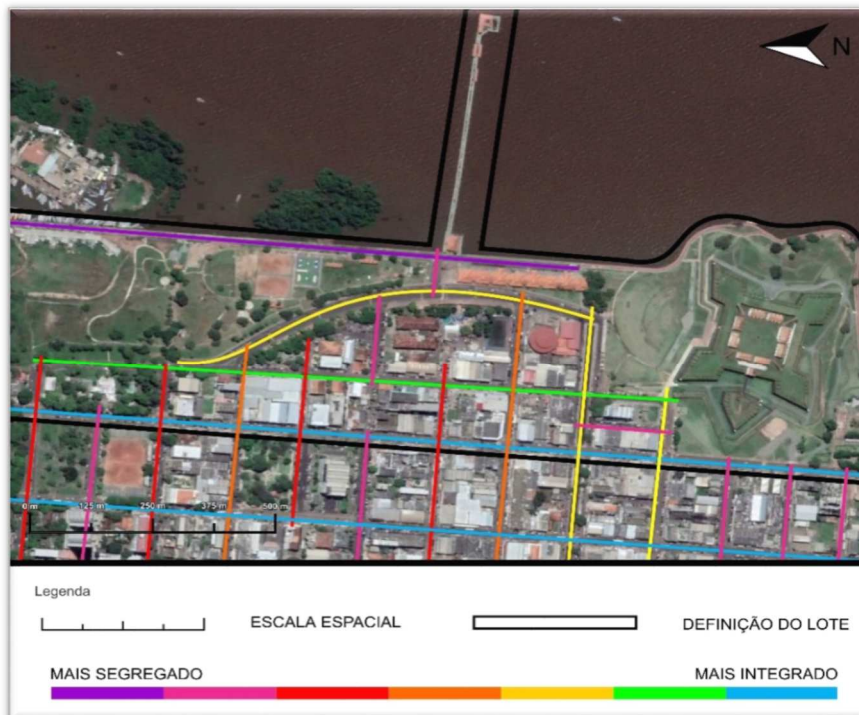
Figura 6 –Trapiche Eliezer Levy



Fonte:<http://www.flickr.com/photos/erichmacias/158187065/sizes/z/in/photostream>

Portanto, devido à quebra de elo entre o Trapiche e a sociedade e com base no PDTIS, realizou-se um projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche Eliezer Levy e seu entorno, entre as avenidas Mendonça Júnior e avenida Rio Tefé, no perímetro da orla, sendo este recorte a área de interesse para a proposta. Ruas expressas e coletoras darão acesso ao projeto (Figura 7).

Figura 7 – Limitação de Lotes e vias



Fonte: Leite, 2019.

O Trapiche destaca-se principalmente pela sua beleza natural, a história que o mesmo apresenta e a relevância do equipamento para a sociedade Amapaense, além de estar próximo aos demais equipamentos de suma importância para a cidade como a praça beira rio, o hotel Macapá, a Fortaleza de São Jose de Macapá, Parque do Forte, Mercado Central, Bares e Restaurantes. Isso tudo configura a paisagem urbana da orla onde será inserido o projeto em questão.

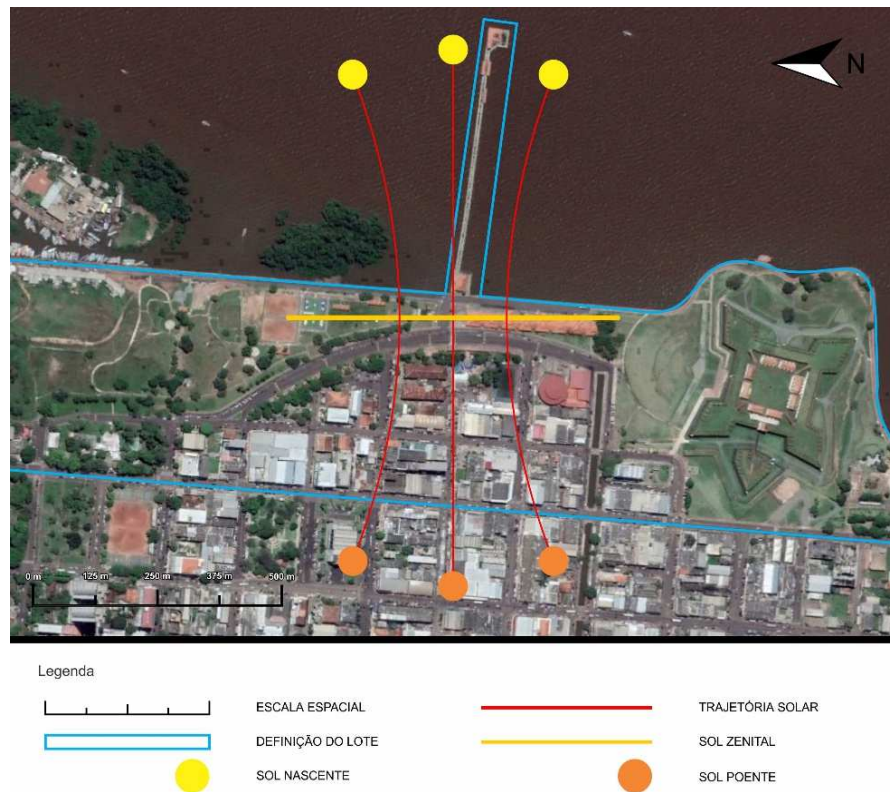
O projeto sugere proporcionar condições de acesso e promoção da oferta turística de forma a buscar o planejamento urbano sustentável, o resgate da identidade cultural e a integração dos equipamentos urbanos por meio de uma gestão participativa e local, abordando o contexto do planejamento urbano sustentável como ferramenta norteadora do processo de crescimento econômico baseada em três princípios de suma importância para alcançar o objetivo em questão, conforme citação:

Os três princípios fundamentais do desenvolvimento sustentável que deviam ser aplicados ao desenvolvimento sustentável são: Respeitar o meio ambiente de forma que o desenvolvimento seja compatível com a manutenção dos recursos naturais em terra, mar e ar (não contaminação). Respeitar a cultura e os valores das pessoas que moram em regiões receptoras do turismo. Buscar um desenvolvimento que seja economicamente eficiente, e a gestão dos recursos de modo a conservá-los para as gerações futuras. (BALAZÁ, NADAL, 2003, p.11).

Os princípios poderão ser desenvolvidos através de ações que visem um entendimento maior do solo urbano por parte da população que habita nos respectivos locais em questão. Segundo Amado (2002), os sistemas de planejamento territorial acompanharam a evolução do processo econômico e político no que se refere a qualidade de vida da população, deixando de ter uma natureza essencialmente regulamentar e restritiva, fato esse que levou-se a uma maior conscientização provocando a necessidade de integração do componente ambiental ao planejamento.

No planejamento do projeto foi realizado um estudo na apropriação em um dos benefícios naturais que é o vento, para proporcionar os usuários conforto e também para que os mesmos possam usufruir das belezas naturais presentes no local (Figura 8).

Figura 8 – Representação dos ventos



Fonte: Leite, 2019.

O projeto apresentado para o Trapiche Eliezer Levy objetiva legitimar o espaço, agregando serviços e estratégias capaz de disseminar atratividade ao espaço de lazer, esporte, cultura e o desenvolvimento econômico, gerando renda a comunidade e proporcionando-lhes melhor qualidade de vida aos moradores e visitantes.

2.6 CONDIÇÕES ATUAIS DO TRAPICHE ELIEZER LEVY

De acordo com visitas realizadas in loco, o Trapiche Eliezer Levy encontra-se fechado para manutenção a mais de 24 meses, estão funcionando somente a sorveteria e a cafeteria, sem previsão para reabertura. Observou-se que a infraestrutura urbana do espaço é considerada crítica, pois apresenta diversos problemas urbanos, sociais, econômicos, ambientais e estruturais (Figura 9).

Figura 9 – Trapiche Eliezer Levy (interditado)



Fonte: Leite, 2019.

De acordo com a pesquisa, constatou-se que é necessário investimento em projetos arquitetônicos e urbanísticos contemporâneos que proporcionem qualidade de vida à população, bem como projetos sociais ofertados pelo poder público e empresas privadas para sociedade sensibilizando-a e alertando-os sobre a importância histórica que o Trapiche proporciona para Macapá, através de oficinas que façam com que a população se aproprie do espaço urbano em questão.

Figura 10 – Trapiche Eliezer Levy



Fonte: Leite, 2019.

Não existe projeto urbano no entorno que proporcione uma junção das funções com o arquitetônico, ficando aberto para a realização do mercado informal, sem planejamento, e sem fiscalização a morfologia do espaço perde sua característica turística devido a variadas dinâmicas realizadas em alguns pontos da orla, existe um abandono total em vários pontos como no Complexo de Bares e Restaurantes, Hotel Macapá e no espaço próximo as embarcações do santa Inês gerando espaços urbanos ociosos, propiciando vulnerabilidade para desencadear problemas sociais, ambiental econômico e de infraestrutura urbana.

O quadro 3, apresenta a caracterização dos problemas urbanos gerados devido à falta de planejamento urbano para aérea de orla da cidade de Macapá, onde estão localizados os pontos turístico mais relevantes para a cidade. Além dos pontos turísticos, existe um forte atrativo que é o Rio Amazonas, o maior rio de água doce da américa latina. O que torna a área mais atrativa aos turistas e população.

Quadro 3 – Caracterização dos Problemas Urbanos

PROBLEMAS	
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Criminalidade - Pedintes - Segurança - Abandono Local
AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none"> - Poluição do rio - Despejo de dejetos diretamente no Rio Amazonas
ECONÔMICO	<ul style="list-style-type: none"> - Informalidade - Fiscalização sanitária inexistente no comércio informal
INFRAESTRUTURA URBANA	<ul style="list-style-type: none"> - Pavimentação precária em alguns pontos - Calçadão da orla não atende à demanda atual - Falta de manutenção no Bondinho - Alguns pontos do Trapiche necessitam de reparos - Sinalização precária

Fonte: Leite, 2019.

Com os dados coletados in loco, foi realizando um projeto arquitetônico e urbanístico com o objetivo de sanar problemas existentes no Trapiche Eliezer Levy e seu entorno, fazendo junção deste equipamento com o meio urbano, propiciando a comunidade e visitantes qualidade de vida com sustentabilidade e valorização histórica do espaço urbano.

3. LEGISLAÇÃO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY

3.1 LEGISLAÇÃO VIGENTE

Os planos diretores das cidades são instrumentos básicos da política de desenvolvimento e de expressão urbana, que propõe diretrizes que guiam sobre o que deve ou não ser feito no território municipal. Nele são identificadas e delimitadas as áreas urbanas e rurais, e traçadas as estratégias para o seu desenvolvimento, buscando assegurar os direitos fundamentais, a sustentabilidade e o atendimento pleno às demandas da população.

De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (PDDUA, 2004) sobre o Uso e Ocupação do Solo, o Trapiche Eliezer Levy está situado na área de interesse turístico (AIT), que são áreas destinadas prioritariamente para o desenvolvimento de atividades voltadas para o turismo sustentável incluindo as seguintes diretrizes:

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. Parágrafo único. 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.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (PDDUA, 2004), ressalta em seu Art. 33, que a estratégia para Qualificação do Espaço Urbano tem como objetivo geral ordenar e regulamentar o aproveitamento

dos espaços da cidade, para propiciar um ambiente mais saudável e confortável para os seus usuários e criar novas oportunidades de geração de trabalho e renda para a população, sobretudo relacionadas ao lazer e ao turismo e uma das diretrizes para a qualificação desse espaço urbano e a valorização dos bens históricos e culturais da cidade de Macapá.

3.2 SUBZONAS – TRAPICHE ELIEZER LEVY

No PDDUA (2004) art. 142 Trapiche Eliezer Levy está presente como Subzonas de Fragilidade Ambiental (SFA), que são aquelas cujas condições ambientais exigem controle no adensamento, destinando-se basicamente ao uso residencial e turístico, com as seguintes diretrizes:

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 infraestrutura urbana nas áreas deficitárias;

VI - normas e projetos específicos para as áreas ocupadas por equipamentos especiais;

VII - aplicação dos instrumentos indutores do desenvolvimento urbano para incentivo à ocupação de grandes terrenos e glebas vazias nos locais melhor dotados de infraestrutura urbana e com menor grau de fragilidade ambiental para incentivo à implantação de estabelecimentos hoteleiros;

VIII - articulação com o Ministério do Exército para utilização de área sob seu domínio para ampliação da malha urbana.

Na seção VI do Plano de Qualificação do Espaço Urbano no art. 158 é o instrumento básico do ordenamento da rede de logradouros públicos, com a finalidade de qualificar os espaços públicos na cidade de Macapá e promover melhorias na acessibilidade urbana, em parceria com entidades de classe e de moradores, para

adequação dos calçamentos e melhoria na conservação e manutenção das vias públicas.

3.3 Demais Legislações Relevantes

Além das legislações básicas que vigoram o Trapiche Eliezer Levy, como o Plano Diretor, a Lei de uso e ocupação do solo, o Código de Posturas da Cidade de Macapá, ainda há diretrizes em esferas mais altas e específicas que podem se aplicar a área de estudo por suas características peculiares.

Por ser uma área costeira da cidade, deve-se levar em consideração as legislações sobre Terrenos de Marinha e as diretrizes do Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla. Por apresentar zonas portuárias também se submete pontualmente as Leis das Capitania dos Portos. Diversos agentes do poder público presentes na área visam melhorar a qualidade do uso deste espaço modernizando e integrando legislações de diferentes autores.

Quadro 4 – Legislações relevantes

Terrenos de Marinha	Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla.	Capitania dos Portos
<p>Um dos bens da União, essa faixa tem 33 metros contados a partir da margem em direção ao continente ou ao interior das ilhas costeiras com sede de Município.</p> <p>Além das áreas ao longo da costa, também são demarcadas as margens de rios e lagoas que sofrem influência de marés.</p>	<p>Coordenado em conjunto pelo Ministério do Meio Ambiente e pelo Ministério do Planejamento.</p> <p>Orçamento e Gestão, por meio da Secretaria do Patrimônio da União (MP/ SPU), busca implementar uma política nacional buscando articular ações de incentivo ao turismo, de proteção ao meio ambiente.</p>	<p>Desde 24 de junho de 2017, a Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) entrou em operação com um Posto de Controle, tendo como atribuição principal monitorar o tráfego aquaviário das embarcações que demandam à barra norte do Rio Amazonas, canal de Santana e demais Portos e Terminais Hidroviários da Região Amazônica.</p>

Fonte: Leite, 2019.

4. EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE MACAPÁ - PLANOS URBANÍSTICOS ENTRE 1959 A 2004

O urbanismo é a disciplina que procura entender e solucionar os problemas urbanos. Este termo é relativamente recente, que segundo G. Bardet (1990) ele surgiu pela primeira vez em 1910. No entanto, conforme Benevolo (1971), pode-se dizer que o urbanismo moderno nasceu até mesmo antes de se utilizar este termo, isto é, entre os anos 1830 e 1850.

De outro modo, na opinião de Goitia (1992), o grande desenvolvimento das cidades e das formas de vida urbana é um dos fenômenos que melhor caracteriza nossa civilização contemporânea. A cidade não é um feito recente: é resultante de um processo histórico. Ao longo deste século e do passado, observa-se um aumento vertiginoso da migração da população rural para as cidades. Tal fato tem modificado a distribuição da população mundial, ele afirma que uma das grandes marcas desse século tem sido o “formidável crescimento dos grandes centros urbanos.

Contudo, nas últimas décadas, o ritmo de crescimento das cidades está sendo muito superior ao das possibilidades de previsão das autoridades públicas, a sua capacidade de assimilar os problemas e geralmente dos recursos disponíveis para proceder às reformas de grande vulto que se fazem necessárias para criar novas estruturas eficazes.

Para Abiko (1990), as reflexões incidentes sobre a situação habitacional nos grandes centros urbanos mostram que as soluções mais significativas encontradas pela população pauperizada para resolver seu problema imediato de falta de um "teto" podem ser caracterizadas de acordo com os diferentes tipos de moradia atualmente existentes, tais como os cortiços, as casas precárias de periferia, os barracos de favelas e os sem-teto.

Esses tipos de moradias são mais encontrados em ambientes degradados, clandestinos e sem infraestrutura. Segundo Abiko (1993), essas moradias constituem assentamentos periurbanos que distinguem um processo diferenciado de produção de cidades, com características próprias de constituição, crescimento e mudança com o decorrer do tempo.

Portanto, vem se questionando qual o urbanismo adequado para esta cidade moderna, principalmente nas cidades dos países em desenvolvimento. O termo

urbanismo é quase que empregado exclusivamente nas situações aonde irá se desenhar ou projetar uma nova cidade, a partir de um espaço desocupado e vazio, isso permite que grandes centros urbanos já desenvolvidos tornem-se cada vez mais um caos, com crescimento cada vez mais desorganizado.

Esse fato não ocorre especialmente nos países em desenvolvimento, onde se procura uma ação urbana sobre o existente, com recursos limitados e com todas as condicionantes de natureza social e política. Nessa direção, a ação urbana cada vez mais se distancia do urbanismo clássico para se aproximar de um entendimento da cidade enquanto um empreendimento.

Segundo a Carta de Atenas, o urbanismo, que não se pode submeter às regras de um esteticismo gratuito e esterilizante, deve ser por sua própria essência de ordem funcional. De acordo com a Carta de Atenas, a cidade possui quatro funções fundamentais, pelas quais o urbanismo deve velar são: habitar; trabalhar; circular e cultivar o corpo e o espírito, sendo seus objetivos: a ocupação do solo, a organização da circulação e a legislação (BIRKHOLZ, 1967).

Para Macapá, a partir de Planos urbanísticos pré e pós território desenvolvidos para a cidade, foi analisada a evolução urbana que se deu a partir dos planos para a cidade, há registro de documentos e relatórios encontrados nos arquivos do Governo Estadual e na Prefeitura Municipal de Macapá, mostrando que desde 1959 no então Governo do Território Federal do Amapá, já iniciava-se a busca por elaboração de planos técnicos.

Encontrou-se cinco (05) planos diretores, sendo um (01) que inclui todo território; um (01) abrangendo Macapá e Santana, um (01) específico de Santana e dois (02) exclusivos para Macapá conforme o quadro 5, que especifica o objetivo de cada plano de acordo com o quadro, sempre mostrando-se a preocupação com o desenvolvimento da cidade, acentuando desde então as potencialidades turística que a cidade apresenta. Muito do que foi planejado não foi colocado em prática ficando apenas nos papéis, porém observou-se nos estudos dos respectivos planos que faltou a participação da população para que os planos fossem inseridos na cidade de forma conjunta com as necessidades dos habitantes.

Quadro 5 – Planos Diretores no Amapá – 1959 a 2004

Documentos Oficiais	Ano do Documento	Objetivo
GRUMBILF do Brasil	1959	Contemplar o planejamento urbano para Macapá e Santana, vislumbrando, principalmente a expansão e integração das duas cidades.
Fundação João Pinheiro	1973	O desenvolvimento urbanístico de Macapá através da estimulação da política de ocupação urbana e o zoneamento com base na predominância do uso do solo.
Plano H. J. Cole	1979	Tinha como objetivo na elaboração do plano, construir equipamentos turísticos capazes de constituir atração turística nacional e internacional.
Plano Diretor Urbano/Macapá	1990	O objetivo era garantir a contribuição de profissionais com visão abrangente e concreta da cidade, além da dupla condição de técnico e morador, a sensibilidade e o entendimento para os fatos sociais que emergem das carências da população.
Plano Diretor Urbano/Macapá	2004	O Plano Diretor tem por meta trabalhar a questão do desenvolvimento sustentável de Macapá. Para isto, irá buscar a valorização das potencialidades culturais, econômicas e sociais do município, bem como a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Fonte: Leite, 2019.

O Amapá, em um período de 46 (quarenta e seis) anos, experimentou os 05 (cinco) planos diretores que foram solicitados por distintos governos do território e dos governos municipais. Diante de estudos realizados para esta pesquisa, constatou-se que de todos os planos criados Tostes (2006), afirma que o PDUA/fundação João Pinheiro (1973), foi o que mais teve densidade na sua aplicação, isso ocorreu devido

o gerenciamento do plano por parte do Governo do Território Federal do Amapá em conjunto com o Ministério do Interior.

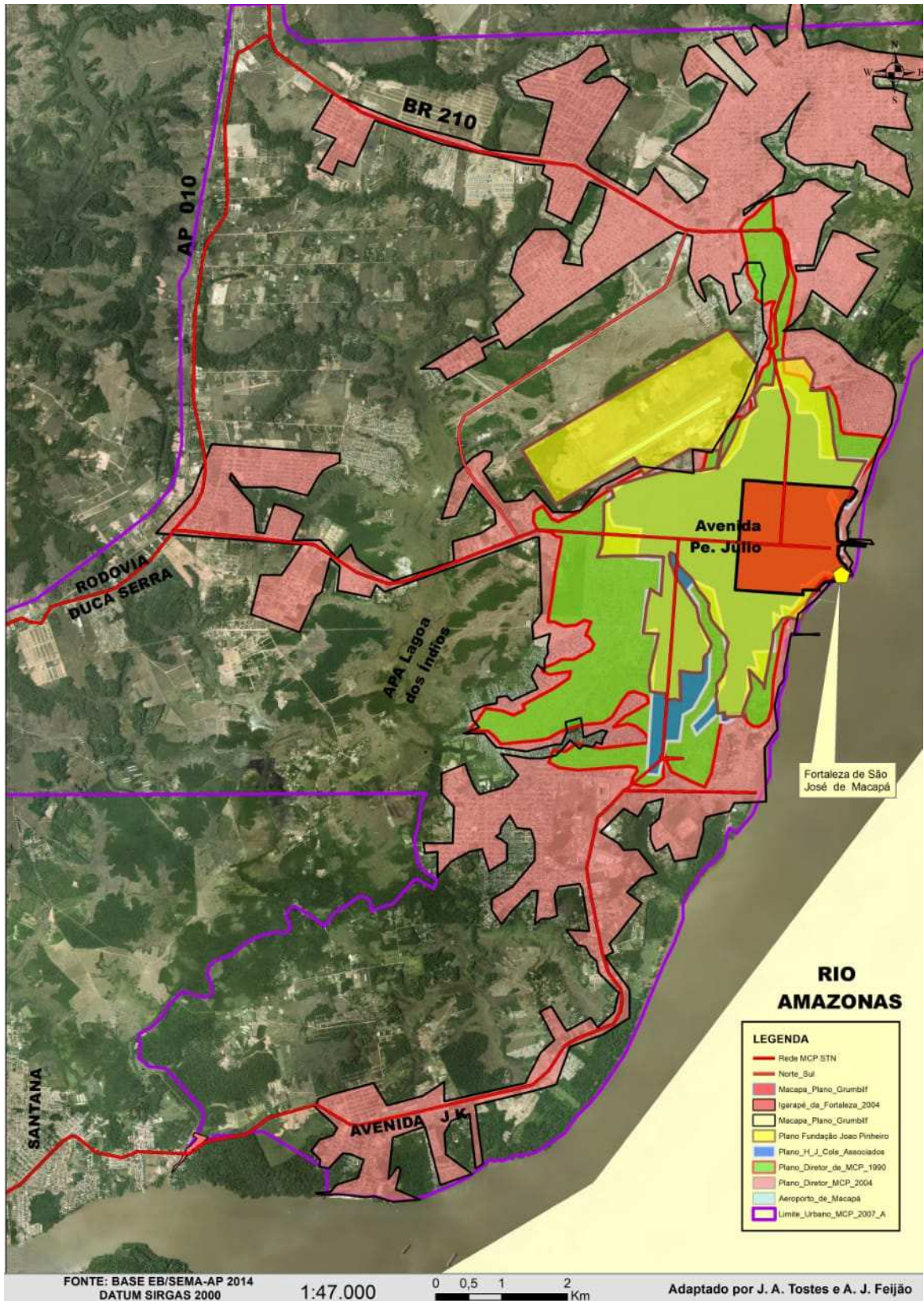
De acordo com a Fundação João Pinheiro (1973), a aplicação deste plano se restringiu muito a Macapá e Santana. A proposta do PDU/João Pinheiro era ter uma abrangência em todo o território do Amapá fazendo de Macapá o centro administrativo de serviços, cabendo a Santana a posição de núcleo industrial e portuário.

Diante de tais planos foi avaliado quais benefícios aplausíveis eles trouxeram para o objeto desta pesquisa, o Trapiche Eliezer Levy e seu entorno no que condiz aos aspectos temporais dos documentos analisados. Por se tratar de uma área de orla de frente para o Rio Amazonas, é um local que influencia variados tipos de dinâmicas devido sua localização e dos interessados a se beneficiar do espaço.

Observa-se na (Figura 11), nos planos urbanísticos entre 1959 a 2004 que houve um crescimento espacial da cidade de Macapá, o que fortaleceu a evolução urbana. Mesmo que muitos dos planos elaborados não terem sido colocado em prática pela não participação da sociedade na elaboração dos mesmos. Foram de supra importância para o desenvolvimento da cidade de Macapá e Santana, pois essas ferramentas são fortemente capazes de promover melhoramento no espaço urbano.

Esses planos se bem praticados são capazes de organizar um espaço urbano, trazendo grandes benefícios para uma cidade ou município, pois através deles é possível aderir uma morfologia urbana de forma organizada, fazendo com que as atividades característica de cada local ou região seja executada com sucesso e satisfação. Gerando qualidade de vida para população que ali habita.

Figura 11 – Planos Diretores – 1959 a 2004



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão,2019.

O perímetro da pesquisa tem como delimitação a evolução urbana da orla da cidade de Macapá em que está inserido o Trapiche Eliezer Levy no período e 1940 a 2018, que estão distribuídos da seguinte maneira: 1940 a 1950, de 1950 a 1960, de 1960 a 1970, de 1970 a 1980, de 1980 a 1990, de 2000 a 2004 e de 2004 a 2018. Esses períodos foram assim divididos por considerar que do final dos anos 50 a meados de 2000 foram criados vários planos urbanísticos para Macapá junto a uma série de fatos que contribuíram fortemente para evolução urbana da cidade e do perímetro do Trapiche Eliezer Levy e seu entorno.

Essa evolução é de suma importância para o planejamento urbano, visto que Macapá está localizada à margem esquerda da foz do Rio Amazonas, cortada pela linha do Equador e possui uma orla fluvial com aproximadamente 120 km de extensão (Macapá, 2004), sendo que 20km são de orla urbana da sede do município, onde os problemas e conflitos de uso e ocupação são maiores.

Segundo Tostes (2012), muitos dos planos urbanos para Macapá foram fracassados devido não haver a participação da sociedade no processo de criação dos respectivos documentos. As orientações contidas no Plano de 2004 confirmam a base de um processo de planejamento permanente de gestão urbana e ambiental do município, tendo na participação popular um dos principais componentes para a consolidação, que deve ir além do objetivo maior da política de desenvolvimento urbano.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá tem por meta trabalhar a questão do desenvolvimento sustentável de Macapá. Para isto, irá buscar a valorização das potencialidades culturais, econômicas e sociais do município, bem como a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Braga (1995 apud Tostes, 2012), diz que é necessário haver um equilíbrio entre os aspectos técnicos e políticos do planejamento, lembrando sempre que, em última instância, planejar é fazer política. Ainda afirma que o fracasso dos planos diretores no Brasil é ocasionado pela má concepção de planejamento por parte das autoridades legislativas.

Além disso, sobre a falta de implementação dos planos, Braga (1995) ressalta é devido a dois grandes fatores que são a falta de sensibilização dos agentes municipais em conhecer o plano e seus benefícios, não apenas encarar o plano como

algo burocrático e inútil, ou como um instrumento útil apenas para facilitar a obtenção de recursos e a elaboração dos planos por empresas ou órgão estranhos à administração pública local, isso tendência a diversos problemas que inviabilizam sua implementação.

Observou-se que ambos os autores concordam que o fracasso dos planos diretores envolve questões do conhecimento desta ferramenta, tanto por parte dos técnicos municipais, quanto da sociedade envolvida, pois acredita-se que esta ferramenta norteadora do espaço urbano pode sim, através de suas diretrizes, promover um melhoramento no espaço urbano e trazer qualidade de vida a todos, não havendo segregação espacial, onde todos possam usufruir dos benefícios da cidade de forma sustentável.

4.1 PLANOS URBANÍSTICOS 1959 – 2004

4.1.1 Plano Grumbilf do Brasil (1959)

Foi proposto para Macapá alguns planos diretores para auxiliar no planejamento urbano, porém nem tudo que está descrito nos planos é refletido na cidade de Macapá. Essa produção espacial se dá através de obras arquitetônicas, infraestruturas concretizadas e desenhos que se formam para estruturar a vida humana.

Os planos urbanísticos para Macapá foram elaborados entre 1959 e 2004, o primeiro plano urbanístico intitulado Plano Grumbilf do Brasil (1959), que contemplava no mesmo documento o planejamento urbano para Macapá e Santana, vislumbrando principalmente a expansão e integração das duas cidades, porém Santana era tratada neste plano de forma sucinta.

A empresa Grumbilf do Brasil foi contratada pela Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) no ano de 1959, tendo como objetivo a elaboração das primeiras diretrizes urbanísticas para Macapá para garantir o planejamento e controle do crescimento urbano e a regularização das construções, principalmente no que tange aos projetos relacionados ao fornecimento de energia elétrica realizados pela Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA).

O relatório da Grumbilf garantiu um Plano de Urbanização para cidade de Macapá, podendo-se destacar a implantação de alguns importantes empreendimentos, como da Usina Hidroelétrica Coaracy Nunes, no Rio Araguari, garantindo o fornecimento de energia principalmente para a capital Macapá, a realização de arruamentos, serviços de terraplanagem, redes de água e esgoto.

A execução do plano urbanístico ocorreu principalmente pelo crescimento desordenado e rápido da cidade de Macapá com concessões precipitadas de áreas e lotes sem a base de um plano diretor. Segundo Tostes (2006, p. 67):

O traçado urbano, com avenidas e ruas largas e com praças amplas, permitia soluções urbanísticas sem desapropriações ou demolições onerosas. O desejo do governo era conservar as construções existentes, programando a urbanização para uma população estimada de 100.000 habitantes, a ser atingida, conforme previsões criteriosas, dentro de mais ou menos 30 anos, ou seja, até o final da década de 1980.

Porém as expectativas da Grumbilf não foram alcançadas, conforme o mesmo autor, a população teve crescimento além do previsto, e outros fatores influenciaram muito nesse processo, principalmente a distribuição populacional.

A população se concentrava mais no Bairro Central de Macapá, nos arredores da Igreja e Fortaleza de São José de Macapá e do mercado Central, no bairro do Trem e nas proximidades dos igarapés. A evolução e o crescimento da cidade deveriam se processar naturalmente de acordo com as condições topográficas e os costumes dos seus habitantes (TOSTES, 2006).

A cidade de Macapá foi projetada com arruamentos, praças e lotes bem dimensionados. Os arruamentos estavam orientados nos sentidos Norte/Sul e Leste/Oeste, acompanhando a margem do rio Amazonas. Por isso não houve problemas para propor a expansão urbana da cidade, somente no que diz respeito à presença de áreas de ressaca próximas a locais residenciais consolidados.

O Plano Grumbilf do Brasil (1959), se preocupou em relação às áreas de lazer como a praia do Araxá, pois com custo baixo poderia haver um projeto de revitalização para um local com tantos atrativos naturais. Até a atualidade, a praia do Araxá possui grandes potencialidades turísticas, de lazer e de esporte aquático, apesar dos problemas de erosão e de ocupação clandestina e desordenada que essa área sofreu nas últimas décadas.

Além da preocupação com áreas de lazer, o plano da empresa Grumbilf previa a valorização de pontos turísticos de Macapá, tais como o monumento do Marco Zero do Equador, porém a Fortaleza de São José de Macapá e o trapiche Eliezer Levy não foram citados os quais já tinham um grande representatividade para Macapá, porém deixou de ser mencionado na elaboração do plano, isso já mostra que a participação dos habitantes não foi levada em consideração a fim de mostrar a importância que tais elementos representam para a cidade.

A empresa Grumbilf do Brasil adotou algumas diretrizes para serem utilizadas no plano urbanístico de Macapá, entre elas estão: a conservação do traçado das vias já existentes na cidade; o aproveitamento da topografia peninsular da cidade e sua beleza paisagística para a criação de uma série de bairros novos cada um com sua vida própria; a introdução de ruas intermediárias no centro comercial o que facilitou o acesso a áreas principais de Macapá.

Todas essas diretrizes tiveram como foco o trecho entre a Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá e suas imediações. A partir delas houve um crescimento urbano nas áreas próximas à orla da cidade, porém não seguiram com rigidez as diretrizes propostas pelo plano causando uma série de problemas no espaço urbano o que levou a uma desorganização causando danos irreversíveis que até hoje traz graves problemas para o solo urbano.

Como exemplo destes entraves, ocorreu a ocupação desordenada no Bairro Santa Inês e Araxá e a descaracterização do entorno do Mercado Central. Outra preocupação que o plano teve foi com o lazer dos cidadãos de Macapá, as praças, a arborização, os locais de esporte e recreação.

Observa-se na (Figura 12) os traços e diretrizes elaborados para a cidade de Macapá, como bem observado na imagem apresenta a expansão de um trecho da cidade e a integração com o município de Santana mas de uma forma sucinta, dando enfoque mas para município de Macapá. Devido ao crescimento populacional ocorrido no período do plano e os habitantes que de forma desordenada levou a não concretização do plano conforme o esperado.

Figura 12 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano Grumbilf do Brasil



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão, 2019.

Por outro lado, a população tinha e ainda têm conhecimento de que a área da orla, em especial as rampas do Bairro Santa Inês, por ser o local de atracação de barcos é imprescindível para o transporte de mercadorias provindas do interior do Território e das ilhas vizinhas do Estado do Pará.

O plano da empresa Grumbilf tinha por finalidade orientar a expansão da cidade. Entretanto ele poderia se sujeitar a alterações, onde a evolução futura da cidade em desacordo com as previsões justificasse as alterações. Contudo, a falta de impulso por parte da administração pública em idealizar as proposições propostas pelo plano, causando a expansão sem ordenamento e crescimento da infraestrutura de Macapá, principalmente nos novos bairros que se configuraram na cidade, tais como o Santa Inês e o Araxá.

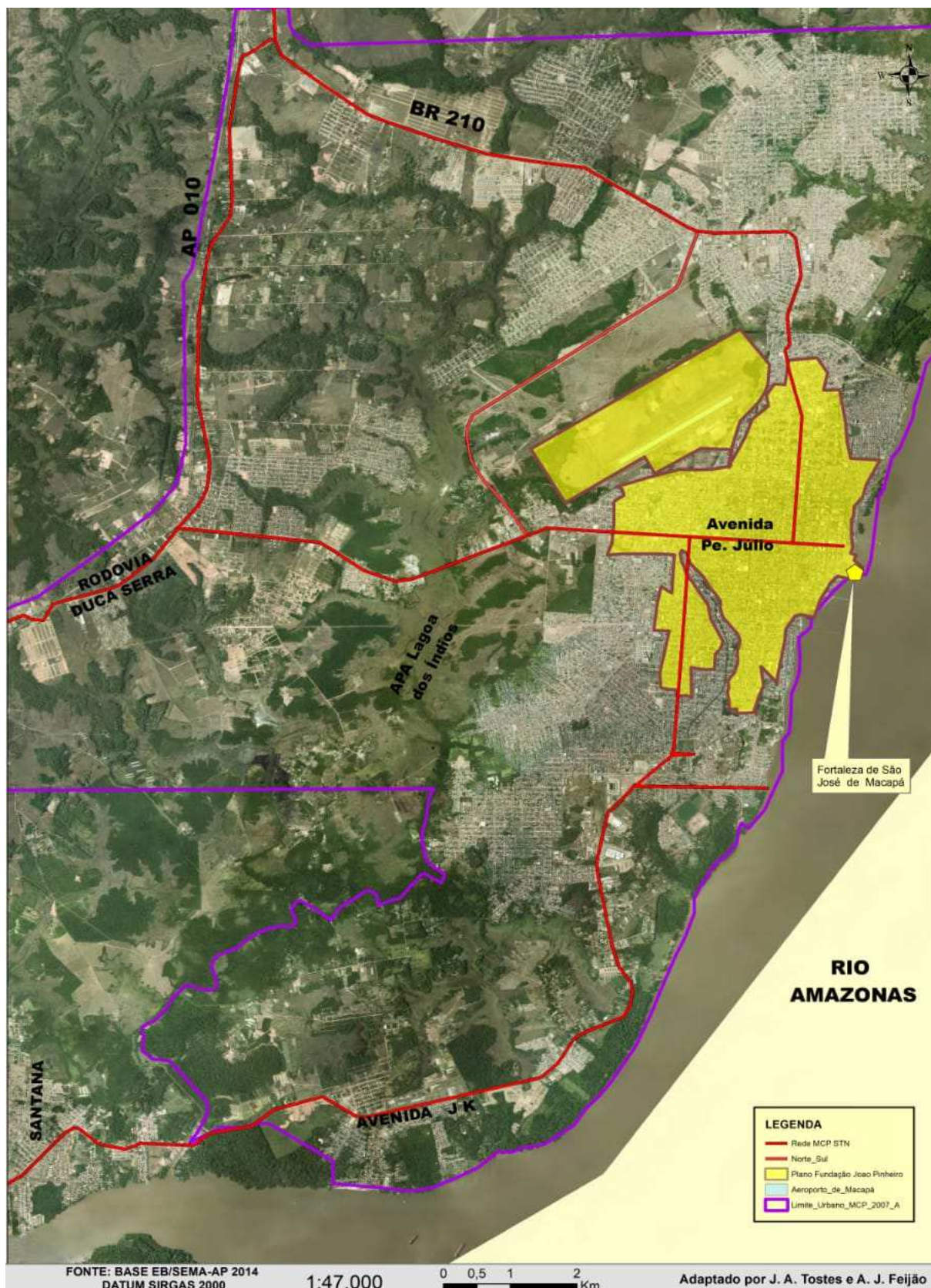
4.1.2 Plano da Fundação João Pinheiro

Posteriormente, no ano de 1970, foi elaborado o plano urbanístico de autoria da Fundação João Pinheiro (1973), em ação conjunta entre o Governo do Território Federal do Amapá e da Secretaria Adjunta Ministério do Interior. De acordo com as ideias de Tostes (2006), nota-se que as ideias para o novo plano urbanístico foram apenas mais uma alternância quando se trata de analisar as implicações sobre o espaço urbano territorial. Estabelecendo a organização dos espaços e divisão dos usos na cidade foi quando a cidade foi dividida em zonas, encarecendo, futuramente, um melhor planejamento e gestão da malha urbana:

A ocupação se processa do centro para a periferia, como era de se esperar, havendo relativa equivalência no ritmo de crescimento dos bairros periféricos, como Beírol, Buritizal, Santa Rita e Pacoval". (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1973, p. 163).

Ao comparar a (Figura 12) com a (Figura 13), é possível verificar que a área focada pelo Plano da João Pinheiro, supera a área do Plano da Grumbilf do Brasil. Isso demonstra que houve uma preocupação maior da Fundação João Pinheiro em urbanizar uma área além dos limites próximos a orla do Amazonas.

Figura 13 – Desenho urbano de Macapá no período do P. da F. João Pinheiro



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão, 2019.

Segundo Tostes (2006), o plano de João Pinheiro tinha por objetivo central o desenvolvimento urbanístico de Macapá através da estimulação da política de ocupação urbana e o zoneamento com base na predominância do uso do solo. Além disso, visava permissão de provisão e reservas de áreas para expansão urbana, bem como assegurar a provisão dos custos de implantação da infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos, em benefício da coletividade, fornece amplas diretrizes técnicas para intervenções da administração municipal.

Outro aspecto importante considerado no plano proposto pela Fundação João Pinheiro foi a seleção de áreas para a expansão urbana, verificada as áreas propícias à implantação de núcleos habitacionais, levando em consideração a disponibilidade das mesmas, recaindo a preocupação sobre os setores que se apresentavam as seguintes condições, segundo Tostes (2006, p. 95):

- Topografia relativamente plana;
- Distância razoável a área urbanizada e com adequado acesso;
- Facilidade para extensão de infraestrutura;
- Obediência do zoneamento proposto para a cidade, servindo apenas os setores indicados para a ocupação residencial ou expansão urbana.

Em relação ao prognóstico envolvendo as condições urbanas da cidade de Macapá, é correto afirmar que alguns fatores como aqueles ligados ao setor fundiário foram responsáveis por causar a redução do desenvolvimento urbano, pois a partir de um sistema de cessão de lotes, não era possível possuir o título de domínio definitivo das referidas propriedades na época, ocasionando o enfraquecimento da área de construção civil. Na época, esse plano de urbanização apresentava uma visão muito restrita sobre o futuro crescimento da capital Macapá, em virtude da localização desprivilegiada do estado, que acarretaria na estagnação econômica e habitacional, o que pode ser confirmado a seguir na passagem deste documento:

Com base nesse diagnóstico, a Fundação João Pinheiro exprimia o prognóstico de que a cidade pressionada por esses limites “não suportaria sua população além do prazo de dez anos. Assim, o desenvolvimento urbano de Macapá só seria possível através de criação de vias indutoras de ocupação de novas áreas, transpondo as ressacas e igarapés e contornando a área do aeroporto. (COLE, H.J, 1979, p. 24)

Mas é claro que mesmo com todos esses fatores apontados no Relatório, a cidade desabrochou em relação à economia e expansão urbana. Apenas em 1978 as questões fundiárias foram resolvidas quando “o Governo Federal do Território foi capacitado pela União para negociar as terras urbanas” (COLE H.J, 1979, p. 24).

Foram criados novos bairros, o crescimento se deteve do centro para a periferia através dos projetos de zoneamento a cidade se expandiu com verticalizações pontuais naquela época.

Foram construídas importantes edificações ao longo da capital, adaptadas às tipologias arquitetônicas locais, tentando acompanhar as tendências nacionais:

Macapá, nesse período, sofreu uma expansão apreciável, surgindo ao sul o bairro do Trem e parte do Beiril, além do aglomerado de palafitas no Igarapé do Elesbão; a 54 oeste, o restante do Bairro Central e parte do Santa Rita; ao norte, os bairros do Laguinho e o Igarapé das mulheres. (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1973, p. 49).

Dessa forma, a organização dos espaços e a divisão dos usos na cidade foram estabelecidas através desse plano urbanístico, em que a cidade foi dividida em zonas, encarecendo futuramente um melhor planejamento e gestão da malha urbana.

4.1.3 Plano H. J. Cole + Associados

Um novo plano surge no ano de 1977, quando foi elaborado o terceiro plano urbanístico para Macapá do escritório H.J Cole (1977), que veio como uma síntese de todo planejamento já realizado nos últimos 20 anos na cidade de Macapá. Ambos os planos tratavam do potencial ambiental da cidade, com ênfase para o turismo ambiental e o ordenamento da cidade em virtude do intenso processo de crescimento urbano que a mesma estava passando. Na (Figura 14) é possível observar a área que contemplava essa nova fase do planejamento para Macapá, que dá ênfase ao crescimento populacional e a preocupação com o meio ambiente.

A estrutura linear consiste em uma linha básica de intercomunicação, geralmente por uma estrada ou avenida-tronco, as margens da qual se dispõem e crescem paulatinamente as diversas funções urbanas. /.../já uma estrutura urbana linear permite um rigoroso parcelamento das etapas de implantação, e até mesmo a modificação ou correção, no correr do tempo das propostas e concepções formais induzidas por um plano urbanístico inicial. (H.J. COLE + ASSOCIADOS, 1971).

A imagem mostra traços mais lineares, com uma proposta voltada também para o planejamento urbano e o turismo já com um olhar voltado para o meio ambiente e a organização da cidade, visto que naquele momento o crescimento populacional já era considerado um agravante a ser pensado para a cidade de Macapá.

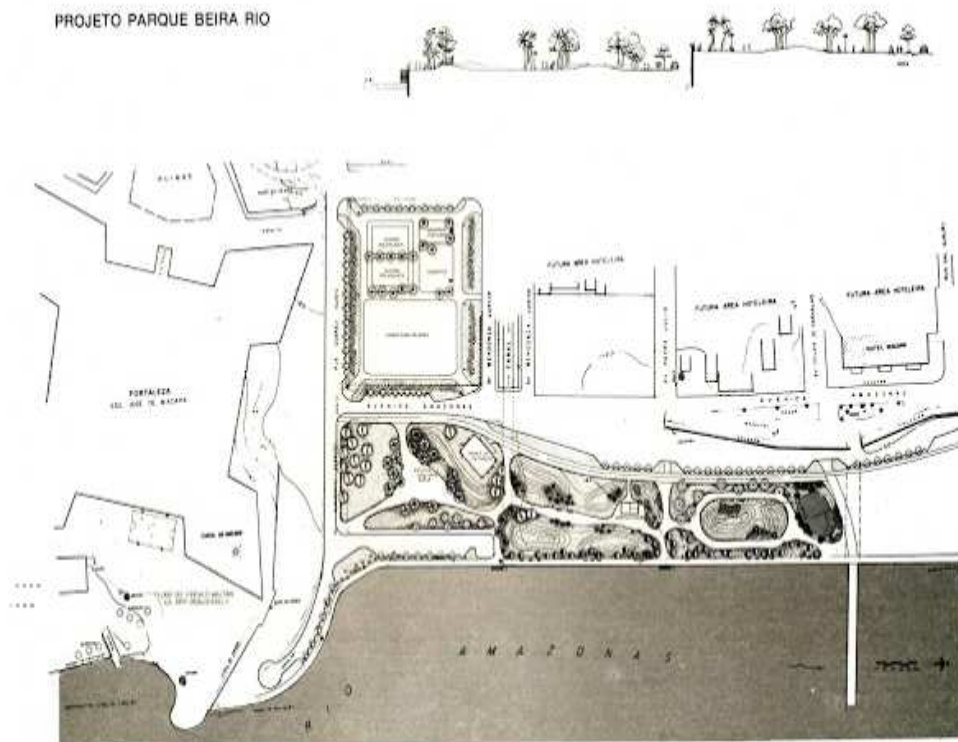
Figura 14 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano da H.J.Cole



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão, 2019.

Foram feitas intervenções urbanísticas significativas, como por exemplo o projeto da Beira Rio (Figura 15), que estruturou ainda mais a margem do rio Amazonas e o entorno da Fortaleza de São José de Macapá que é um dos principais monumentos históricos. Incentivando o turismo, que atrelado a essas intervenções, garante reflexos convenientes na economia local.

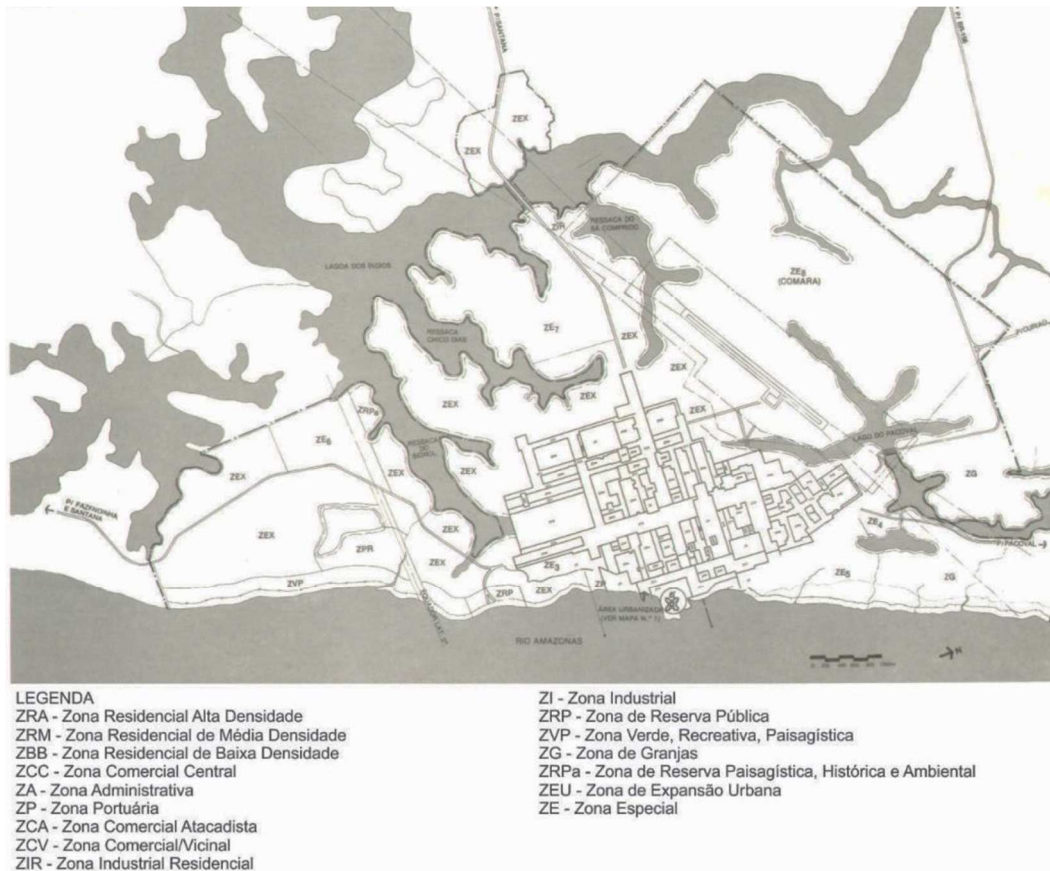
Figura 15 – Projeto Praça Beira Rio - COLE, H.J, 1977.



Fonte: HJ COLE, 1977.

Foi contemplado no Plano de HJ Cole (1977), o zoneamento urbano do município conforme (Figura 16), para o melhor ordenamento da cidade em virtude do intenso processo de crescimento urbano que a mesma estava passando. Entretanto, se fazia necessário para que o crescimento ocorresse de forma ordenada, evitando que áreas de ressacas e protegidas fossem ocupadas por imigrantes recém-chegados no território.

Figura 16 – Projeto de zoneamento Urbano – COLE, H.J, 1979



Fonte: HJ COLE, 1977.

Visto que a proximidade com grandes centros emissores e as facilidades proporcionadas pela localização privilegiada do território, com os inúmeros e diversos recursos naturais ainda inexplorados, entre outros fatores como a fronteira com Guiana Francesa e a conclusão da BR 156 ligando Macapá ao Oiapoque. Essas camadas temporais da cidade são perceptíveis e é algo normal no processo de estruturação das cidades.

Em Macapá, a própria história se delineia através desses processos urbanos, econômicos e sociais, vividos nas últimas décadas. É dessa forma que fazendo a leitura da gênese da cidade, pode-se visualizar onde ocorreu cada processo histórico, em que é perceptível enxergar o início, prosseguimento e término dos diferentes processos na composição urbana:

“Em suma, a estrutura urbana do Amapá obedecer às regras econômicas, social, cultural e principalmente histórica que de um modo geral estão compreendidas no universo urbano da Região Amazônica”. (COLE, H.J, 1979, p. 17).

Segundo Tostes (2010), O Plano Diretor HJ COLE é um dos instrumentos técnicos mais importantes de Planejamento técnico idealizado para o Amapá deve ser disponibilizado para bibliotecas, universidades e faculdades com a finalidade de ampliar as boas ideias pensadas para o meio do mundo.

Pois o mesmo tinha como objetivo na elaboração do plano, construir equipamentos turísticos capazes de constituir atração turística nacional e internacional. Como mostra a (Figura 17), seria uma espécie de projeto denominado Parque Marco Zero que iriam englobar os principais pontos turísticos como Marco Zero, Fortaleza, Rio Amazonas e o Parque das Pedrinhas, esse projeto valorizaria bastante esses equipamentos que hoje encontram-se de forma isolada e abandonada.

Figura 17 – Parque do Marco Zero



Fonte: O Projeto do Relógio do Sol - HJ COLE,1977.

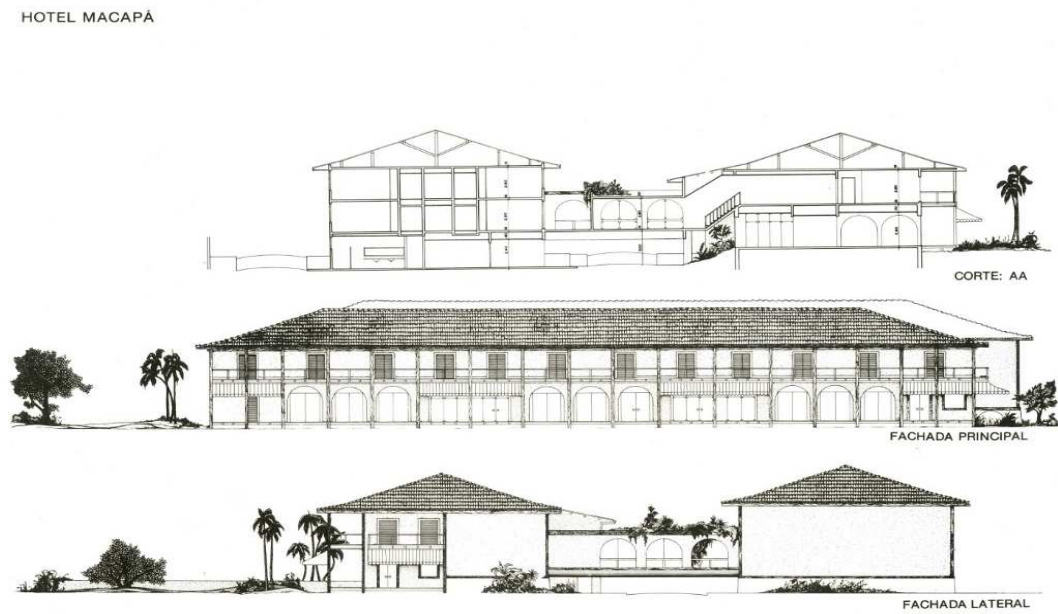
A recomendação da HJ COLE era que esta alternativa fosse implementada em etapas ao nível da capacidade de investimento do Governo, da Prefeitura, na medida em que se expandissem as atividades turísticas e o desenvolvimento sócio econômico do Amapá. Pois conforme um dos prognóstico da Empresa H.J.COLE para a economia do território do Amapá, ele enfatiza a atividade turística como uma alternativa para a economia, pois estimularia um mercado consumidor de alto poder aquisitivo. Outro projeto seria para o Hotel Macapá (Figura 18 e 19), que fica localizado na frente da cidade de Macapá.

Figura 18 – Projeto do Hotel Macapá



Fonte: Plano Diretor HJ COLE, 1977.

Figura 19 – Fachada Hotel Macapá



Fonte: Plano Diretor HJ COLE, 1977.

Percebe-se que ao longo do tempo, diversos projetos arquitetônicos ou de intervenções urbanas foram pensadas para Macapá, entretanto muitos não saíram do papel, projetos estes não apenas de cunho turístico ou paisagístico, mas também de planejamento urbano, econômico e regional, que se fossem todos implementados teriam resultado em uma outra cidade, muito diferente da atual.

4.1.4 Plano Diretor de Macapá de 1990

Devido a instalação da Área de Livre Comercio de Macapá e Santana – ALCMS após a constituição de 1988, quando o Amapá deixou de ser Território e se tornou Estado, houve um avanço representativo no comercio local, principalmente pela circulação de produtos importados da América Central.

Logo se percebe no início dos anos 1990 em Macapá um grande crescimento populacional, que resultou em um processo de ocupação desordenada, principalmente nas áreas de ressacas, e também pela criação de novos assentamentos urbanos para comportar o processo migratório, vindo principalmente dos Estados do Pará e do Maranhão, e da Região Nordeste.

Então foi idealizado o Plano Diretor de 1990 pela Empresa Municipal de Desenvolvimento e Urbanização de Macapá (EMDESUR) através da formação de uma equipe multidisciplinar responsável pela sua elaboração. A equipe era formada por técnicos locais, tendo o objetivo de garantir a contribuição de profissionais com visão abrangente e concreta da cidade, além da dupla condição de técnico e morador, a sensibilidade e o entendimento para os fatos sociais que emergem dos anseios e das carências da população. Na (Fig. 20), observa-se uma expansão na área planejada devido a mudanças que foram realizadas nos espaços urbanos para este novo plano.

O Plano Diretor para o Município de Macapá de 1990 foi considerado mais que um documento técnico, possuía dimensão política de oferecer à população e às administrações municipais (atual e futura) os instrumentos que garantissem entre elas uma participação democrática nas mudanças inevitáveis que viessem a ocorrer no Município. O planejamento deveria contemplar tradições, cultura, hábitos e costumes, enfim, de que modo o homem se relaciona com os espaços urbanos, na busca do equilíbrio entre os elementos físico e social.

Conforme o Plano Diretor de Macapá de 1990, os aspectos que evidenciaram

a necessidade de elaboração de sua criação são os seguintes:

A mudança no contexto Político Nacional:

- Da ditadura às eleições diretas para Presidente;
- Amapá – de Território Federal a Estado, com a eleição do primeiro Governador e da perda gradual, mas definitiva dos incentivos da União;
- O desmembramento do Município de Santana, que levou junto à possibilidade de desenvolvimento de um polo industrial;
- O tempo de implantação dos Planos anteriores – uma vez que no planejamento, os critérios de otimização devem ter um caráter social e mudam com o tempo;
- A determinação da Constituição Federal, art. 182 parágrafo 1º, de elaboração obrigatória de Plano Diretor para qualquer cidade com mais de 20.000 habitantes.

Portanto, o Plano Diretor de Macapá foi construído tendo como base as premissas indicadas onde o estabelecimento de diretrizes e a definição de ações para efetivar uma política de desenvolvimento territorial para Macapá. Foi fundamentado sobre a situação real no município, sua base legal, seus problemas reais e tendo a população como sujeitos participantes de todo o processo.

Durante a elaboração deste Plano, que foi realizado por técnicos locais, o turismo da cidade, apesar de constituir potencial de grande importância para o desenvolvimento social, econômico, e mesmo turístico de Macapá, não possuía a devida atenção e investimentos, era um setor subaproveitado. Assim como em 1990, o turismo atual continua sem a devida importância que lhe deve ser dado, mesmo com as campanhas e os incentivos ao turismo local que não surtem efeitos significantes devido à falta de projetos e divulgação turística consistente.

O Plano anterior ao de 1990 (H. J. Cole) não dispensou o tratamento correto às mudanças no quadro institucional e na esfera da cidade, muitos projetos sequer foram iniciados e a maior parte dos indicadores projetados para o período de vigência do mencionado plano não acompanhou a evolução real e as tendências de crescimento de Macapá. Conforme o Plano Diretor em questão.

Assim sendo, segundo o Plano analisado, que apesar da teoria enfatizada no Plano estimular a participação popular, seguindo parâmetros democráticos, na prática, não ocorreu. Isso configurou-se como um entrave para que o Plano tivesse bons resultados. Também fica claro que sem a participação e divulgação das ações municipais, não ocorrerá participação da sociedade.

Figura 20 – Desenho urbano de Macapá no período do Plano Diretor de 1990.



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão, 2019.

4.1.5 Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano E Ambiental De Macapá (2004)

A aprovação do Estatuto da Cidade em 2001 reforçou a necessidade da elaboração dos planos diretores, não mais com características técnicas, e sim, com participação de todos os setores sociais.

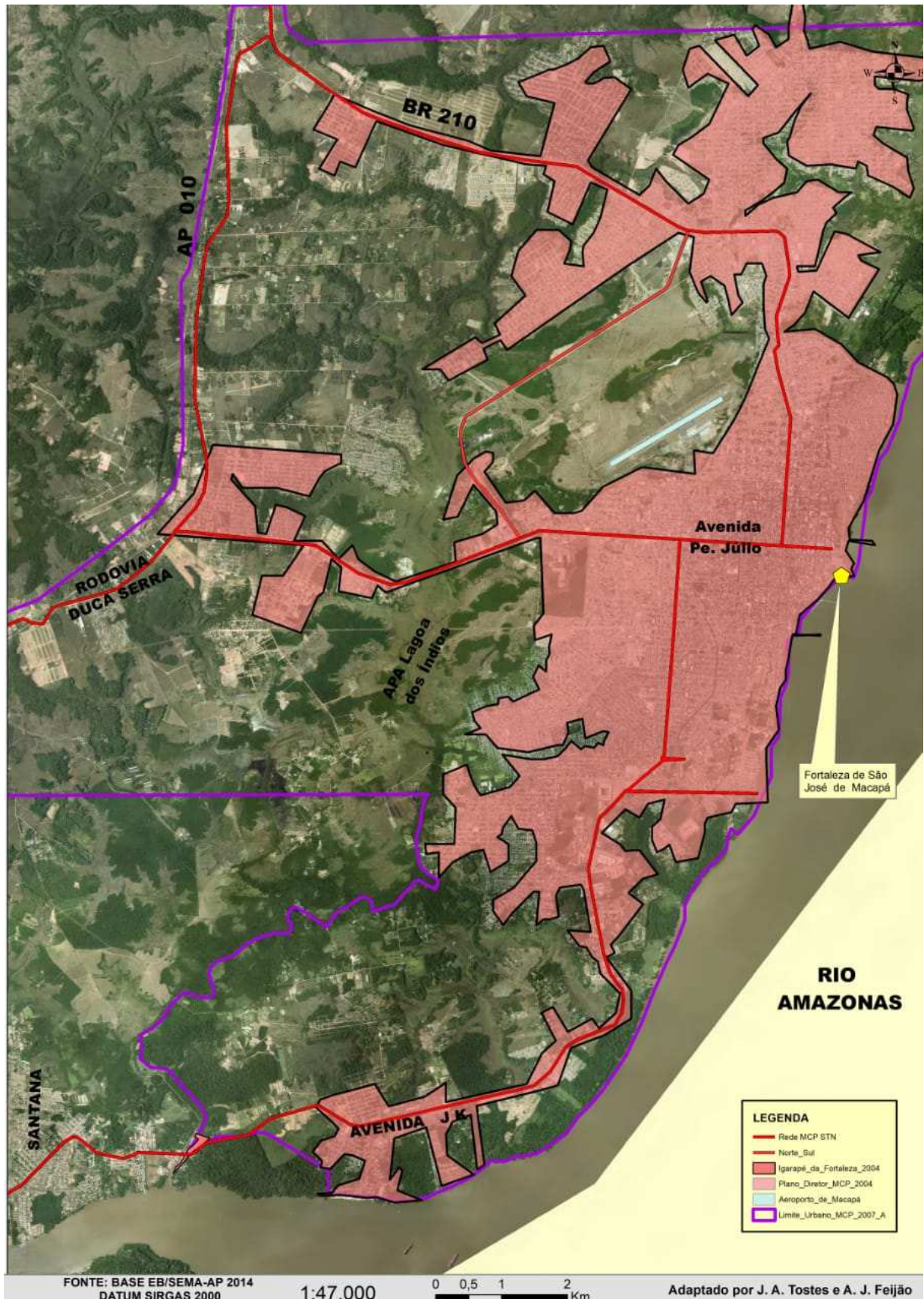
O último plano elaborado para Macapá foi o Plano Diretor Participativo, elaborado pela Prefeitura Municipal de Macapá, no ano de 2004, vindo a sofrer a última atualização no ano de 2008. Diante disto, torna-se relevante o estudo do planejamento urbano proposto ao longo das décadas para as cidades de Macapá, conforme da (Figura 21), observa-se a junção e melhoramento de todos os planos anteriormente realizados.

Diante de todos os Plano apresentados constata-se que um dos maiores entraves para administrar os planos diretores já desenvolvidos para a cidade de Macapá é a falta de gestão pública, pois segundo Tostes (2011), quase sempre as gestões são baseado em concepções completamente ultrapassadas e na visão de gestores públicos que desconhecem novas metodologias, teorias e mecanismos tecnológicos de apoio ao processo de gestão.

Ainda de acordo com as ideias de Tostes (2011), as alternativas para melhorar a cidade de Macapá, não estão somente em pavimentar milhares de vias e ruas, de construir outros tantos prédios, de colocar uma infinidade de servidores públicos, passa pela mudança na maneira de ver a cidade. A cidade é um mecanismo em ebulição dinâmica, para tal, é preciso aliar coisas importantes: investimento tecnológico, agilidade no sistema de gestão e aliar de forma integrada todos os planos e projetos para serem aplicados de acordo com as necessidades. Ter o planejamento como obrigação e não como uma ilusão.

Em 04 de fevereiro de 2004, como parte das comemorações dos duzentos e quarenta e seis (246) anos de fundação da cidade de Macapá, o Plano Diretor de 2004, foi apresentado à sociedade pela Lei complementar nº 026/2004, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Macapá. Ao analisar a (Fig. 21) é possível verificar que o Plano Diretor de Macapá, (seguindo o padrão dos outros planos) teve seu perímetro aumentado mediante a comparação com os outros planos. A ilustração demonstra que neste Plano, todos os Bairros do município foram abrangidos.

Figura 21 – Desenho urbano de Macapá - Plano Direto de Macapá 2004



Fonte: Adaptado por J.A. Tostes e A. J. Feijão, 2019.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004) traça as linhas básicas para a implementação de um sistema de informações sobre o Município de Macapá que deverá se consolidar em uma base permanente de dados para o planejamento, para o aperfeiçoamento das políticas tributárias, para a integração das ações municipais e para os cidadãos em geral.

E ainda o desenvolvimento sustentável de Macapá. Para isto, irá buscar a valorização das potencialidades culturais, econômicas e sociais do município, bem como a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes.

Diante disto, nota-se como é relevante o estudo do planejamento urbano proposto ao longo das décadas para a cidade de Macapá. Pois através dos planos acima citado cabe analisar de que forma o planejamento urbano vem sendo implementado, em especial na orla do município de Macapá.

As dinâmicas a ser observada na orla de Macapá partirá do ano de 1960, ano do primeiro plano urbanístico criado, contemplando Macapá, pois na década de 1990 houve um abandono na orla no perímetro onde fica localizado o Trapiche Eliezer Levy, por ter transferido a dinâmica do terminal do porto de embarque e desembarque de passageiros para o município de Santana.

No projeto orla (2002, pag. 7) contempla-se:

O Projeto Orla introduz uma ação sistemática de planejamento da ação local visando repassar atribuições da gestão deste espaço, atualmente alocadas no governo federal, para a esfera do município, incorporando normas ambientais na política de regulamentação dos usos dos terrenos e acrescidos de marinha, buscando aumentar a dinâmica de mobilização social neste processo.

Nesses espaços de orla busca-se inserir dinâmicas relevante que favoreça toda população que faz uso da mesma, pois nas maiorias das cidades de orla as mesmas são bastante utilizadas e segundo o Projeto Orla (2002), seus objetivos são de Fortalecer a capacidade de atuação e a articulação de diferentes atores do setor público e privado.

Na gestão integrada da orla, aperfeiçoando o arcabouço normativo para o ordenamento de uso e ocupação desse espaço; Desenvolver mecanismos

institucionais de mobilização social para sua gestão integrada; Estimular atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla.

O Projeto Orla (2002), suas bases para desenvolvimento destes objetivos estão de acordo com a fundamentação legal presente no próprio texto constitucional, entretanto através dos Planos Diretores para Macapá e com envolvimento de todos os atores envolvidos pretende-se nesta pesquisa a busca de uso adequado para orla de Macapá potencializando seu atrativo natural, como elemento para o desenvolvimento do turismo e para um crescimento econômico.

Diante de documentos analisados durante toda a execução do projeto, foi possível analisar a evolução urbana que se deu a partir de planos direcionados para o Amapá, desde do período do Território até torna-se Estado do Amapá. Observou-se que era um território pequeno e que a cidade de Macapá era apenas um corredor comercial.

E que com passar do tempo o território foi abrangendo um espaço maior, com início da urbanização já tendo início de maneira lenta. O comércio foi se fortalecendo com a inauguração de um mercado de relevância para o Território, Mercado Central, com o passar dos anos já em 1980, ocorre a mudança de Território para Estado, o que garante um crescimento urbano considerado.

A área de orla nesse momento começa a ser urbanizada, gerando o primeiro grande espaço público da cidade de Macapá, integrando a orla com o Rio Amazonas. A paisagem urbana começa ser legitimada com a construção de obras públicas como praças, escolas, órgãos públicos, hotéis e o paisagismo. Isso mostra uma evolução urbana para a cidade de Macapá, através da junção de todos os planos aqui apresentados e a transformação do território em estado, fortaleceu bastante o crescimento de forma positiva para o estado do Amapá.

5. PLANEJAMENTO URBANO APLICADO AO TURISMO

5.1 HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL

Castelnou (2010), afirma que o nascimento do planejamento urbano surge no século XIX, quando a cidade se tornou o maior problema das nações industrializadas. O crescimento veloz das cidades gerou questões urgentes ligadas às condições sanitárias, de habitação e difusão de ferrovias.

Diante dos vários problemas que ocorrem devido ao crescimento desordenado das cidades, o planejamento urbano é uma ferramenta que serve para nortear os gestores de cidades para o crescimento de um espaço urbano organizado, funcional e com responsabilidade em seu crescimento, pois caso contrário ocorreria sérios problemas na estruturação da cidade. No Brasil existem vários planos urbanos desde 1897 até a atualidade. Tanto o planejamento urbano quanto o urbanismo são entendidos como o estudo do fenômeno urbano em sua dimensão espacial. No Brasil segue a seguinte divisão em sua estruturação.

Ainda segundo Castelnou (2010), as concepções de Planejamento Urbano no Brasil foram definidas através de instrumentos urbanísticos, tendo nos Planos Diretores e Leis de Uso e Ocupação do Solo as “opções” mais que perfeitas para solucionar os problemas sociais. Contudo, muitos desses planos só tiveram a pretensão de guiar a orientação ao ambiente construído não enfrentando as questões sociais e a intensa dinâmica provocada por novos fenômenos.

É importante salientar nas ideias de Castelnou, que os planos diretores não cumpriram o que foi exigido, todavia cabe ressaltar que essa responsabilidade cabia aos gestores. Villaça (1999) divide em três períodos a história do planejamento urbano no Brasil: o primeiro inicia-se no final do século XIX, por volta de 1875 e vai até o ano de 1930. O segundo vai de 1930 até por volta de 1992, ano em que se inicia o terceiro período e que perdura até o fim do século XX.

O início do primeiro período ou como afirma Villaça (1999), o nascimento do planejamento urbano no Brasil se dá em 1875, quando a então “Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro”, criada em 1874 pelo Ministro do Império João Alfredo Correa de Oliveira, apresenta seu primeiro relatório, no qual são utilizados pela primeira vez dois conceitos-chave: o de plano e o de conjunto geral ou global, associados ao espaço urbano”

Neste período que surgem os planos de “melhoramento e embelezamentos”, surgem as grandes avenidas e praças e é também o período onde a classe dominante usa o planejamento para impor a sua ideologia. Eram planos que provinham da tradição Europeia, principalmente, e consistiam basicamente no alargamento de vias, erradicação de ocupações de baixa renda nas áreas mais centrais, implementação de infraestrutura, especialmente de saneamento, e ajardinamento de parques e praças.

Leme (1999), também cita a criação de uma legislação urbanística nesses planos, bem como a reforma e reurbanização das áreas portuárias. Além disso, geralmente se limitavam a intervenções pontuais em áreas específicas, na maioria das vezes o centro da cidade. Grande parte desses planos previam abertura de novas avenidas, conectando partes importantes da cidade, geralmente tendo como consequência imediata a destruição de áreas consideradas insalubres, compostas pelos chamados “cortiços”.

Um dos planos mais representativos é o de Pereira Passos para o Rio de Janeiro. Tendo trabalhado na administração pública do Município anteriormente, Pereira Passos havia participado da elaboração do Plano de Melhoramentos de 1875. Ao tornar-se prefeito, adotou uma nova versão desse plano de melhoramentos, publicada em 1903, e que previa uma série de obras para o embelezamento da cidade.

O segundo período inicia-se na década de 1930, momento da história nacional em que se verifica um aumento na organização e consciência das classes operárias e um conseqüente “enfraquecimento” das classes dominantes. Este fato se reflete na Revolução de 30, que marca o período da República Velha e da hegemonia política da burguesia do café. Na medida em que surge a necessidade de reprodução do capital imobiliário na cidade, ou seja, a cidade passa a ser vista como força de produção. Deixa-se a cidade bela, para buscar-se a cidade eficiente.

Por fim terceiro período (1990) é o ano de realização Seminário de Habitação e Reforma Urbana, realizado em Petrópolis, que teve como ponto marcante a inserção, através de uma Emenda pela Reforma Urbana, Constituição Federal de 1988, dos artigos 182 e 183, que pavimentam em definitivo uma nova fase para a questão urbana no Brasil.

Villaça (1999), acrescenta que essa fase é marcada pela incorporação de outros aspectos aos planos, além daqueles estritamente físico-territoriais, tais como

os aspectos econômicos e sociais. Quanto mais complexos e abrangentes tornavam-se os planos, mais crescia a variedade de problemas sociais nos quais se envolviam e com isso mais se afastavam dos interesses reais da classe dominante e, portanto, das suas possibilidades de aplicação.

O quarto período é relatado por Faria e Schavarsberg (2011), eles acrescentam o que podemos entender na história do planejamento urbano no Brasil, que se inicia em 2001, com a criação do Estatuto da Cidade, que consiste na Lei n. 10257/2001 que regulamenta os art. 182 e 83 da CF. O Estatuto da Cidade faculta os municípios a utilização de diversos institutos jurídicos, financeiros e de planejamento urbano e sustentável. Percebe-se que o sistema do planejamento urbano está diretamente ligado aos efeitos das transformações urbanas, que foram surgindo com o crescimento das cidades, e aos conflitos que a aglomeração e as deslocamentos originaram.

5.2 PLANEJAMENTO URBANO NO AMAPÁ

Após a criação do Território Federal do Amapá, em 1943, houve maior concentração populacional no município de Macapá por moradores atraídos pelas melhores condições de vida. Segundo o Plano da Fundação João Pinheiro (1973, p. 47),

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

Conforme citação acima do plano fundação João Pinheiro (1973), o Amapá vem se transformando ao longo dos tempos em área de atração populacional (imigração), devido alguns fatores que contribuíram para atração de pessoas para capital Amapaense como: a transformações do Território Federal do Amapá em Estado, a descoberta das ricas jazidas de manganês em Serra do Navio, em 1945, a implantação do projeto Jari em 1968 e a Criação de área de livre e comercio em Macapá e Santana.

Devido a esse inchaço populacional acarretou-se vários problemas sociais,

econômicos e culturais. Ricci (2002) evidencia que o Estado sofre uma efervescência populacional nos anos que se seguiram à sua criação, devido ao perfil demográfico resultante dessas modificações na estrutura econômica, intensificou a urbanização descontrolada ocorrida nos últimos anos. Em decorrência disto, ocorre o aumento de números de casas de forma desordenada sem que haja um planejamento imobiliário por parte do governo.

Nos anos posteriores o Território Federal do Amapá continua no mesmo processo de crescimento, Segundo Tostes (2011a), foi realizado um censo em 2010 que aponta o estado do Amapá com o maior crescimento populacional na região norte. Os destaques de crescimento foram verificados no Amapá (40,18%), Roraima (39,10%) e Acre (31,44%). Isso coloca em alerta preocupação com a estrutura urbana principalmente de Macapá e Santana, onde existe maior concentração da população de todo o estado.

Tostes (2011a), afirma que a estrutura urbana pode torna-se frágil devido esse grande fluxo de imigrantes, podendo causar sérios problemas onde houver maior concentração populacional, por isso deve haver um planejamento urbano satisfatório para que não haja grandes problemas na estrutura urbana que venha comprometer todo espaço urbano.

É importante a reflexão sobre os resultados do censo 2010. Pois para Tostes (2011a), afirma que desde a década de 1970, Macapá tinha 75% da população total do Território e 87,59% de todo o contingente populacional urbano, que este fato que constitui, um maior crescimento econômico demográfico da capital em função da grande atração que passou a exercer sobre as populações das demais regiões.

Para o estado é um desafio até hoje esse contingente demográfico, tanto no que concerne à expansão e criação de novas atividades produtivas, como a garantia de acesso a infraestrutura social. Pois essa urbanização acelerada implica em um concentração demográfica crescente ocasionado vários problemas social, o que agrava a condições de vida da população levando-os a ocupações de áreas protegida como as áreas de ressacas.

Tostes (2011a), também relata que já ocorreram várias tentativas de planejamento urbano em décadas anteriores. O Amapá experimentou planos diretores que foram solicitados por distintos governos do Território Federal do Amapá. Os

Planos Grumbilf (1960), Plano de Desenvolvimento Urbano da Fundação João Pinheiro (1973) e HJ Cole (1977), foram bons exemplos desta iniciativa.

Os planos tinham ampla visão sobre ao desenvolvimento urbano de áreas estratégicas para Macapá e Santana, o que não foi delineado como algo prioritário. Porém nos últimos anos, optou-se por trocar o planejamento por uma espécie de “arranjo” urbano com consequências danosas para o desenvolvimento urbano. É interessante notar que o autor utiliza uma expressão não muito comum para caracterizar a ordem de funcionamento do poder público, pois a ideia de arranjo é algo bem subjetivo para se aplicar ao desenvolvimento das cidades.

5.3 PLANEJAMENTO URBANO NA CIDADE DE MACAPÁ

O espaço urbano necessita de planos para que haja uma melhor organização espacial de todos elementos que fazem parte de sua composição, mas somente os planos diretores não são responsáveis por essa organização, ele apenas os abre leques de opções que auxiliam a construir o espaço.

Para Macapá foram propostos alguns planos diretores para auxiliar no planejamento urbano, porém nem tudo que contempla nos planos estão refletidos na cidade de Macapá. Essa produção espacial se dar através de obras arquitetônicas, infraestrutura concebidas e desenhos que se forma para estruturar a vida humana.

De acordo com Brito (2014), a cidade de Macapá, sede político-administrativa do estado do Amapá, foi fundada como estratégia de colonização das terras banhadas pela margem esquerda do Rio Amazonas e de proteção das fronteiras contra as invasões holandesas e francesas. Macapá surgiu inicialmente como um destacamento militar, em 1738, passando à categoria de povoado, sendo colonizado a partir de 1751 e elevado à categoria de vila em 4 de fevereiro de 1758, ainda como parte da província do Grão-Pará.

Após muitos anos sob o domínio do estado do Pará, em 1943, sob o Decreto-Lei nº 5.839, é criado o Território Federal do Amapá. A partir de então a união passa a gerir o território amapaense e surgem preocupações quanto ao ordenamento da cidade de Macapá e organização, tendo em vista sua maior ocupação e perspectivas de crescimento. Ao longo desse processo, estratégias de planejamento urbano emergiram movidas por importantes acontecimentos relativos à região.

Desde modo, começam a serem encomendados planos de desenvolvimento

para a cidade, a partir de meados de 1959, com o primeiro plano desenvolvido pela GRUMBILF do Brasil, seguido pelo plano da Fundação João Pinheiro (1973), HJ Cole & Associados (1977), o Plano de 1990 (não oficial) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá (2004), vigente até os dias atuais.

Segundo Tostes (2013), Macapá consolidou-se em um traçado ortogonal de ruas e avenidas paralelas ao Rio Amazonas. Inicialmente, o espaço urbano da cidade era restrito à área central, concentrando residências, sedes administrativas e comerciais. Então, os primeiros bairros começaram a se consolidar: Centro, Laginho, Trem, Beírol e Igarapé das Mulheres (atual Perpétuo Socorro), posteriormente seguido pelos bairros Santa Inês, a sul, Santa Rita, a oeste, Jacareacanga (atual Jesus de Nazaré), a noroeste, Pacoval, a norte, e Buritizal, a sudeste.

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

Essa fragilidade é visível até os dias atuais, pois devido ao crescimento da cidade sem um planejamento urbano se não seguindo as diretrizes do plano diretor (2004), tornou-se visível a desorganização urbana, as invasões de áreas frágeis como as áreas de ressacas, áreas de marinha, áreas de turismo, entre outras, deixou a população vulnerável a riscos e a grandes problemas sociais como marginalização, drogas causando insegurança aos cidadãos do bem.

Tostes (2011a), afirma que o crescimento populacional só eleva também a outros problemas urbanos como: abastecimento de água, rede de esgoto, energia, lotes urbanizados, habitações formais e transporte público. Entretanto conclui-se diante os estudos sobre planos desenvolvidos para o Território e Estado do Amapá, que se tivessem obtido uma gestão que colocasse em pauta tudo o que foi planejado para o Estado, teríamos uma morfologia em vários aspectos totalmente diferentes do que se tem em tempos atuais.

5.4 PLANEJAMENTO DO ESPAÇO TURÍSTICO URBANO

Boullon (2002), afirma que a cidade é um ambiente artificial inventado e construído pelo homem, cujo objetivo prático é viver em sociedade, começou a existir a partir do momento que o homem quis, tornando-se um dos testemunhos, mas reveladores alcançado pela cultura daqueles que iniciaram e continuam sua construção.

Homens diferentes construíram cidades e espaços diferentes, além de se adaptarem ao ambiente natural que lhes serviu de base, e que terminaram por transformar em todos os aspectos menos climáticos e na estrutura topográfica, refletiram a energia das forças sociais e econômicas do período histórico em que se originaram e perduraram.

Hoje em dia observa-se que maior parte da população é urbana, e que mesmo assim a maioria dos homens tem dificuldades para reconhecer o espaço artificial que nasceram e cresceram e que eles mesmo criaram, principalmente quando se deslocam para outro lugar fora das rotas normais. O homem urbano tem dificuldades de decifrar a paisagem natural, e observou-se durante as pesquisas, que a atividade turística pode ser utilizada para que se tenha uma interpretação maior da cidade onde se vive.

O turismo ultrapassa os setores convencionais da economia, envolvendo aspectos de natureza social, cultural, espacial e ambiental, capazes de reproduzirem o espaço, podendo ser considerado como um fenômeno social cujo ponto de partida é a existência de tempo livre, e tem na base da construção dos estudos relacionados à área, a contribuição de diferentes e diversas áreas do conhecimento.

O desenvolvimento da atividade turística está diretamente vinculado ao contexto de espaço, e para que isso ocorra é necessário que os atrativos, equipamentos e a infraestrutura se manifestam de forma física e visível neste espaço, sobretudo quando se trata do espaço urbano.

Segundo Tyler e Guerrier (2001), o turismo urbano trata dos processos sociais de mudança e dos processos de decisão de políticas que ditam a natureza dessa mudança e que identificam ganhadores e perdedores. Trata-se da busca pelos meios da mudança que afetam os processos sociais da cidade e da necessidade de gerenciar a inevitabilidade do turismo urbano. Assim, gerir o turismo urbano remete

inevitavelmente à busca pela compreensão dos processos de reestruturação e valorização do espaço urbano, com os desafios de uma economia globalizada e competitiva verificados em um espaço dinâmico, como o espaço urbano em que se encontram a potencialidade histórica cultural.

O espaço urbano tem um grande papel quando se trata de planejamento do turismo, pois para que esta atividade ocorra de forma satisfatória, é necessário que exista no mínimo infraestrutura básica para recepcionar os visitantes e moradores locais que iram usufruir o espaço em questão. A partir disso, irá gerar um apropriação do local, gerando emprego, lazer, cultural e acima de tudo a morfologia do lugar torna-se mais concisa, fazendo com que o homem reconheça sua própria história através das dinâmicas citadas.

O turismo em ambientes urbanos representa a quase totalidade do fluxo turístico mundial. Há nas cidades atratividade turística, por tudo o que elas representam, “como obras de arte das sociedades humanas, como lugares de encontro, do ir e vir, do acontecer de modo geral” (CRUZ, 2001, p. 16).

Algumas das transformações que o turismo produz podem ser previstas, outras talvez sejam inesperadas, a problemática consiste em gerenciar essas mudanças assegurando seus benefícios e identificando os impactos negativos para que sejam minimizados, ou para que os núcleos receptores não sofram com o declínio de suas funções urbanas tradicionais.

No contexto de espaço urbano e turístico, está a cidade, um espaço geográfico com um conjunto de objetos e ações, que de acordo com Santos (1988), é a forma, a materialização de determinadas relações sociais, enquanto que o espaço urbano é o conteúdo, é a materialização no espaço das próprias relações sociais.

Para Souza (2003), a cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim a materialidade visível do urbano, enquanto que este é o abstrato, porém o que dá sentido e natureza a cidade. O processo de produção do espaço urbano refere-se tanto a questões econômicas, como as questões sociais, políticas, ideológicas e jurídicas, articuladas em sua totalidade na formação econômica e social.

Desse modo, podemos caracterizar o espaço urbano, como um conjunto de diferentes ações realizadas de forma a fragmentar o espaço. São as marcas deixadas na organização espacial pela sociedade tanto no presente como no passado, é o lugar

onde as diversas classes sociais se constituem, retratando seus valores culturais, espaços de memória, entre outros. O suporte para que a atividade turística seja realizada é o espaço. E o espaço ao ser consumado pela atividade turística gera os espaços turísticos, que segundo Boullón (2002, p. 79).

“É consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infraestrutura turística, são suficientes pra definir o espaço turístico de qualquer país”. E deve estar apoiado em um processo de planejamento dotado de ações responsáveis e de objetivos previamente estabelecidos”.

Existe uma diferença fundamental entre o espaço urbano produzido pelo turismo e o espaço urbano. Segundo Cruz (2001, p. 24):

“O espaço urbano turístico é a criação de um espaço produtivo, é a forma de apropriação deste espaço para o desenvolvimento de atividades turísticas enquanto o espaço urbano em si constitui-se suporte, e ao mesmo tempo, atrativo para o turismo, é base de estruturação das cidades e de todas as relações estabelecidas nesse espaço.”

Portanto, se faz necessária a criação de espaços urbanos para o turismo, pois existe um Plano Nacional do Turismo 2018/2019, que é um documento oficial elaborado pelo Ministério do Turismo em conjunto com colaboradores desse setor de todo o país, que estabelece estratégias e diretrizes para a implementação da Política Nacional do Turismo.

Além disso, o Plano visa ordenar as ações do setor público, orientado o esforço do Estado e a utilização dos recursos públicos para o desenvolvimento do turismo. Em março de 2018 foi lançado o Plano Nacional do Turismo 2018-2022 em uma reunião coordenada pelo ministro do turismo Marx Beltrão. O documento traz como metas a criação de novos dois milhões de empregos, o aumento do número de turistas nacionais e internacionais, além da ampliação da receita gerada pelo setor.

O Plano prevê como metas globais para o turismo no Brasil 2018-2022 aumentar a entrada anual de turistas estrangeiros de 6,5 para 12 milhões; aumentar a receitas gerada pelos visitantes internacionais de US\$ 19 bilhões; ampliar de 60 para 100 milhões o número de brasileiros viajando pelo país; ampliar de 7 para 9 milhões o número de empregos no turismo (PNT, 2018-2022).

Com base no diagnóstico do setor, o PNT adota diretrizes voltadas para o fortalecimento da regionalização, melhoria da qualidade e competitividade do setor, passando pelo incentivo à inovação e promoção da sustentabilidade. A partir dessas

diretrizes, foram traçadas cinco linhas de atuação que vão nortear a atuação sinérgica entre os entes públicos nas esferas federal, estadual e municipal para o alcance das metas propostas no documento. São elas o ordenamento, gestão e monitoramento; Estruturação do turismo brasileiro; Formalização e qualificação no turismo; Incentivo ao Turismo Responsável; e Marketing e apoio à comercialização. Foram propostas também 17 iniciativas e 44 estratégias que poderão ser adotadas para consecução do PNT.

O Plano Nacional do Turismo tem uma estratégia de suma importância para esta pesquisa de estudo que diz que: Pensando ainda em estímulos promovidos pelo governo, o Plano Nacional de Turismo 2018-2022 (2018) tem uma estratégia de promoção da sustentabilidade, englobando a preservação da cultura como um de seus princípios, em conjunto com o Plano de Regionalização do turismo. O mesmo possui também uma meta que visa aumentar a receita proveniente do turismo, por meio dos diversos tipos de segmentos, incluindo o Turismo Cultural (PNT 2018-2020).

Portanto, segundo o Fórum Mundial Econômico (2017), o Brasil destaca-se em 8º lugar por seus recursos culturais com relação a outros países do mundo. Porém as metas e planos têm grandes chances de obterem êxito, talvez não nos números esperados, mas a classificação brasileira indica que o potencial é expressivo.

5.5 PLANEJAMENTO URBANO DO ESPAÇO TURÍSTICO EM MACAPÁ

O turismo é uma atividade importante para uma cidade, podendo beneficiar de forma social e econômica uma sociedade. Sendo ele responsável pelo desejo de conhecer novos lugares, tradições e cultura, beneficiando um descanso prazeroso fora do local de residência ou trabalho.

Representando uma relação entre o ambiente que seria tudo que está à disposição do turismo e da economia. Se faz necessária a manutenção e o equilíbrio sustentável entre essa atividade para conservar valores naturais e culturais do local, esta tarefa é de todos os órgãos e autoridades, sem ter que deixar somente por conta dos fornecedores ou canais de distribuição.

Nesse mesmo pensamento, toda cidade tem sua peculiaridade, capaz de atrair visitante e pessoas curiosa e viver uma cultura ou momento diferente, mas para isso se faz necessário planejar esta recepção de forma organizada para garantir eficácia e para solucionar qualquer eventual problema que possa ocorrer.

A cidade de Macapá onde está inserido o objeto de estudo o Trapiche Eliezer

Levy, possui um potencial imensurável para vários segmentos do turismo, em tratando-se do cultural temos grandes elementos arquitetônicos capazes de alavancar o turismo de forma satisfatória como o Marco Zero do Equador, Fortaleza de São José de Macapá, Casa do Artesão, Trapiche Eliezer Levy, Museu Sacaca entre outros que fazem esse cenário atrativo da cidade.

A Fortaleza de São José, como um dos potenciais elementos arquitetônicos da cidade de Macapá, irá concorrer em 2019 ao título de patrimônio da humanidade, segundo Carta Recife de 2017, o que permite fortalecer ainda mais visitas ao Estado do Amapá (Figura 22).

Figura 22 – Fortaleza de São José de Macapá



Fonte: <http://www.flickr.com/photos/erichmacias/158187065/sizes/z/in/photostream>

Sendo o turismo uma atividade sociocultural, pois permite uma relação entre os visitantes e visitados e o contato com os recursos naturais e culturais do núcleo visitado. A cidade de Macapá tendo potentes elementos culturais, se faz necessário ter uma equipe especializada para obter-se sucesso, o desenvolvimento sustentável dessa atividade e a participação da comunidade nas decisões, organização e planejamento das atividades. Complementa Sancho (2001, p. 26):

Uma região por mais atrativos que tenha, não poderá nunca se desenvolver como zona turística, sem uma inter-relação do turismo e governo, investimentos dos empresários e envolvimento da comunidade local, para que haja melhor popularidade em um destino turístico.

Porém, longe de ser um destino turístico consolidado, o Amapá reúne todas as condições para isso, sendo suficiente a adoção de algumas medidas importantes que incluem o poder público e a iniciativa privada. A turismóloga Nira Brito (2018), relata que ninguém do trade turístico aguenta mais ouvir falar em potencial turístico, e que “Isso só não basta, é preciso que tenhamos produtos turísticos formatados para aí sim colocá-los na prateleira para serem comercializados”, pois só assim é possível fazer turismo no Estado do Amapá.

Brito (2018), também afirma que algumas medidas são fundamentais para que o turismo local se consolide e o estado possa entrar de vez na briga para atrair o visitante de fora a conhecer o Amapá é valorizar suas belezas naturais:

- Adoção de políticas públicas pelos governos para o planejamento e a expansão do setor econômico do turismo,
- Reagrupar o Trade Turístico, que hoje está enfraquecido;
- Criar campanhas educativas buscando sensibilizar a população sobre a importância das atividades turísticas dentro do estado.
- Identificação dos gargalos referentes à qualificação da mão de obra;
- Melhorias no planejamento urbanos das cidades, com a valorização dos pontos turísticos já existentes;
- Ações de promoção e marketing do Amapá como destino turístico;
- Investir na infraestrutura de acessibilidade aos atrativos turísticos naturais do estado, como balneários, cachoeiras e cidades históricas.”(BRITO¹).

Portanto observa-se que falta engajamento, conhecimento e coragem por parte dos órgãos responsáveis, juntamente com os empresários e atores envolvidos para que este segmento econômico do turismo seja planejado de forma que ele seja uma ferramenta capaz de valorizar ainda mais a cidade de Macapá, e gerar emprego e renda para a sociedade Amapaense valorizando o espaço público.

O Estado do Amapá tem dez cidades no mapa do turismo e existem eventos consolidados que segundo o turismólogo Sandro Bello (2018), da Associação Brasileira de Profissionais do Turismo (ABBTUR), explicou: “que as cidades amapaenses são caracterizadas por eventos tradicionais anuais, como o Festival do Abacaxi em Porto Grande, o Festival da Banana em Tartarugalzinho, e o Festival Brasil Sabor em Macapá”. Portanto, diante deste fato, percebe-se que o Amapá é forte em sua atratividade, porém só precisa do reconhecimento de os envolvidos nesta dinâmica.

Cidades do Amapá no Mapa do Turismo:

Categoria A (aporte de até R\$ 800 mil): Macapá

Categoria C (aporte de até R\$ 400 mil): Oiapoque

Categoria D (aporte de até R\$ 150 mil): Amapá, Calçoene, Ferreira Gomes, Laranjal do Jari, Mazagão, Porto Grande, Serra do Navio e Tartarugalzinho

Mas para que esses eventos ocorram de forma satisfatória é necessário que o Estado tenha infraestrutura, pois não basta somente trazer turistas, tem que oferecer também a infraestrutura, desde a sua recepção no aeroporto até o meio de hospedagem para a satisfação do turista.

Segundo o Censo Hoteleiro (2017), o estado movimentou R\$49,7 milhões em 2017, e os hotéis tem um crescimento de 56%, mais que a metade, é resultado da procura de 54.251 hóspedes que ocuparam 162.753 diárias em 45 meios de hospedagem, entre hotéis, balneários, aparts, hostels e pousadas.

O turismo de negócios (82,4%) ainda é o mais visado pelos turistas, seguido por eventos (9,3%) e lazer (3,2%). Esse crescimento é devido o segmento do turismo executivo, mas acaba movimentando outros setores como a gastronomia e os transportes, em que esses visitantes vêm de várias capitais.

6. APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

Para a implantação do projeto no local designado, procurou-se eleger, dentro de vários pontos turísticos que o Plano de Desenvolvimento do Turismo Sustentável-PDTIS oferecia na cidade de Macapá, um equipamento que estivesse inserido na orla de Macapá, e logo percebeu-se a fragilidade pelo qual o mesmo estava passando tanto na questão estrutural quanto cultural.

A implantação do projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche, se apresenta com o objetivo de tornar o Trapiche Eliezer Levy mas atrativo para o turismo e a sociedade, e ainda realizar o desenvolvimento econômico no local de forma responsável, levando em consideração conceitos do planejamento urbano sustentável.

Outros parâmetros foram levados em consideração para a escolha do equipamento, como por exemplo sua história, função e atratividades. Buscou-se um equipamento que necessitasse realizar um resgate histórico de forma harmoniosa e com envolvimento de vários atores como poder público, privado e sociedade, a fim de oferecer qualidade de vida, entrosamento, bem-estar e a integração com o entorno,

esse foi o principal ponto de partida do projeto arquitetônico e urbanístico. Se esses fatores se concretizarem, o projeto será privilegiado, uma vez que o Trapiche Eliezer Levy fará uma conexão com seu entorno, propondo lazer de forma sustentável.

O projeto também trará muitas áreas livres e verdes, um jardim sensorial, muitos mobiliários para o convívio dos transeuntes e visitantes, promovendo assim uma conexão entre o empreendimento e a comunidades, aumentando o fluxo de visitantes na região.

O sistema construtivo proposto segue as seguintes observações:

- Um bloco no início do Trapiche em concreto armado, com Castilhos em alumínio, com pintura eletroestática e acima do nível do solo.
- Uma sala de exposição com capacidade de acomodar até 50 pessoas.
- Disposição dos blocos na horizontal e em forma de retângulo, contendo apenas um pavimento.
- Um bloco no final do Trapiche para atender os visitantes para o passeio de barco denominado ver-o-rio e contemplação ao mirante de 180m.
- Dois restaurantes com cozinhas e banheiros para atender aos visitantes.
- Duas bilheterias foram adotadas para vendas de ingresso para o passeio de barco e city tour na cidade de Macapá.
- O conceito do projeto buscou fazer algo que valorize a vegetação, a natureza e o Trapiche, foi utilizada a madeira nos mobiliários, buscando sair do comum, visando a integralização onde as pessoas poderiam aproveitar para socializar.

Percebe-se que as vantagens na implantação desse projeto arquitetônico e urbanístico são inúmeras, mas sabe-se que desvantagens também vão existir em qualquer modalidade. Neste caso, os principais fatores que vão de encontro ao projeto é a gestão pública que precisa ter um olhar diferente para esta área de interesse turístico (AIT), onde está inserido o Trapiche Eliezer Levy e a sociedade em geral precisa ser inserida nos projetos dos espaços públicos do estado do Amapá, a fim de que haja a valorização da comunidade.

Mesmo diante de todas estas situações, medindo os prós e contras, acredita-se que o abandono atual do trapiche justifica os condicionantes contrários. A situação atual necessita de projetos que possam garantir um reordenamento do espaço para garantir comodidade, conforto, conhecimento e apropriação do espaço público em

questão, haja visto que esses espaços são responsáveis pelas maiores dinâmicas de lazer de uma cidade.

O turismo de lazer é uma das propostas que vem justificar o projeto para o Trapiche Eliezer Levy, visto que a sociedade Amapaense carece de projetos específicos como estes, que venha melhorar a morfologia do espaço, agregando conforto, qualidade de vista e bem estar a todos que usufruírem de espaços dotados de boa estrutura e boa administração, sempre levando em consideração o conceito de sustentabilidade para que futuras gerações possam desfrutar dos mesmos espaços em questão.

Portanto um projeto contemporâneo para o Trapiche Eliezer Levy fez-se necessário para fazer um resgate histórico e cultural do local, gerando uma proposta inovadora entre o arquitetônico e o urbano com apoio dos órgãos públicos envolvidos neste tema, juntamente com setor privado, levando em consideração as premissas sustentáveis do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS).

Diante dos estudos realizados sobre o Trapiche Eliezer Levy e seu entorno pela sua característica espacial como foi mencionado no primeiro capítulo desta monografia, e de acordo com Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável - PDITS, foi desenvolvido um projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche Eliezer Levy, com conceito de sustentabilidade urbana, social e democrática.

O projeto prioriza a consumação do espaço, estando localizado em uma área de grande apelo turístico, está próximo a Fortaleza de São José de Macapá, casa do Artesão, Hotel Macapá, Mercado Central, Orla do Santa Inês e Perpétuo Socorro que são banhadas pelo Rio Amazonas, que é uma linha de força para o Trapiche, porém está abandonado, não há nada que atraia a população da cidade para o local.

Estando o Trapiche em uma área de orla, o projeto propõe utilizar o espaço de forma consciente e responsável para que gerações futuras possam usufruir do mesmo empreendimento. São apresentadas as ações que foram adotadas para o desenvolvimento do projeto para o Trapiche Eliezer Levy, descrevendo o projeto arquitetônico, urbanístico e os detalhamentos adotado para o espaço mencionado.

6.1 PROGRAMA DE NECESSIDADES

Apresenta-se um esquema conforme Quadro 3 – Caracterização dos Problemas Urbanos, que demonstra a necessidade do projeto arquitetônico e urbanístico do Trapiche Eliezer Levy, o projeto apresenta um bloco no início do equipamento que conta com 01 loja de souvenir, administração, banheiros, copa/depósito e 01 galeria (estilo museu), o corpo do Trapiche contemplará 01 ciclo faixa bidirecional, faixa de pedestre e um bicicletário (14 Vagas) no bloco no final de Trapiche vislumbrará de boxe para venda de passeios, 02 rampas de acesso aos barcos regionais para ver o rio, boxe para venda de ingressos para o passeio de barco, quiosques com cozinhas e banheiros e um mirante de 180 m para melhor contemplação do Rio Amazonas que será construído em uma área de **3.815,63 m²**.

O projeto é voltado para atender toda a sociedade Amapaense e aos turistas que aqui chegarem para visitar a cidade, seja a negócios ou a passeio. O espaço do projeto tem intuito de realizar uma reapropriação pela sociedade Amapaense e a oferta da atividade turística, a fim de alavancar a economia local, visto que o turismo realizado de forma responsável pode ser uma estratégia econômica de maior relevância para o Estado do Amapá.

O projeto localiza-se no centro da cidade de Macapá, na orla do Rio Amazonas, uma área totalmente turística da cidade de Macapá, que conta com uma beleza natural ímpar.

O projeto conta com conceito e partido totalmente moderno capaz de suprir as necessidades imediatas e futuras de forma sustentável e dinâmica com a participação da comunidade e dos gestores do trade turístico. Isso fará com que visitantes e moradores fiquem deslumbrados como a única cidade cortada pela linha do Equador.

O quadro 6 apresenta de forma setorizada do projeto proposto para o Trapiche Eliezer Levy com suas divisões e medidas conforme atividades que serão realizadas no local da referida proposta. A proposta embasou-se nos estudos realizados no Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável (PDITS), visto que o Trapiche foi contemplado nos estudos do plano como sendo um forte ponto turístico pra cidade de Macapá.

Quadro 6 – Setorização e Pré-Dimensionamento

Setores	Ambiente	Usuário	Atividade	Área
Início do Trapiche	Bilheteria	Comunidade em geral	Comercial	10,95 m ²
	Direção	Servidores	Administrar; orientar; recepcionar	14,82 m ²
	Copa	Servidores	Preparo de alimentos	15,36 m ²
	Deposito	Servidores	Armazenamento	12,32 m ²
	Circulação	Comunidade em geral	Circular	106,43 m ²
	Loja de Souvenir	Comunidade em geral	Comercial	64,70 m ²
	Galeria	Comunidade em geral	Comercial	243,63 m ²
	Sanitário feminino e PNE	Comunidade em geral/Servidores	Necessidades Fisiológicas	11,74m ²
	Sanitário masculino e PNE	Comunidade em geral/Servidores	Necessidades Fisiológicas	11,74 m ²
	Área total			491,69 m²
Meio do Trapiche	Ciclo faixa Bidirecional / Faixa de Pedestre	Comunidade em geral	Circulação	1.875,37 m²
	Área total			
Bloco Final do Trapiche	Controle Financeiro	Servidores	Comercial	10,84 m ²
	Box para Vendas de Passeios City Tour	Comunidade em geral/Servidores	Comercial	38,03 m ²
	Rampa I	Comunidade em geral/ Servidores	Circulação	180,25 m ²
	Box de Vendas passeio de Barco	Comunidade em geral/Servidores	Comercial	38,03 m ²
	Controle Financeiro	Servidores	Comercial	10,84 m ²

	Área de Contemplação com Mirante	Comunidade em Geral	Circulação/Lazer	184,90 m ²
	Circulação	Comunidade em Geral	Circulação/Lazer	477,23 m ²
	Bicicletário	Comunidade em Geral	Circulação/Lazer	147,54 m ²
	Restaurante	Comunidade em geral/Servidores	Venda de Alimentos	86,04 m ²
	Restaurante	Comunidade em geral/Servidores	Venda de Alimentos	86,04 m ²
	Sanitário feminino e PNE	Comunidade em geral/Servidores	Necessidades Fisiológicas	4,32 m ²
	Sanitário masculino e PNE	Comunidade em geral/Servidores	Necessidades Fisiológicas	4,26 m ²
	Rampa II	Comunidade em geral/Servidores	Circulação	180,25 m ²
	Área Total			1.448,57 m²
	Área Geral			3.815,63 m²

Fonte: Leite, 2019.

6.2 PROPOSTA ARQUITETÔNICA PARA O TRAPICHE ELIEZER LEVY

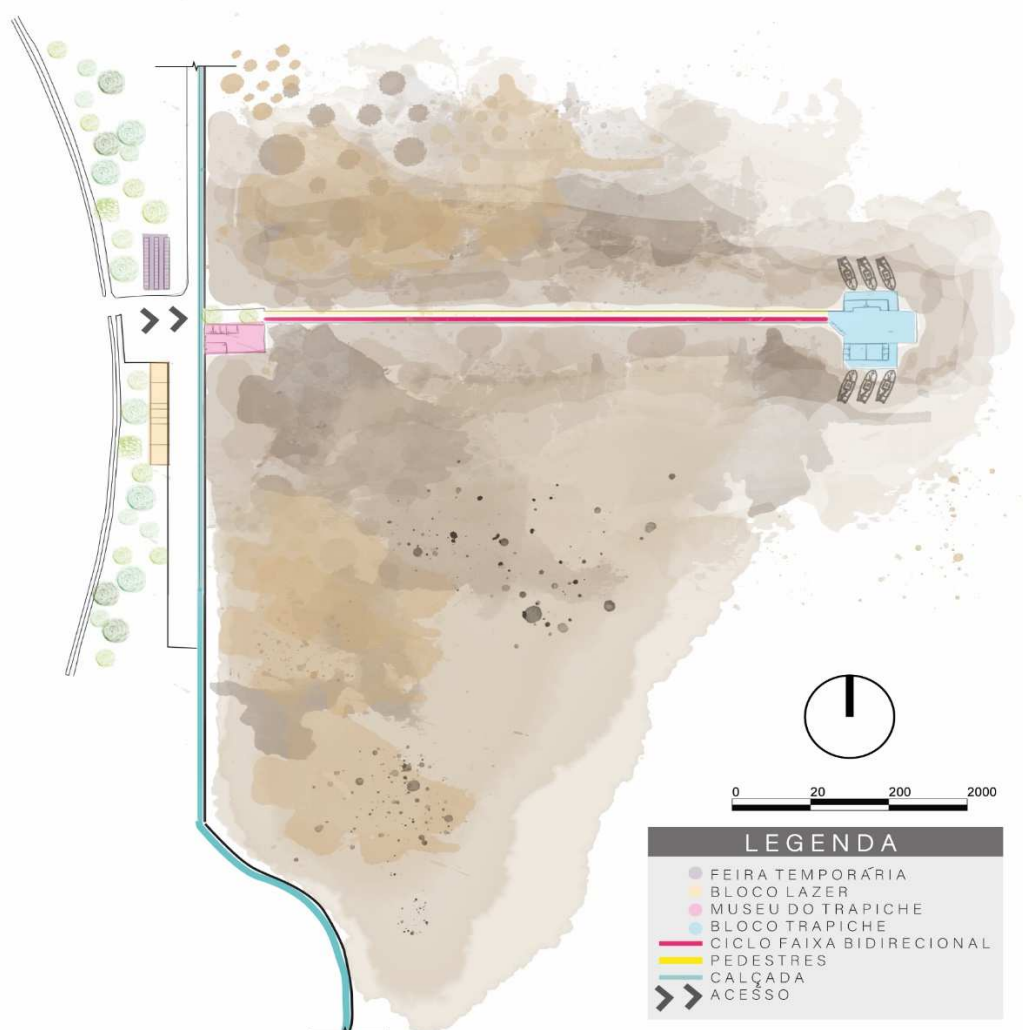
A proposta está embasada no conceito do planejamento urbano sustentável, levando em considerações premissas apresentadas no PDITS, o que incluiu a participação da comunidade e a relevância que o equipamento representa para cidade de Macapá.

Propõe-se um estilo contemporâneo, utilizando tendências e técnicas sustentáveis, proporcionando a comunidade e visitantes um resgate das características do Trapiche, amenizando a falta de identidade que conforme estudos foi observado que permeia na produção atual.

Contudo, o projeto de uso e ocupação do Trapiche Eliezer Levy propõe a comunidade e visitantes a valorização do espaço, tornando-o produtivo e apropriado a desenvolver atividades turísticas, a fim de promover a econômica local, trazendo

valorização ao equipamento de total marco histórico para os Amapaenses. Para a proposta arquitetônica, levou-se em consideração as atratividades já oferecidas pelo projeto atual do Trapiche Eliezer Levy.

Figura 23 – Proposta Arquitetônica

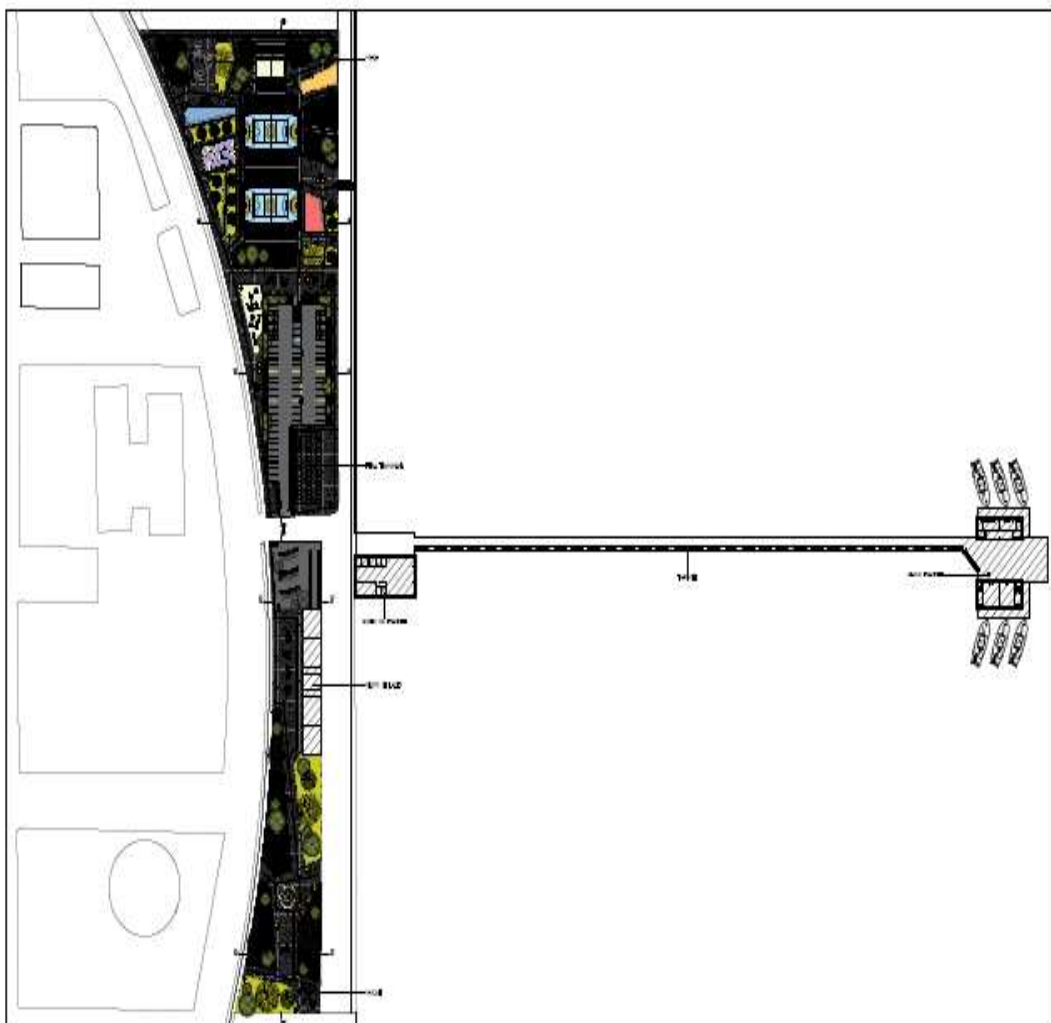


Fonte: Leite, 2018.

Na proposta arquitetônica observa-se de forma mais real o que contempla o projeto de forma ampla, levando em consideração a integração com a paisagem urbana do espaço, tornando-se assim mais agradável de visualizar a paisagem urbana ofertada pelo equipamento. A integração entre os espaços gera um enriquecimento visual e funcional aos visitantes, tornando-o mais atrativo e funcional.

Desta forma pode-se realizar um resgate do equipamento turístico e alavancar e economia local, através dos empregos diretos e indiretos que este projeto oferece a comunidade. Uma vez que o turismo é um dos grandes viés econômico disponível em nosso estado.

Figura 24 – Proposta Arquitetônica

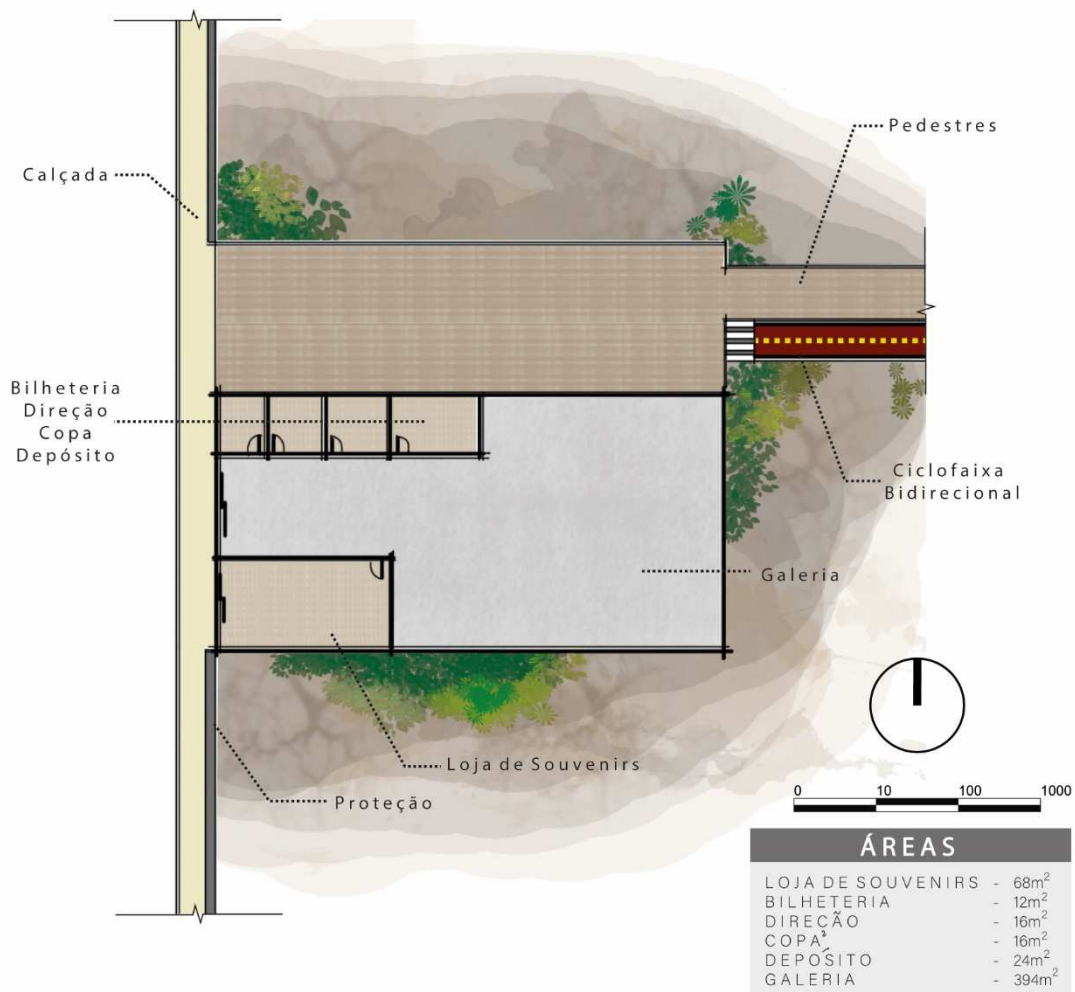


Fonte: Leite, 2019.

A partir desta concepção, propõe-se um novo projeto de uso e ocupação do Trapiche Eliezer Levy conforme a (Figuras 23 e 24), com foco principal na atratividade turística, foi utilizado os mesmos espaços, porém com uma nova configuração que contempla: feira de artesanato permanente, bloco de lazer, galeria de exposição, corpo do Trapiche e o bloco no final do Trapiche com atracadouros para ver-o-rio.

Conforme mostra o layout da (Figura 25), o projeto arquitetônico conta no início do trapiche com uma galeria que mostrará ao público visitante sobre a história do equipamento turístico e da área que o mesmo encontra-se inserido. Sento assim haverá uma estrutura moderna e confortável capaz de facilitar o acesso dos visitantes dando uma elegância e funcionalidade ao espaço.

Figura 25 – Layout Trapiche Eliezer Levy (Início)

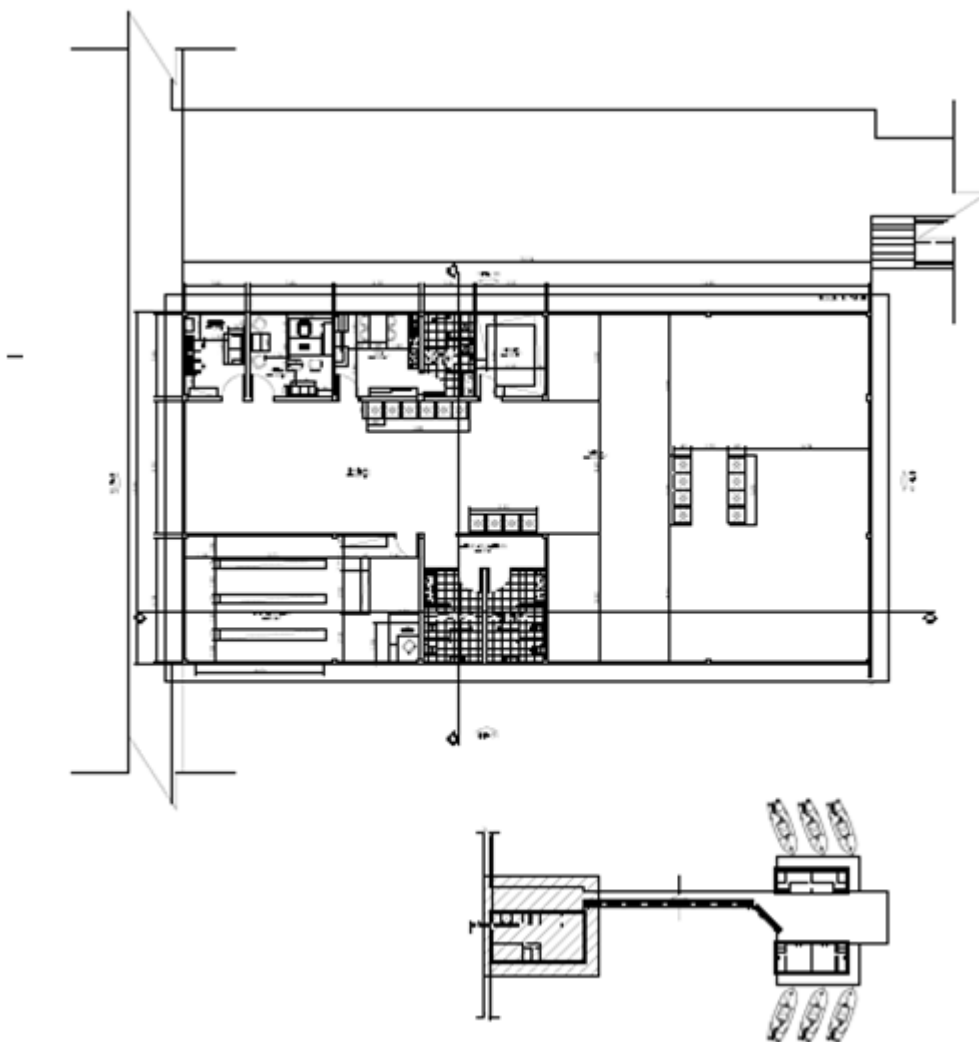


Fonte: Leite, 2018.

A (Figura 26), vislumbra uma imagem mais detalhada do projeto, apresentando a disposição dos ambientes do início do trapiche, como a galeria de história do Trapiche e de Macapá, loja de souvenir, banheiros, bilheteria, administração e

depósito. Oferecendo circulação e equipamentos de apoio que satisfaçam aos que por ali passarem.

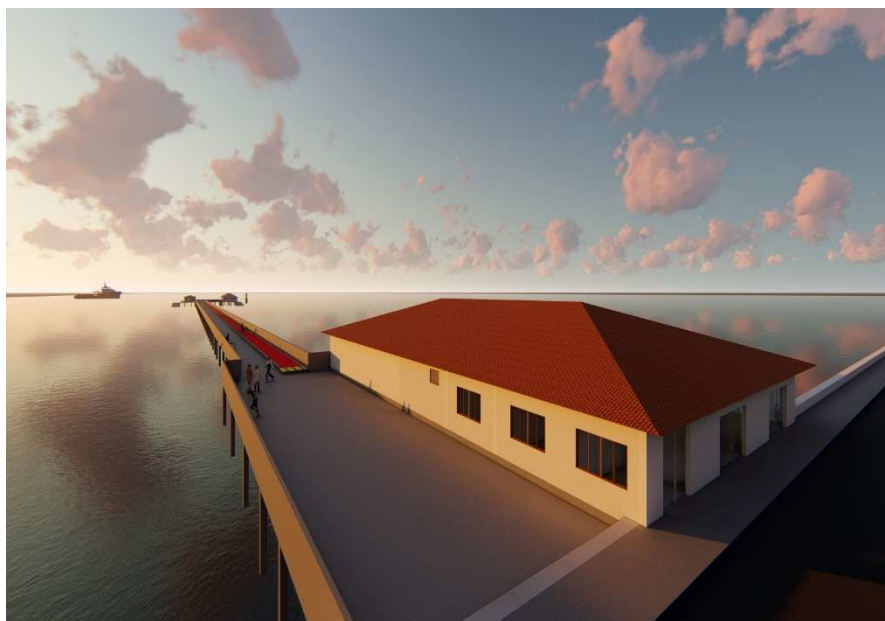
Figura 26– Layout Trapiche Eliezer Levy (Início)



Fonte: Leite, 2019.

Nas (Figuras 27 e 28), imagem do projeto em 3d para melhor entendimento da proposta do bloco inicial do projeto arquitetônico do Trapiche Eliezer Levy.

Figura 27 – Trapiche Eliezer Levy (Início)



Fonte: Leite, 2020.

Figura 28 – Trapiche Eliezer Levy (Início)

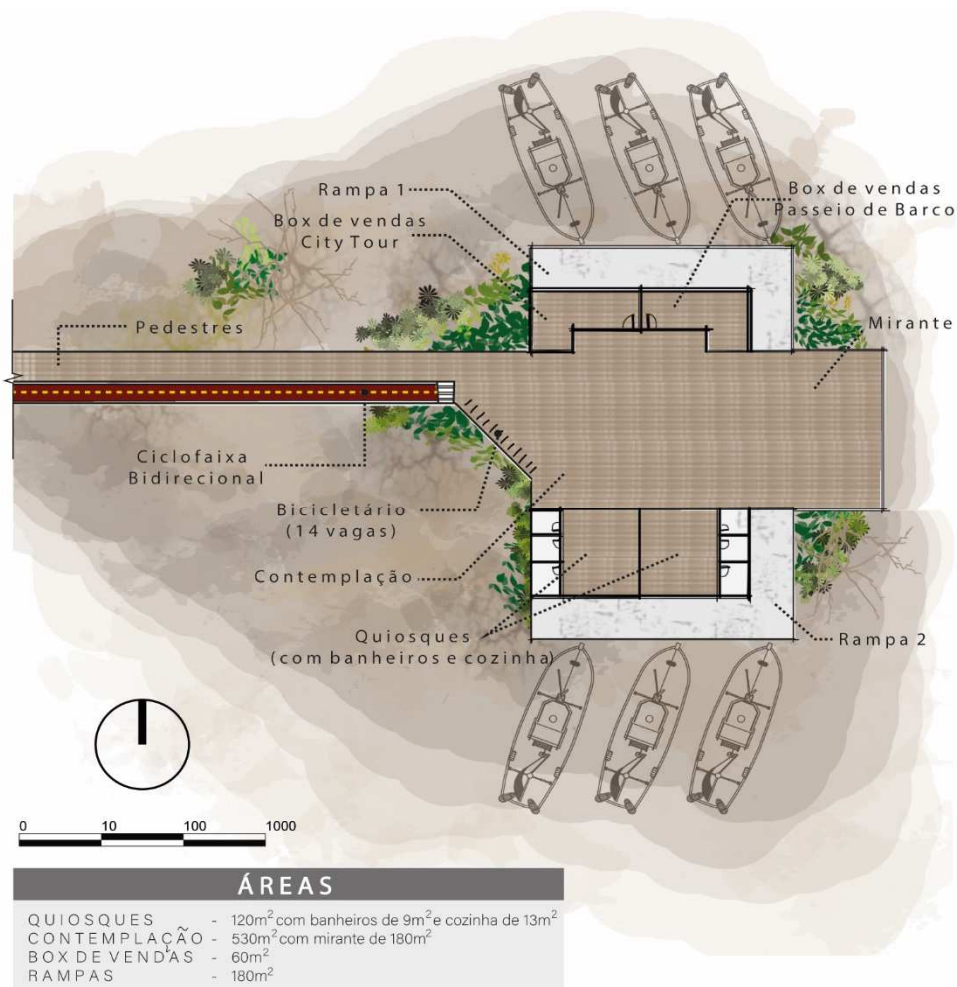


Fonte: Leite, 2020.

Seguindo, o projeto contempla o corpo do Trapiche, onde será exclusivamente utilizado por pedestre, ciclistas e acessibilidade para que haja uma circulação de forme satisfatória, confortável e de acordo com a normas técnicas.

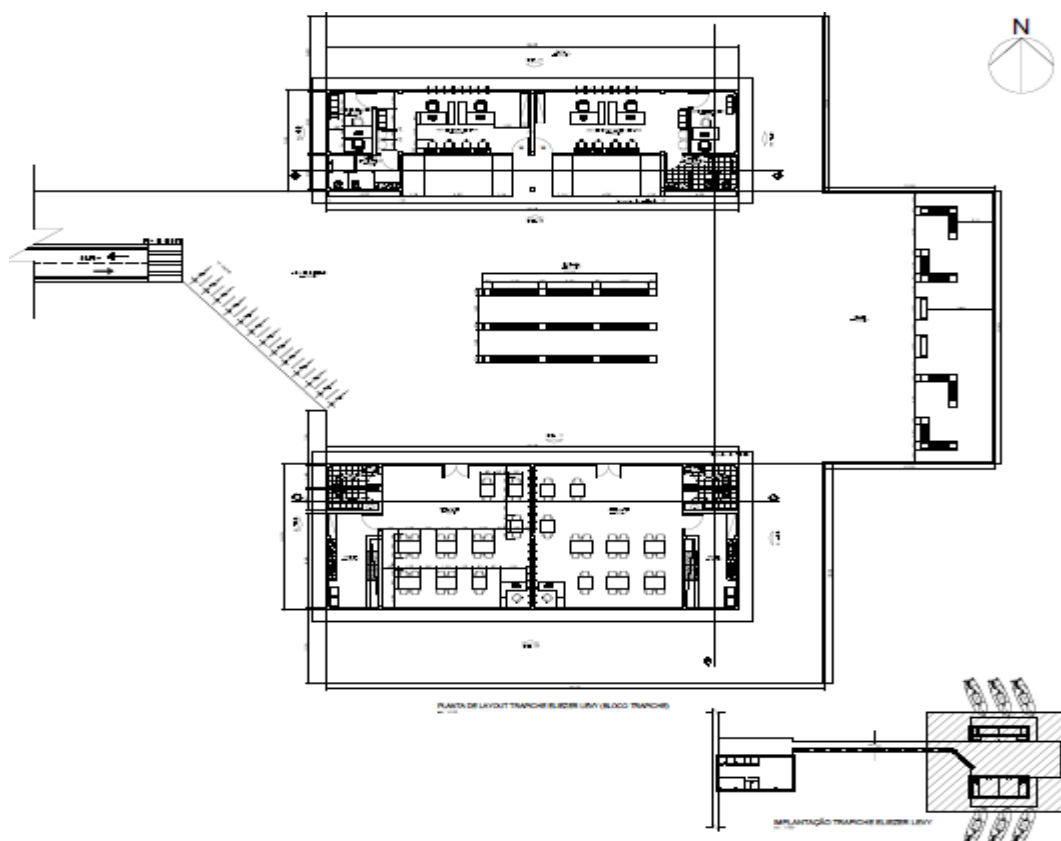
Na parte final do Trapiche o projeto contempla com um bicicletário com 14 vagas, quiosques com banheiro e cozinha, boxes para vendas dos passeios na cidade de Macapá (city tour) e para o passeio de barco denominado ver-o-rio, um mirante de aproximadamente 180m, dois atracadouro para barcos de pequeno porte com intuito de realizar passeio pelo Rio Amazonas e rampas de acesso ao atracadouro. O projeto tem o objetivo de tornar o Trapiche Eliezer Levy mas atrativo para o turismo e sociedade e ainda realizar o desenvolvimento econômico no local forma responsável, levando em consideração conceitos do planejamento urbano sustentável.

Figura 29 – Layout Trapiche Eliezer Levy (Corpo e Final)



A disposição dos ambientes na imagem da (Figura 30), mostra que a nova funcionalidade do espaço proporcionará aos visitantes a possibilidade de vislumbrar o rio Amazonas de forma mais intensa o que proporcionará uma maior rotatividade de visitantes no espaço projetado, gerando assim o fluxo esperado para que se possa desenvolver a atividade turística de forma satisfatória e regular a todos que buscam por entretenimento ao maior rio de água doce do mundo.

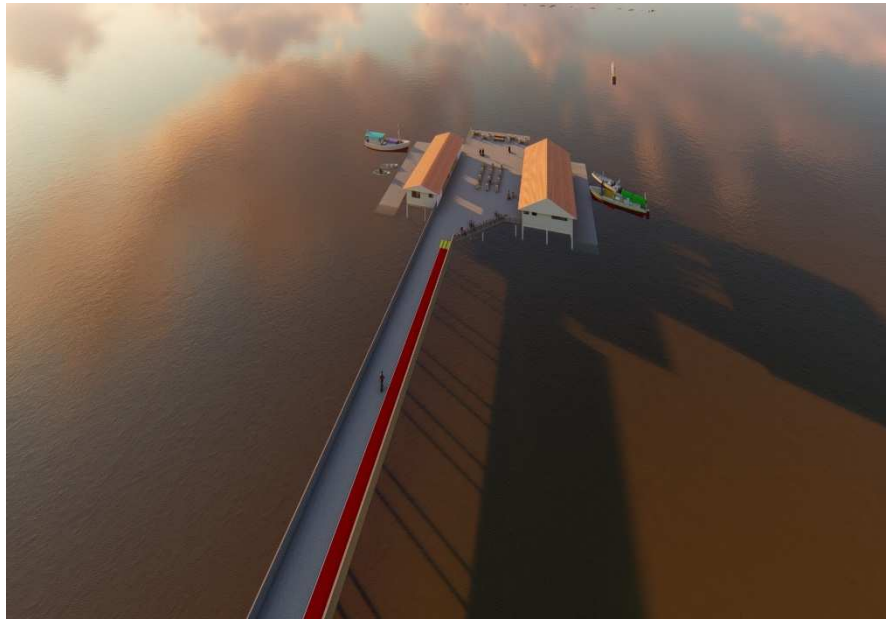
Figura 30 –Layout Trapiche Eliezer Levy (Corpo e Final)



Fonte: Leite, 2019.

Nas (figuras 31 e 32), observa-se imagens do projeto arquitetônico do Trapiche Eliezer Levy da parte final do projeto onde será realizado passeios de barco e contemplação do rio Amazonas.

Figura 31 –Trapiche Eliezer Levy (Final)



Fonte: Leite, 2020.

Figura 32 –Trapiche Eliezer Levy (Final)



Fonte: Leite, 2020.

6.3 PROPOSTA URBANÍSTICA PARA O ENTORNO DO TRAPICHE ELIEZER LEVY

Na proposta urbanística conforme (Figuras 33 e 34), teve-se uma visão sistêmica para integrar os equipamentos urbanos de relevância que estão no entorno do Trapiche, minimizando desintegração no espaço urbano desses elementos.

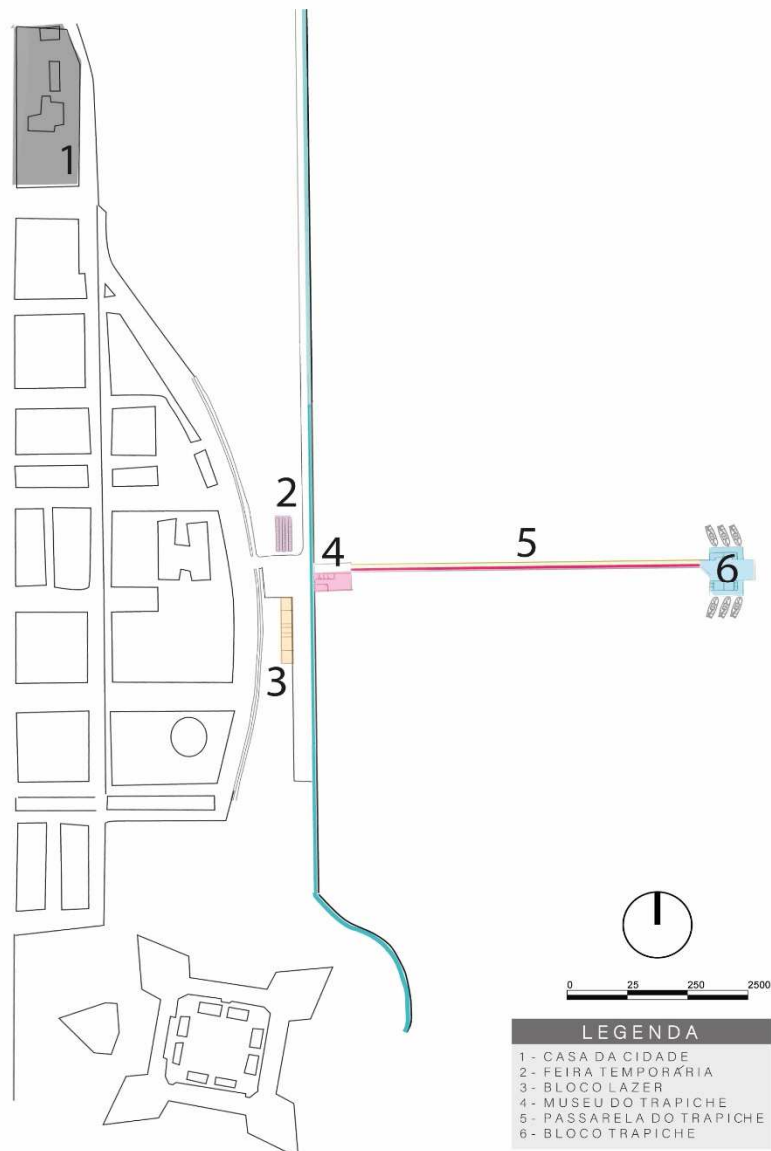
Através da junção dos equipamentos foi realizado um resgate histórico de toda a extensão que foi concebida no projeto. Isso trouxe uma revalorização para a área onde está inserido o projeto, com um novo olhar por parte dos turistas e da sociedade Amapaense para os objetos que estavam sem atratividade como: bares e restaurantes, hotel Macapá, e espaço que antecede as embarcações do perpetuo socorro entre outros pontos relevantes.

O projeto apresenta uma nova função para este entorno, no espaço dos bares e restaurantes, propõe-se: lanchonetes, banheiros, sorveteria, CAT (central de atendimento ao turista) e a contemplação da natureza, para o hotel Macapá, um museu da cultura Amapaense, e por fim no espaço que antecede as embarcações do perpetuo do socorro uma feira para vendas de artesanatos permanente e área destinadas ao esporte.

A vias que permeiam todos os espaços do projeto tiveram fluxos reduzidos nos finais de semana priorizando os pedestres. Novas faixas de pedestres foram implementadas, as calçadas foram projetadas segundo a cartilha Projeto Calçada Acessível I (SMPDS, 2012) e ao livro Loteamentos Urbanos (MASCARÓ, 2005) as calçadas que contém postes ou quaisquer outros mobiliários urbanos atendem a largura de pelo menos 1,95m.

Como o fluxo nas vias principais reduzidos, permitirá aos visitantes e moradores melhor acesso ao local, tornando o lugar mas habitado, gerando entretenimento e economia no local, tornando uma antiga reapropriação por parte dos moradores que alguns anos não tem mais conexão com a área em questão, desde quando transferiu suas atividades para o município de Santana. O Trapiche Eliezer Levy é uma elemento visual de extrema importância para o turismo de orla da cidade de Macapá.

Figura 33 – Proposta Urbanística

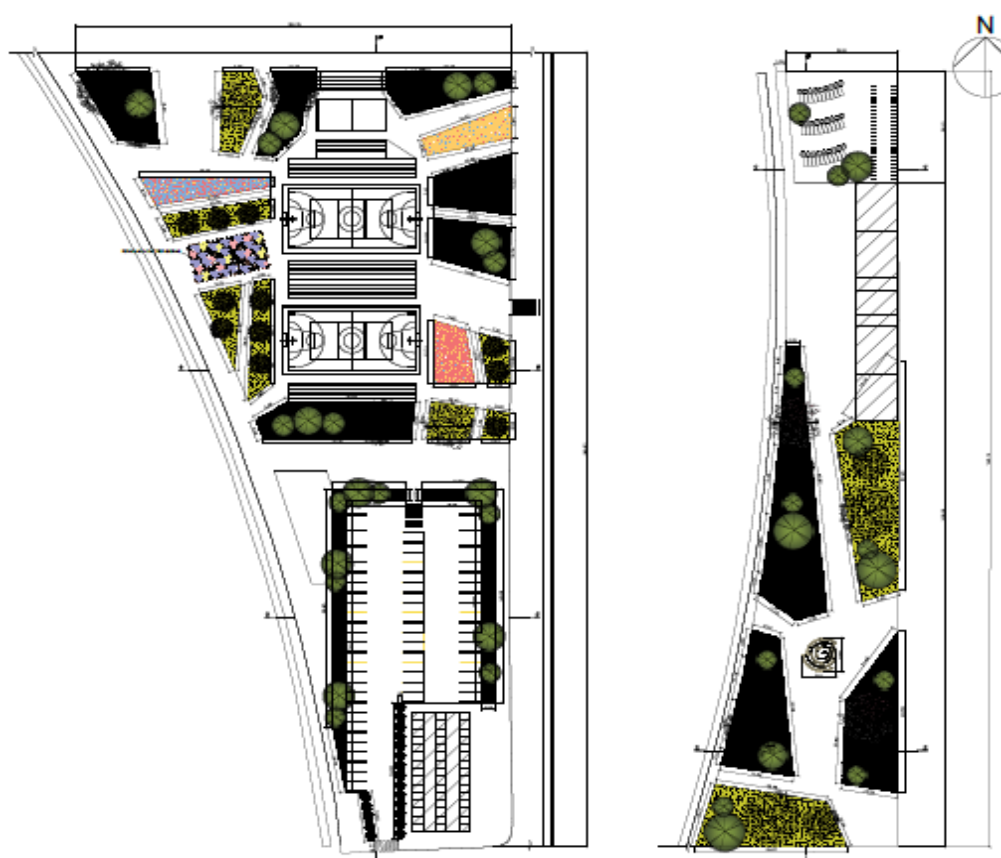


Fonte: Leite, 2018.

Para o paisagismo, a proposta foi embelezar o projeto através de suas funções de conforto e sombreamento, foram utilizadas espécies de árvores da região como no quadro 8 (ver anexo), sendo levado em consideração o porte das plantas de até 1,5 metros para que elas possam sobreviver ao meio urbano. Para dar maior funcionalidade ao projeto foi criado um jardim sensorial que promove harmonia ao meio ambiente e serve como uma espécie de terapia, acalma, além de deixar o ambiente mais bonito e agradável.

Durante toda a extensão das calçadas foi proposto piso tátil e piso de alerta para que os deficientes visuais possam ter segurança ao transitar nos passeios públicos, além de estacionamento, bicicletário e estações de mobilidade sustentável. Além disso, o mobiliário urbano empregado na proposta de uso e ocupação foi todo de madeira de lei, utilizando técnicas sustentáveis.

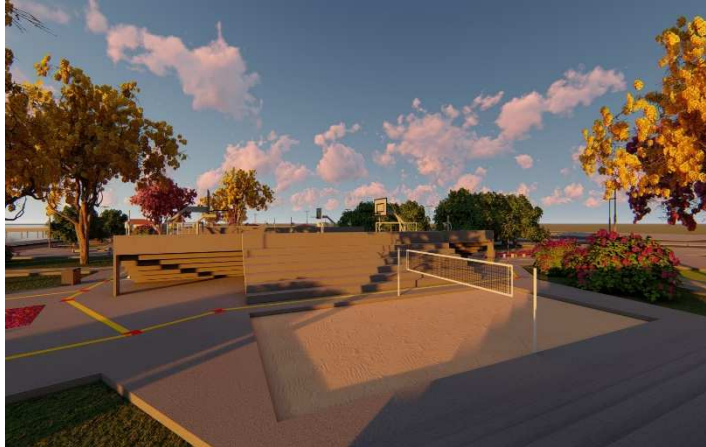
Figura 34 – Proposta Urbanística



Fonte: Leite, 2019.

As (Figuras 35,36 e 37), vislumbram parte do projeto urbanístico para o entorno do Trapiche Eliezer Levy, levando em consideração alguns elementos já existentes como quadras de esportes, mas com novo conceito conforme necessidade atual da população.

Figura 35 – Proposta Urbanística



Fonte: Leite, 2020.

Figura 36 – Proposta Urbanística



Fonte: Leite, 2020.

Figura 37 – Proposta Urbanística



Fonte: Leite, 2020.

Para o desenvolvimento do projeto de paisagismo levou-se em consideração tanto a localização quanto o clima da região. Trata-se do clima tropical úmido com temperatura que variam entre 24 a 33°C. A amplitude de térmica anual não é muito elevada, considerando que o projeto de paisagismo não só se integra harmoniosamente com a arquitetura do empreendimento como também se caracteriza como um importante complemento para a criação de todo o conjunto, garantindo uma unidade estética entre o empreendimento e as áreas externas.

O projeto será executado como consta no projeto específico de paisagismo. As mudas de árvores de grande porte deverão ter no mínimo 2 m de altura e serão plantadas em cavas circulares com raio de 1,91m e preenchidas com terra vegetal e apoiadas em tutores.

6.3.1 Jardim Sensorial

O projeto paisagístico, ainda conta com um jardim sensorial conforme quadro com especificações das vegetações escolhidas para o jardim, as quais terão plantas para o sentido do paladar, olfato e tato no quadro 07:

Quadro 07 – Jardim Sensorial - Vegetação

Plantas de tempero	Alecrim (<i>Rosemarinus officinalis</i> L.) Hortelã (<i>Mentha piperita</i>)
	Manjericão-de-jardim (<i>Ocimum basilicum</i>) Menta (<i>Mentha</i> sp.)
Plantas de perfume	Cravo (<i>Dianthus cariophyllus</i>) Jasmim-estrela (<i>Trachelospermum asminoides</i> Lindl.)
Plantas medicinais	Gengibre (<i>Zingiber officinalis</i> L.) Patchuli (<i>Pogostemum heyneanus</i> Benth.) Boldo-de-arvorezinha (<i>Coleus</i> sp.)
Plantas de texturas variadas	Espadinha-anã (<i>Sansevieria hahnii</i>) Espada-de-são-jorge (<i>Sansevieria zeylanica laurentii</i>) Jacaré (<i>Kalanchoe gastonis-bonnierii</i>)

Fonte: Leite, 2019.

O jardim sensorial que tem por objetivo proporcionar embelezamento para a área externa, além de oferecer a população que tem algum tipo de deficiência visual melhor receptividade ao local, proporcionando-lhes sentir o espaço de forma especial e natural. O paisagismo foi pensado de forma dinâmica, utilizando muito o verde e brincando com os tipos de vegetação da região norte, com muito colorido e sombreamento com intuito de oferecer a população conforto e bem-estar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar o equipamento estudado, constatou-se que ele sempre foi referência para os Amapaenses, principalmente pela função e dinâmica social que exercia na década de 90 de embarque e desembarque de passageiros. Durante o desenvolvimento da monografia, no item dados históricos, detectou-se carência de documentos oficiais, relatórios e projetos iniciais de sua construção que pudesse elucidar metodologicamente sua importância a cidade de Macapá.

Foi notório também durante os estudos que o modelo proposto para o novo Trapiche, como nova função, modelo e material, foi pensado de forma isolada, descaracterizando o original, porém ressalta que o objetivo principal desta monografia é um projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche que valorize não somente o ponto turístico, mas todo seu entorno de orla com seus variados atrativos, promovendo geração de emprego e renda.

A sociedade carece de conhecimento histórico sobre o Trapiche Eliezer Levy, pois a falta de conhecimento e a inclusão na elaboração de projetos permitiu que o uso e ocupação do equipamento realize projetos que caíam em desuso e abandono total. Eis o quão importante é a participação da sociedade na elaboração do planejamento urbano e das atividades turísticas a serem aplicadas nos espaços livres das cidades.

Existem obras de grande relevância no local estudado, as quais fazem parte do início da ocupação do espaço onde está localizado o Trapiche Eliezer Levy como: Hotel Macapá, Casa do Governador, Praça Zagury, Fortaleza de São José de Macapá, e finalizando com o majestoso Rio Amazonas. Os Planos de urbanização estudados que incluem o perímetro analisado, foram imprescindíveis para pensar a cidade em relação a sua história, o processo de ocupação do espaço, e a configuração da malha urbana.

Por meio do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS, avaliou-se que o Trapiche Eliezer Levy tem um potencial turístico de grande importância econômica e histórica, mas encontra-se sem atratividade capaz de potencializar a valorização devida, e por intermédio das correntes que abordam o planejamento urbano sustentável, interligou-se a caracterização histórica do Trapiche com os diversos ramos da cultura e do planejamento urbano sustentável.

Foram realizados estudos científicos que evidenciaram o planejamento urbano

e o planejamento urbano sustentável no Brasil e na cidade de Macapá, e identificou-se deficiência ou ausência destes temas na capital do Amapá, que apesar de ter vários planos urbanísticos desde o final da década de 50 até os anos 2004, ainda sofre com os problemas urbanos.

Destacou-se o processo de urbanização em Macapá, que além de desordenado, abrangeu-se por meio de 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.

Foi realizada uma junção do que já existe com as tecnologias voltadas para contexto ambiental originando políticas sustentáveis e para a comunidade através da gestão participativa do plano de desenvolvimento abordado. Portanto, com base no exposto afirma-se que um projeto arquitetônico e urbanístico para o Trapiche Eliezer Levy, levando em consideração as premissas do planejamento urbano sustentável inseridas no PDITS seria uma ferramenta norteadora capaz de promover melhorias de uso e ocupação para o Trapiche Eliezer Levy.

A proposta arquitetônica e urbanística para a área enfatizada nesta monografia sugere um novo uso e ocupação desse local, além da integração dos principais equipamentos do entorno para valorizar o espaço. Acredita-se que através dessa proposta haverá um envolvimento maior da comunidade com o Trapiche Eliezer Levy, promovendo um desenvolvimento histórico, cultural e econômico para a cidade de Macapá.

Visto que o novo espaço oferecerá variadas dinâmicas no projeto urbanístico que incluem a participação da comunidade, bem como a feira de artesanato, que será permanente, e várias famílias poderão fazer parte desse projeto, não só famílias do município de Macapá, mas também de outros municípios Amapaenses.

Haverá também quadras esportivas para sketch, futebol e voleibol, pontos de transporte para a mobilidade sustentável que permitirá o passeio ao longo do Trapiche ou praça para contemplação do Rio Amazonas e sua vegetação o jardim sensorial que permitirá aguçar os sentidos: tato, paladar, olfato, visão e audição.

Portanto, trata-se de um projeto ousado e contemporâneo que visa melhorar o espaço e oferecer a população Amapaense e visitantes um melhor uso e ocupação

de Trapiche Eliezer Levy, visto que o equipamento é ímpar na questão de localização, pois encontra-se locado dentro do maior rio de água doce do mundo, o Rio Amazonas, em área de orla na frente a cidade de Macapá.

REFERÊNCIAS

- ABIKO, A.K. **Habitação, favela e sua urbanização**. Apresentado ao Curso Urbanização de Favelas, ministrado por ABIKO, A.K. et al. FDTE/EPUSP. São Paulo, 1990.
- ABIKO, A.K.; IMPARATO, I.G.P. Grupo de trabalho sobre urbanização: resumo executivo. **Workmeentig: urbanização, abastecimento de água e saneamento**. São Paulo, EPUSP, 1993.
- AMADO, Miguel J. N. P. **O processo do planejamento urbano sustentável**. 259 f. Tese (Doutorado em Ciências da Engenharia do Ambiente na espacialidade de Planejamento e Ordenamento do Território) – Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa. 2002.
- AMAPÁ, Secretaria de Estado do Turismo do. **PROJETO PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável**. Fundação Marco Zero. Macapá: 2012
- _____. Lei Complementar nº. 026/2004-PMM, de 20 de janeiro de 2004. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Macapá, Macapá-AP, 2004.
- BALAZÁ, Isabel Milió; NADAL, Monica Cabo. **Marketing e comercialização de produtos turísticos**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.
- BARDET, G. **O urbanismo**. Trad. F.C.Nascimento. Campinas. Papyrus, 1990.
- BENEVOLO, L. **La Città Nella Storia D'Europa**. Laterza & Figli Spa. Edição 12. Roma. 1971.
- BIRKHOLZ, L. B. **O Ensino do Planejamento Territorial**. Tese (Provisamento de Cátedra) - FAUUSP. São Paulo. 1967.
- BOTELHO, Lina Pereira. **Evolução urbana da cidade de Macapá**: Análise do perímetro da Fortaleza de São José de Macapá ao Araxá no período de 1950-2010.2011, Tese de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – UNIFAP, Santana.
- BRAGA, Roberto. **Planos Diretores**. Cadernos da UNESP. São Paulo: Fapesp, 1995.
- BRASIL. **Estatuto da cidade: guia para a implementação pelos municípios e cidadãos**. Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos deputados, Coordenação de Publicações, 2001.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Plano Nacional de Turismo 2018-2022. Disponível em: <<https://www.turismo.gov.br/2015-03-09-13-54-27.html> > Acesso em: 26 agosto 2018
- BRITO, Jaqueline Ferreira de Lima. **A Fortaleza de Macapá como monumento e a cidade como documento histórico**. Dissertação de Mestrado - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro. 2014. 256p.

CASTELNOU, Antônio. **Arquitetura & Cidade Contemporâneas**. Curitiba: UFPR, 2010. 66p.

COLE & Associados S.A, H.J. **Plano de desenvolvimento (1976 – 1979)**. Macapá. 1979.

CRUZ, R. de C. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2001.

LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. 2. ed. S.Paulo: Atlas, 2008.

FARIA, Rodrigo de; SCHVARSBURG, Benny. **Políticas Urbanas e Regionais no Brasil**. 1.ed. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo / FAU – UnB, 2011.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOITIA, F.C. **Breve história do urbanismo**. Lisboa, Editorial Presença, 1992.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br>> Acesso em 15.06. 2018.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População Estimada em 2016**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=160030&search=amapa|macapa>> Acesso em 01.06.2018.

LEME, Maria Cristina da Silva. **A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil: 1895-1965**. In: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

LOPES, J. **Fazer Do Trabalho Científico Em Ciências Sociais Aplicadas**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2006.

MACAPÁ, PREFEITURA MUNICIPAL DE - PMM. **Plano de desenvolvimento urbano**: proposições. Fundação João Pinheiro – Centro de desenvolvimento urbano, v. 02. Macapá, TFA, 1973.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. 2.ed. Porto Alegre: Masquatro, 2005. 210p.

MORAIS, Paulo; MORAIS, Jurandir Dias. **Geografia do Amapá**. Macapá: 1ª ed. Jm Editora Gráfica, 2009.

OMT. **Introdução ao turismo**. Direção e Redação Amparo Sancho; Traduzido por Dolores Martins Rodriguez Corner. São Paulo: Roca, 2001.

PROJETO ORLA: fundamentos para gestão integrada. Brasília: MMA/SQA; Brasília: MP/SPU, 2002.

RICCI, Magda. **Contando a história do Pará: da conquista à sociedade da borracha**. Belém: E-motion, 2002.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SMPDS, Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável. **Projeto Calçada Acessível**, Seropédica, RJ, 2012. Disponível em <<http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>> Acesso em 24.08.2018.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

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

TOSTES _____. **A face urbana do Amapá**. Jornal A Gazeta do Amapá, Macapá, Jan. 2011. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>>. Acesso em: 18 Jun. 2018.

TOSTES _____. **A iconografia e o imaginário urbano nos relatos de personagens anônimos sobre a cidade de Macapá** Disponível em: <https://josealbertostes.blogspot.com.br/2012/03/iconografia-e-o-imaginario-urbano-nos_26.html?q=TRAPICHE> Acesso em: 29 março, 2018.

TOSTES _____. **Evolução urbana da cidade de Macapá através do Plano Urbanístico da Grumbilf do Brasil**, Macapá, 3 fev. 2011. Disponível em: <<http://josealbertostes.blogspot.com/2011/02/evolucao-urbana-da-cidade-de-macap.html>>. Acesso em: 29 março, 2018.

TOSTES _____. **Quais as alternativas para melhorar a cidade de Macapá?** Disponível em: <<http://www.josealbertostes.blogspot.com/#!/2011/11/quais-as-alternativas-para-melhorar.html>>. Acesso em: 18 Jun. 2018.

TOSTES, José Alberto. **Planos diretores do estado do Amapá: uma contribuição para o desenvolvimento regional**. Série Arquitetura e Urbanismo na Amazônia. Tostes: Macapá-AP. 2006.

TYLER, D.; GUERRIER, Y.; ROBERTSON, M. (org.). **Gestão de Turismo Municipal**. Tradução de: Gleice Regina Guerra. São Paulo: Futura, 2001.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

Apêndice A - Quadro 8 Tipos de Arborização

	<p>Nomes Populares: Grama-esmeralda, Grama-zóisia, Grama-zóisia-silvestre, Zóisia</p> <p>Nome Científico: Zoysia japonica</p> <p>Categoria: Gramados</p> <p>Clima: Equatorial, Mediterrâneo, Subtropical, Temperado, Tropical</p> <p>Origem: Ásia, China, Japão</p> <p>Altura: menos de 15 cm</p> <p>Luminosidade: Sol Pleno</p> <p>Ciclo de Vida: Perene</p>
	<p>Nomes Populares: Grama-amendoim, Amedoim-forrageiro, Amendoim- rasteiro, Amendoinzinho</p> <p>Nome Científico: Arachis repens</p> <p>Categoria: Forrações à Meia Sombra, Forrações ao Sol Pleno</p> <p>Clima: Equatorial, Subtropical, Tropical</p> <p>Origem: América do Sul, Brasil</p> <p>Altura: 0.1 a 0.3 metros</p> <p>Luminosidade: Meia Sombra, Sol Pleno</p> <p>Ciclo de Vida: Perene</p>



Nome Popular: Dracena-tricolor, dracena-arco-iris, dracena-de-madagascar.

Nome Científico: Dracaena marginata 'tricolor'

Sinonímia: *dracaena bicolor*, *dracaena concinna*, *dracaena cincta*.

Ciclo de vida: perene.



Nomes Populares: Planta-tapete, Violeta-vermelha, Asa-da-barata, Epícia, Epíscia, Laço de amor.

Nome Científico: Episcia cupreata

Categoria: Flores, Flores Perenes

Clima: Equatorial, Tropical

Origem: América do Sul, Brasil, Colômbia, Venezuela

Luminosidade: Luz Difusa, Meia Sombra

Ciclo de Vida: Perene



Nomes Populares: Alvineira, Angelim- liso

Nome Científico: *Andira inermis*

Categoria: Plantas Aquáticas, Plantas Flutuantes

Clima: Equatorial, Subtropical, Tropical

Origem: América Central, América do Norte, América do Sul

Altura: 0.1 a 0.3 metros

Luminosidade: Sol Pleno

Ciclo de Vida: Perene



Nomes Populares: Flamboyant, Acácia-rubra, Árvore-flamejante, Flamboiant, Flor-do-paraíso, Pau-rosa

Nome Científico: *Delonix regia*

Categoria: Árvores, Árvores Ornamentais

Clima: Equatorial, Subtropical, Tropical

Origem: África, Madagascar

Altura: 6.0 a 9.0 metros, 9.0 a 12 metros

Luminosidade: Sol Pleno

Ciclo de Vida: Perene



Nomes Populares: Helicônia, Bananeira-do-brejo, Bananeira-ornamental, Caetê, Papagaio

Nome Científico: Heliconia rostrata

Categoria: Arbustos, Arbustos Tropicais

Clima: Equatorial, Subtropical,

Luminosidade: Meia Sombra, Sol Pleno

Ciclo de Vida: Perene



Nomes Populares: Jasmim-asa-de-anjo, Jasmim, Jasmim-estrela

Nome Científico: Jasminum nitidum

Categoria: Arbustos, Cercas Vivas, Trepadeiras

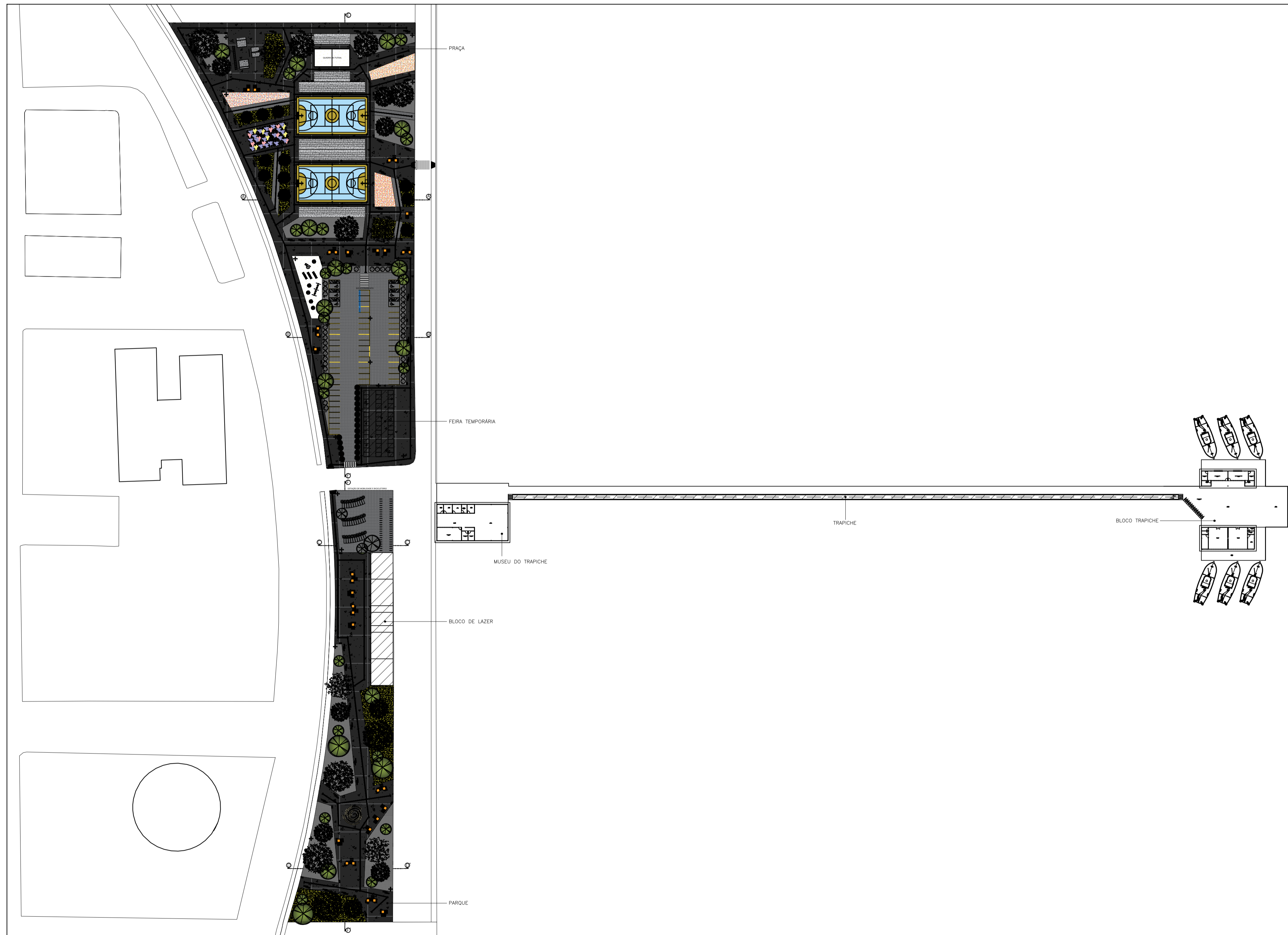
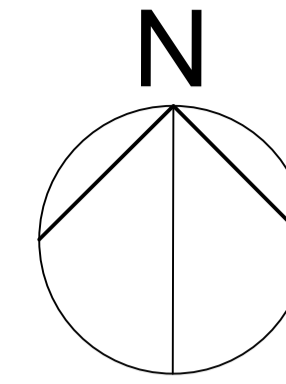
Clima: Equatorial, Oceânico, Subtropical, Tropical

Origem: Arquipélago Bismarck, Nova Guiné

Altura: 4.7 a 6.0 metros

Luminosidade: Meia Sombra, Sol Pleno

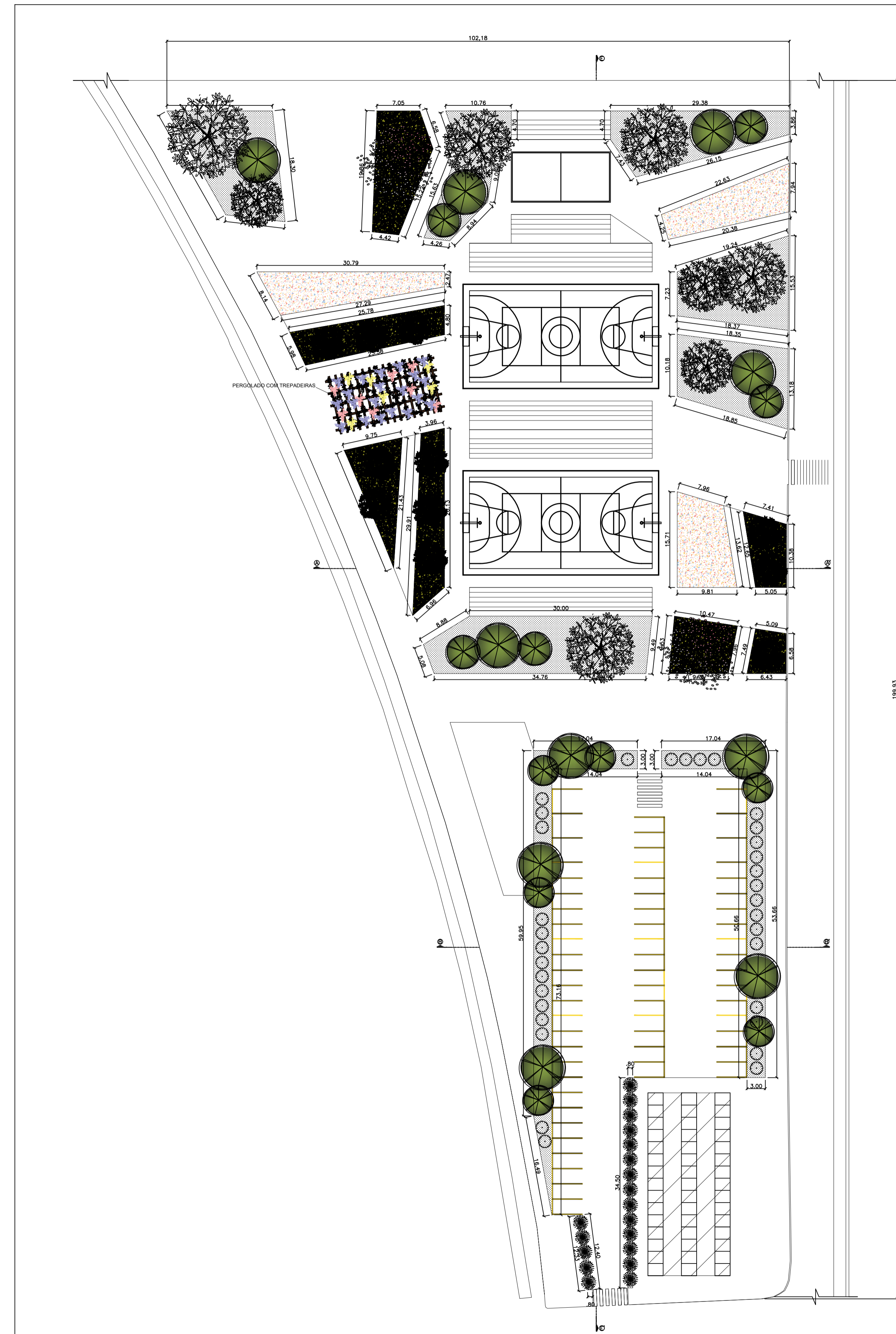
Ciclo de Vida: Perene



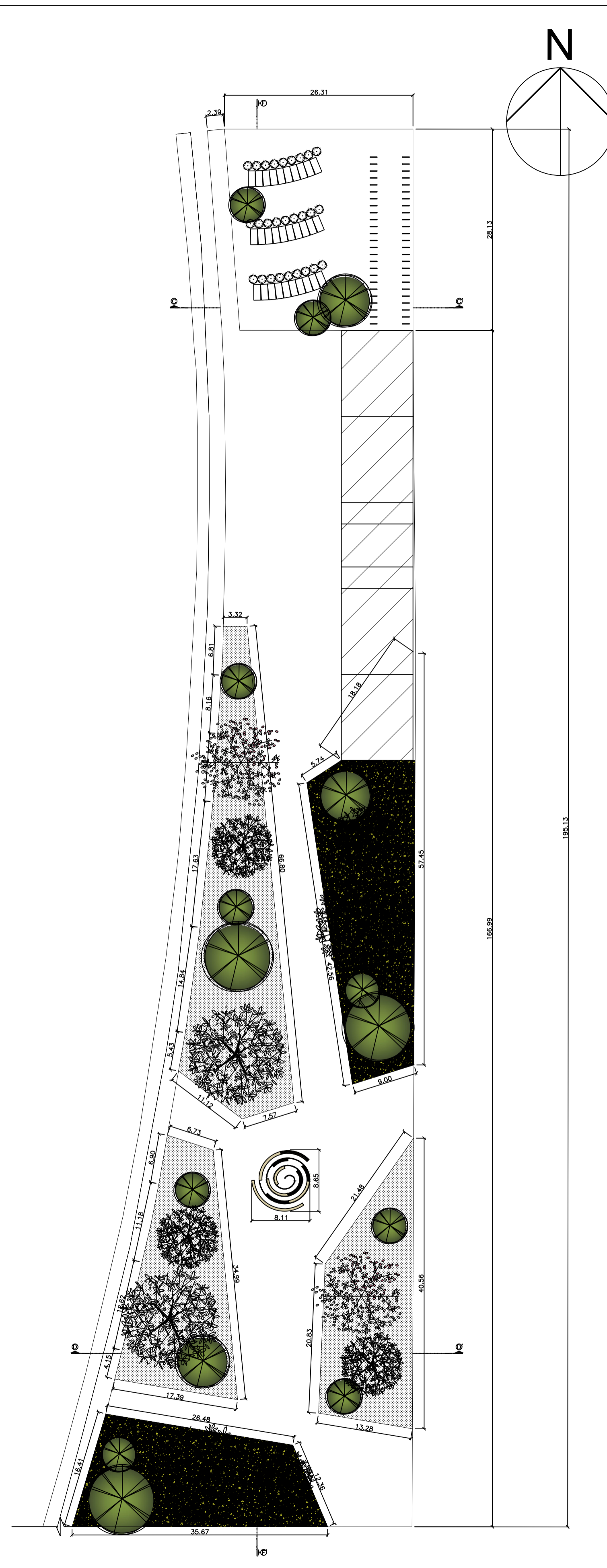
PLANTA DE IMPLANTAÇÃO GERAL
Escala: 1/1000

LEGENDA			
VEGETAÇÃO	NOME COMUM	NOME CIENTÍFICO	ÁREA/Qtd.
HERBÁCEAS			
	GRAMA ESMERALDA	<i>Zoysia japonica</i>	3.211,13 m²
	GRAMA AMENDOIM	<i>Arachis repens</i>	1.641,9 m²
	JASMIN ASA DE ANJO	<i>Jasminum Nitidum</i>	395,75 m²
ARBUSTOS			
	DRACENA TRICOLOR	<i>Dracaena marginata</i>	19 ud.
	PLANTA TAPETE	<i>Episia Cupreata</i>	60 ud.
ÁRVORES			
	FLAMBOYANT	<i>Delonix Régia</i>	36 ud.
	ALVINEIRA	<i>N. Malvaceae</i>	4 ud.
	HILICONIA, BANANEIRA BREJO	<i>Hiliconia Rostrata</i>	17 ud.
	LAVANDEIRA VINCA	<i>Catharanthus Roseus</i>	11 ud.
MOBILIÁRIO URBANO			
	BLOCO DE LIXEIRAS COM 2 UNIDADES		27 ud.
	BANCO EM MADEIRA		54 ud.
	CONJUNTO DE BANCO SEMI-HORIZONTAL E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (EM MADEIRA E CONCRETO)		8 ud.
	CONJUNTO DE BANCO, MESA E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (MENOR, EM MADEIRA E CONCRETO)		6 ud.
	CONJUNTO DE BANCO, MESA E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (MAIOR, EM MADEIRA E CONCRETO)		9 ud.
	BLOCO DE BEBEDOURO COM 2 UNIDADES		7 ud.
	BLOCO DE CHUVEIROS COM 3 UNIDADES		1 ud.
ILUMINAÇÃO URBANA			
	POSTE DE LUZ COM 4 LÂMPADAS		24 ud.
	ILUMINAÇÃO DIRECIONADA COM UMA LÂMPADA		27 ud.
PISOS DE GRANDE ÁREA			
	PISO LISO EM CONCRETO COR: CINZA		8.544,26 m²
	PISO INTERTRAVADO EM CONCRETO COR: CINZA		3.003,92 m²
PISO PODOTÁTEL (REF.: TECNOGRAN) (VER DETALHAMENTO PRANCHA 15)			
	PODOTÁTEL 40X40X5. NO PISO EM CONCRETO	DIRECIONAL	2.950 ud.
	PODOTÁTEL 40X40X5. NO PISO EM CONCRETO	ALERTA	277 ud.

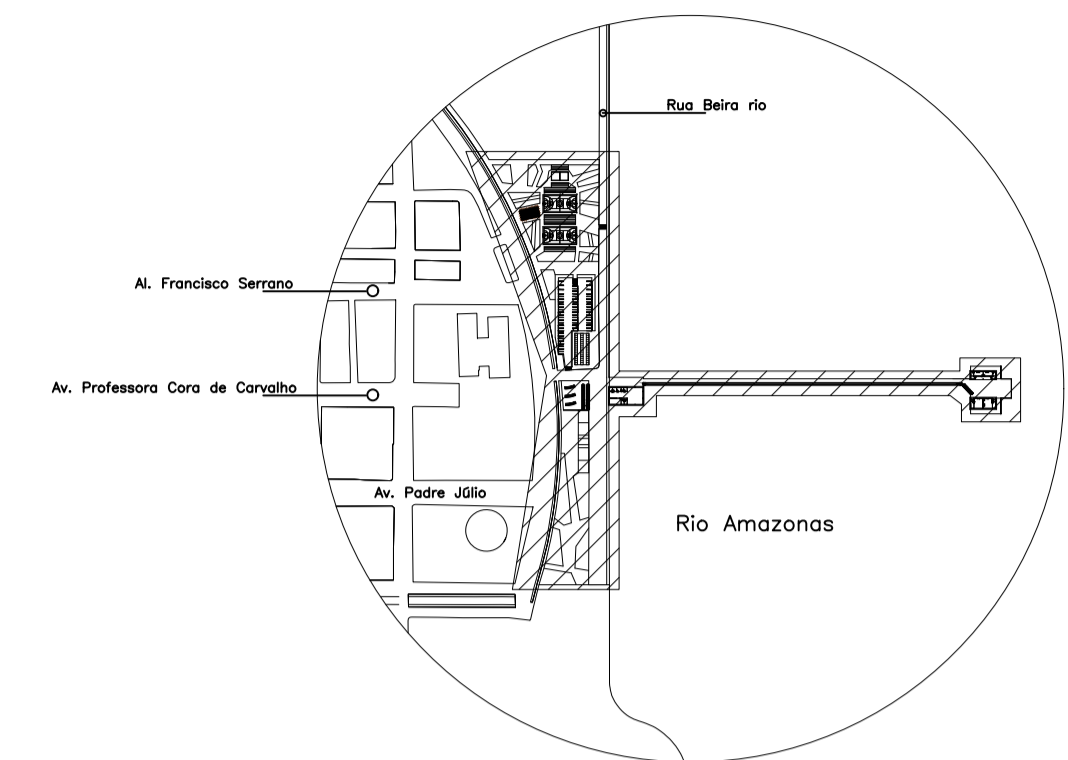
UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo			
ACADÊMICA: ELANI DA COSTA LEITE		URB.	
TÍTULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy			
CONTEÚDO: PLANTA DE IMPLANTAÇÃO GERAL			
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 26.260,25 m²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA	1/15
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES		DATA: 22/12/2020	



PLANTA DE VEGETAÇÃO (PRAÇA)
Esc.: 1:400



PLANTA DE VEGETAÇÃO (PARQUE)
Esc.: 1:400



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

LEGENDA

VEGETAÇÃO	NOME COMUM	NOME CIENTÍFICO	ÁREA/Qtdd.
HERBÁCEAS			
	GRAMA ESMERALDA	<i>Zoysia japonica</i>	3.211,13 m ²
	GRAMA AMENDOIM	<i>Arachis repens</i>	1.641,9 m ²
	LAÇO DE AMOR	<i>Episcia cupreata</i>	395,75 m ²
ARBUSTOS			
	DRACENA TRICOLOR	<i>Dracena marginata</i>	19 ud.
	ONZE HORAS	<i>Portulaca grandiflora</i>	60 ud.
ÁRVORES			
	FLAMBOYANZINHO	<i>Caesalpinia pulcherrima</i>	36 ud.
	FLAMBOYANT	<i>Delonix regia</i>	4 ud.
	IPÊ AMARELO	<i>Tabebuia aurea</i>	17 ud.
	OITI	<i>Licania tomentosa</i>	11 ud.

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



ACADÊMICA:
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy
CONTEÚDO:
PLANTA DE VEGETAÇÃO (PRAÇA)

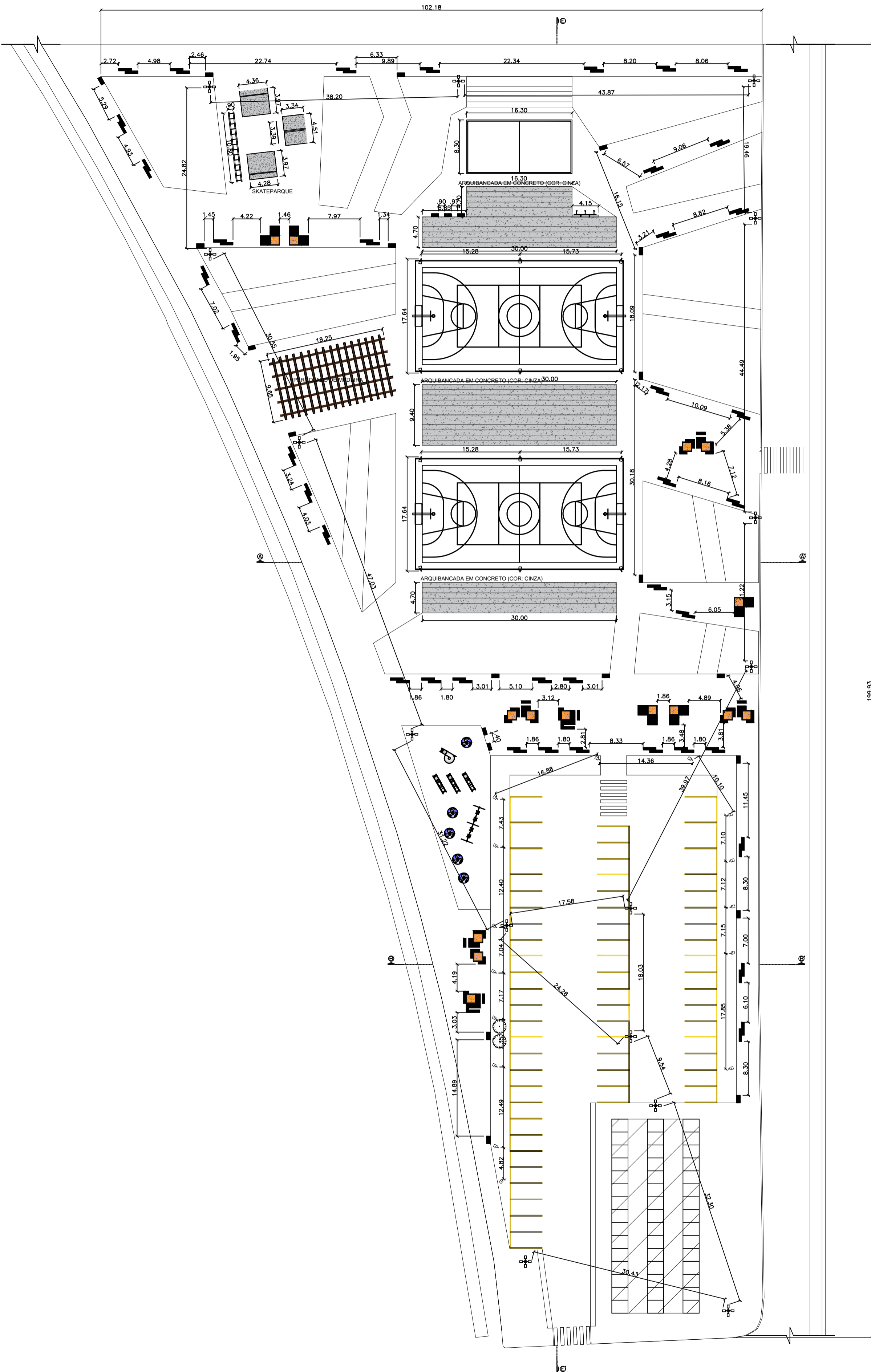
URB.

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO:
16.333,42 m²
ORIENTADOR:
JOSÉ ALBERTO TOSTES

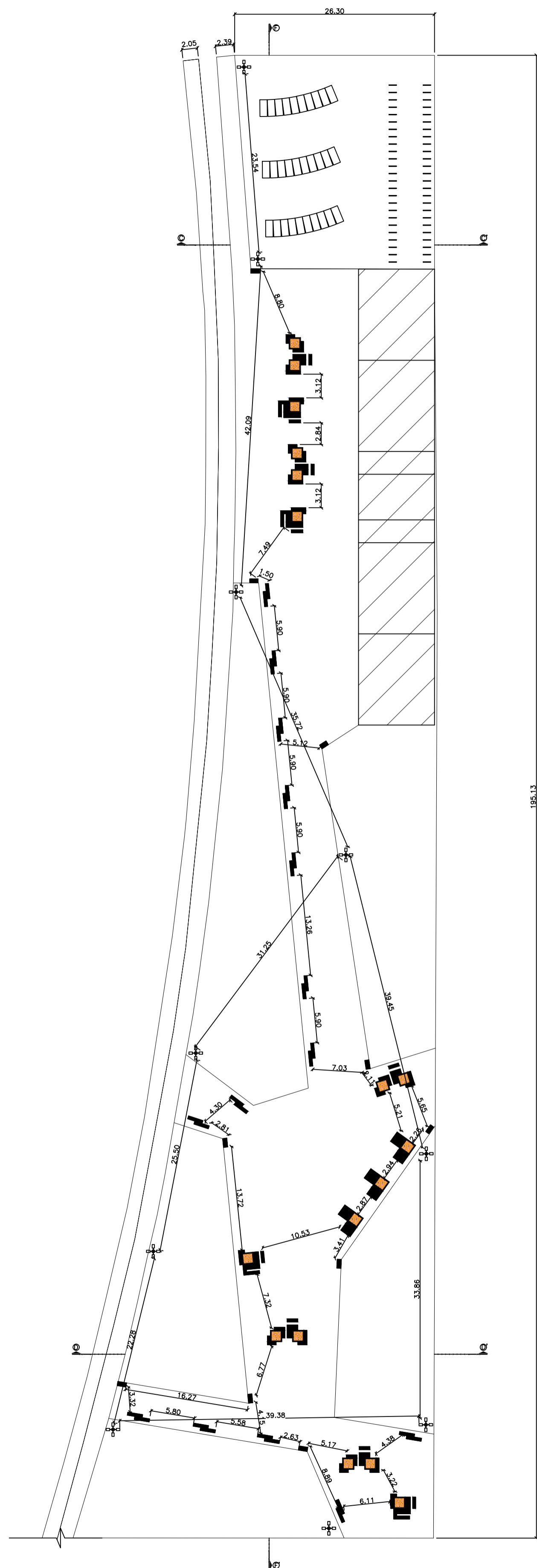
TRABALHO:
TCC II

ESCALA:
INDICADA
DATA:
22/12/2020

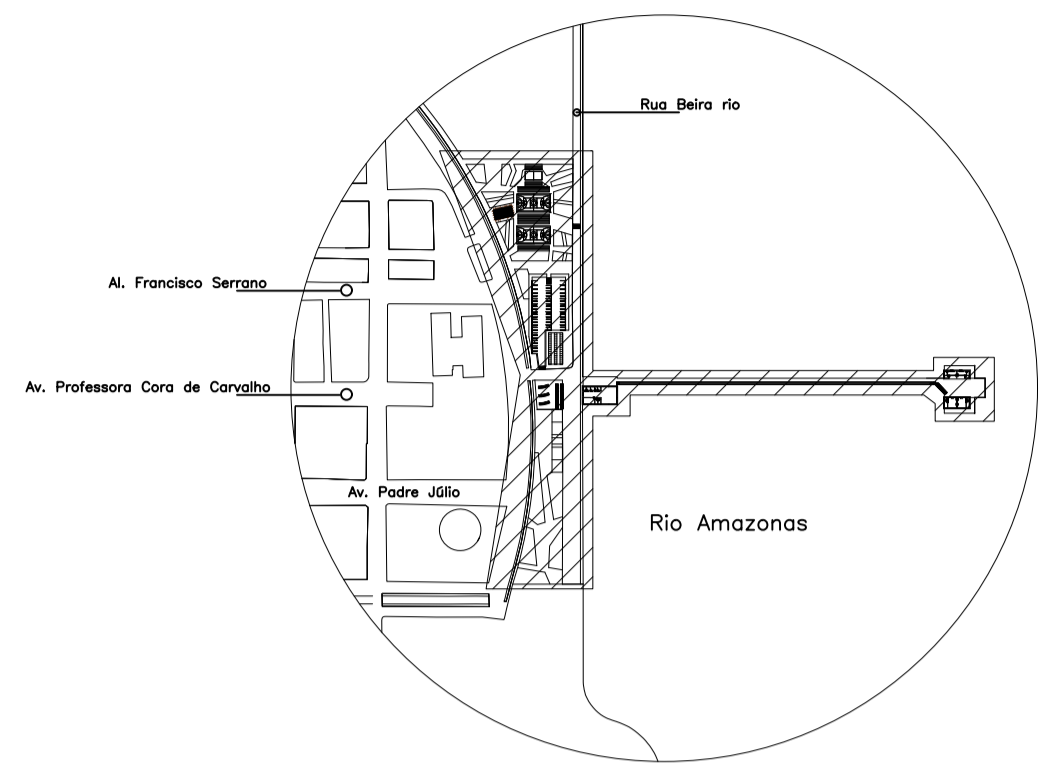
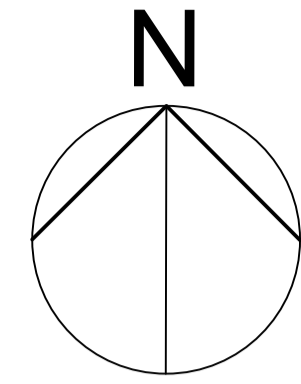
PRANCHA:
2/15



PLANTA DE MOBILIÁRIO E ILUMINAÇÃO (PRAÇA)
Esc.: 1:400



PLANTA DE MOBILIÁRIO E ILUMINAÇÃO (PARQUE)
Esc.: 1:400



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

LEGENDA

MOBILIÁRIO URBANO		
	BLOCO DE LIXEIRAS COM 2 UNIDADES (VER DETALHAMENTO PRANCHA 15)	27 ud.
	BANCO EM MADEIRA	54 ud.
	CONJUNTO DE BANCO SEMI-HORIZONTAL E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (EM MADEIRA E CONCRETO)	8 ud.
	CONJUNTO DE BANCO, MESA E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (MENOR, EM MADEIRA E CONCRETO)	6 ud.
	CONJUNTO DE BANCO, MESA E CANTEIRO DE LAÇO DE AMOR (MAIOR, EM MADEIRA E CONCRETO)	9 ud.
	BLOCO DE BEBEDOURO COM 2 UNIDADES	7 ud.
	BLOCO DE CHUVEIROS COM 3 UNIDADES	1 ud.
ILUMINAÇÃO URBANA		
	POSTE DE LUZ COM 4 LÂMPADAS	24 ud.
	ILUMINAÇÃO DIRECIONAL COM UMA LÂMPADA	27 ud.

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



ACADÊMICA:
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy
CONTEÚDO:
PLANTA DE MOBILIÁRIO E ILUMINAÇÃO (PRAÇA E PARQUE)

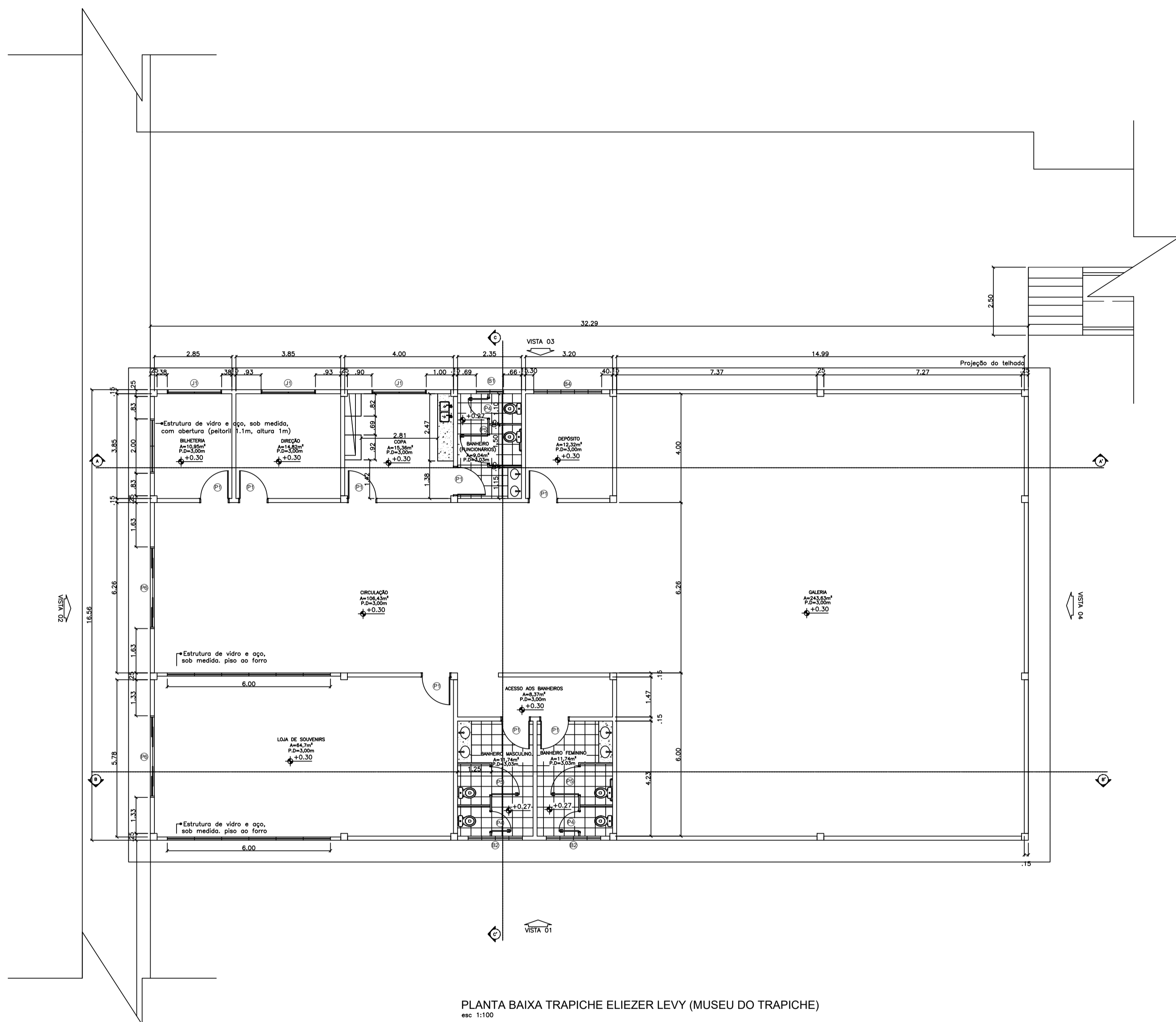
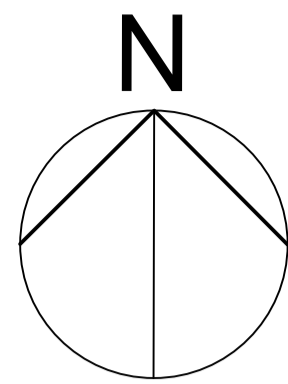
URB.

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO:
16.333,42 m²
ORIENTADOR:
JOSÉ ALBERTO TOSTES

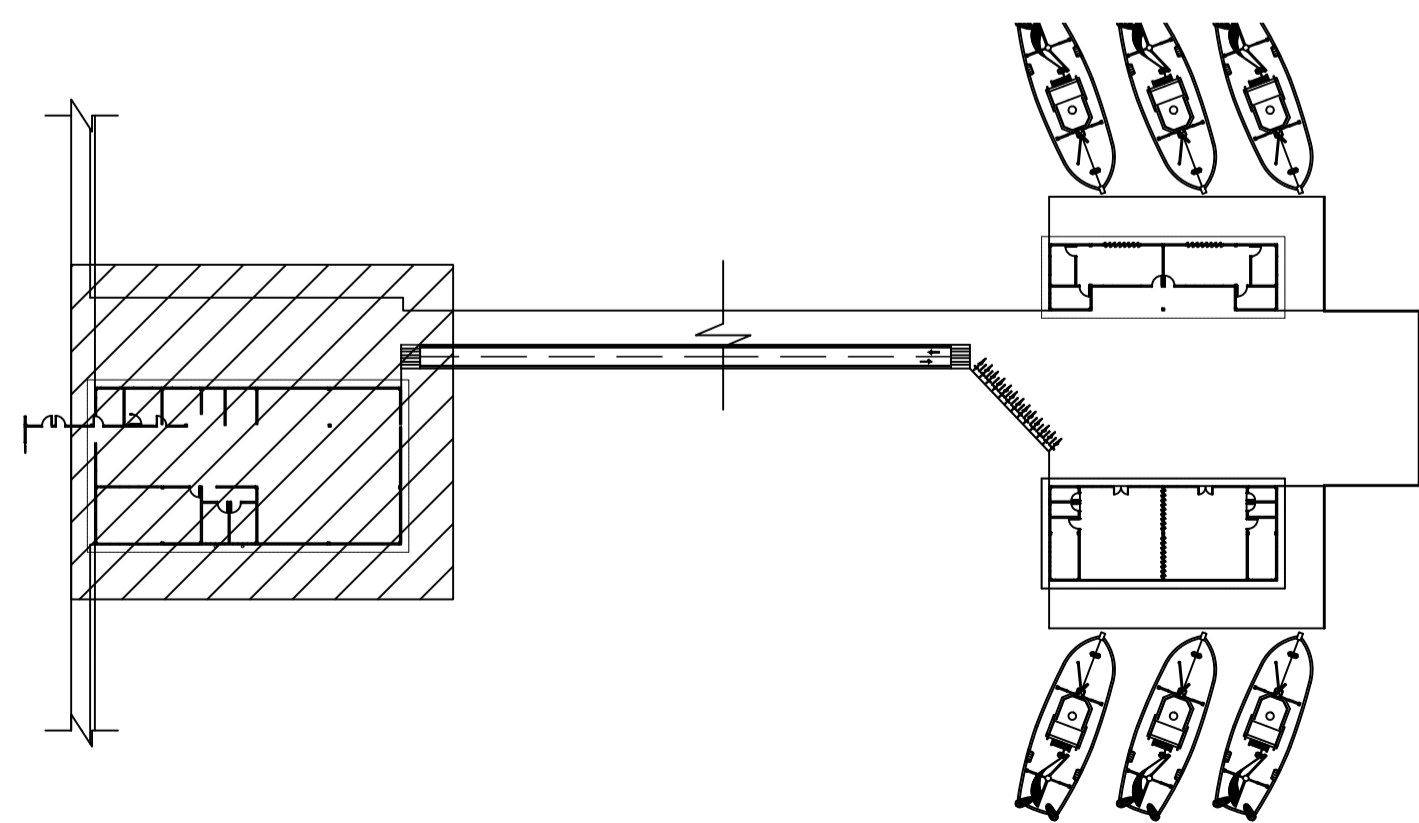
TRABALHO:
TCC II
DATA:
22/12/2020

ESCALA:
INDICADA

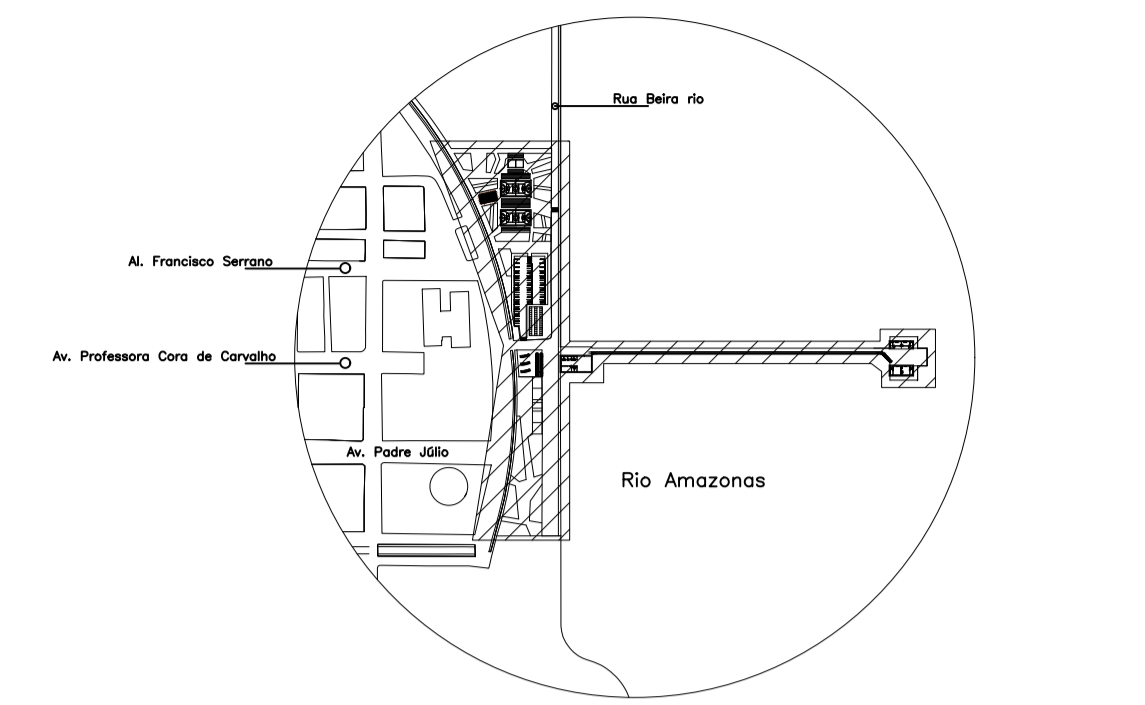
PRANCHA:
3/15



PLANTA BAIXA TRAPICHE ELIEZER LEVY (MUSEU DO TRAPICHE)
esc 1:100



IMPLANTACAO TRAPICHE ELIEZER LEVY
esc 1:750



PLANTA DE SITUACAO
Sem Escola

ESPECIFICACOES DE ESQUADRIAS

PORTAS (VER DETALHAMENTO NA PRANCHA 15/15)

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
P1	1,00 x 2,10 cm	Abrir	1	Porta lisa em madeira envernizada. Ver detalhamento.	16
P2	0,70 x 1,83 cm	Abrir	1	Porta lisa em madeira envernizada. Ver detalhamento.	4
P3	1,50 x 2,10 cm	Correr	2	Porta em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 6 mm.	2
P4	1,00 x 1,83 cm	Abrir	1	Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branca. Ver detalhamento.	5
P5	0,70 x 1,83 cm	Abrir	1	Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branca.	5
P6	3,00 x 2,10 cm	Correr	4	Porta em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 6 mm. Ver detalhamento.	2

JANELAS

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
J1	2,00 x 1,20 x 1,10 cm	Correr	4	Janela de madeira, com vidro incolor, e = 6 mm.	7

BALANCINS

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
B1	1,00 x 0,70 x 1,80 cm	Basculante	2	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	7
B2	2,00 x 0,70 x 1,80 cm	Basculante	4	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	2
B3	3,00 x 0,70 x 1,80 cm	Basculante	6	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	2
B4	2,50 x 0,70 x 1,80 cm	Basculante	5	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	1

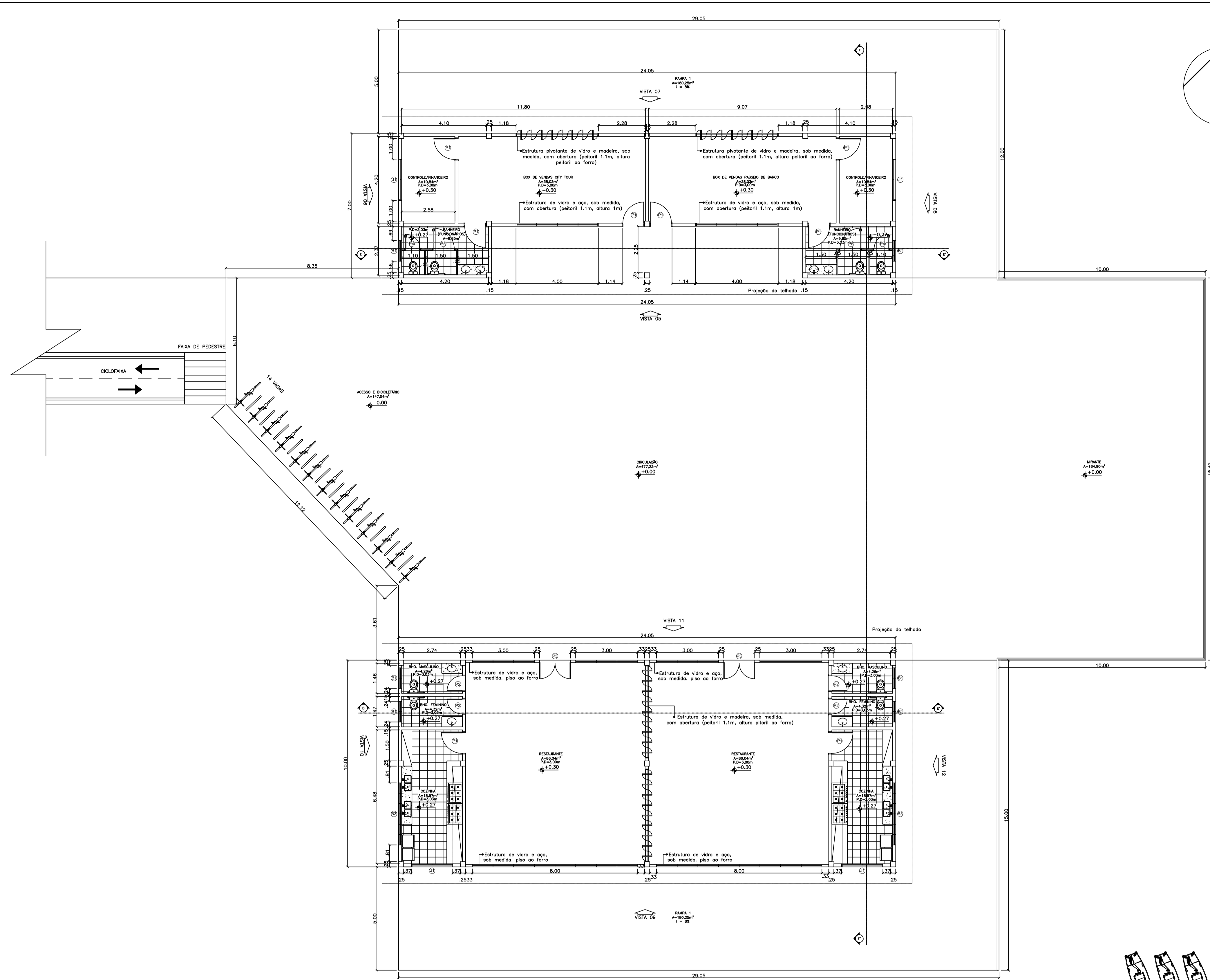
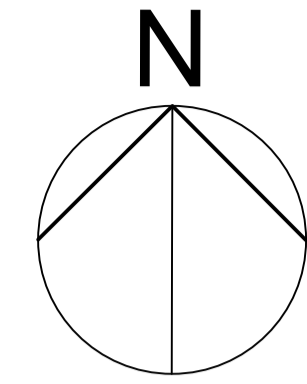
UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



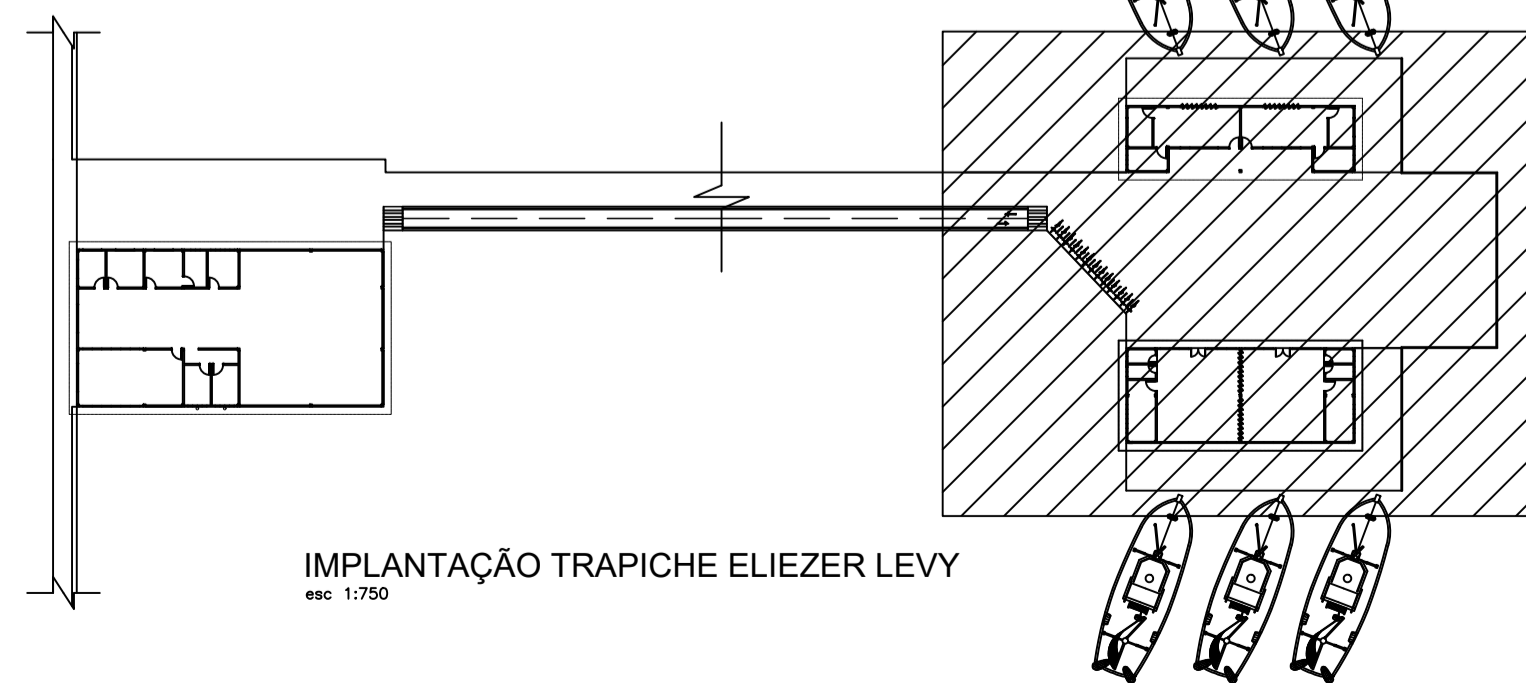
ACADÊMICA:
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy
CONTEÚDO:
PLANTA BAIXA TRAPICHE ELIEZER LEVY
(MUSEU DO TRAPICHE)

ARQ.

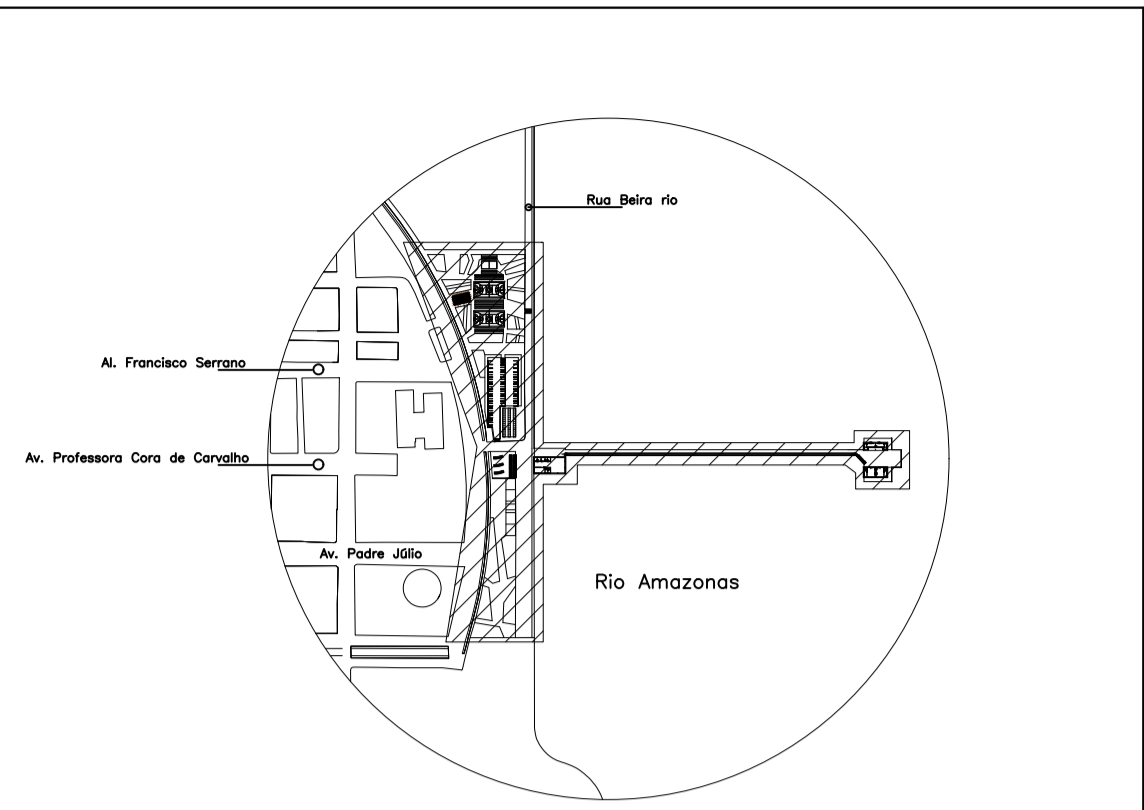
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO:
3.256,21 m²
TRABALHO:
TCC II
ESCALA:
INDICADA
ORIENTADOR:
JOSE ALBERTO TOSTES
DATA:
22/12/2020
PRANCHA:
4/15



PLANTA BAIXA TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO TRAPICHE)
esc 1:100



IMPLANTAÇÃO TRAPICHE ELIEZER LEVY
esc 1:750



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

ESPECIFICAÇÕES DE ESQUADRIAS

PORTAS (VER DETALHAMENTO NA PRANCHA 15/15)

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
P1	1.00 x 2.10 cm	Abrire	1	Porta lisa em madeira envernizada. Ver detalhamento.	16
P2	0.70 x 1.83 cm	Abrire	1	Porta lisa em madeira envernizada. Ver detalhamento.	4
P3	1.50 x 2.10 cm	Correr	2	Porta em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 6 mm.	2
P4	1.00 x 1.83 cm	Abrire	1	Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branca. Ver detalhamento.	5
P5	0.70 x 1.83 cm	Abrire	1	Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branca.	5
P6	3.00 x 2.10 cm	Correr	4	Porta em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 6 mm. Ver detalhamento.	2

JANELAS

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
J1	2.00 x 1.20 x 1.10 cm	Correr	4	Janela de madeira, com vidro incolor, e = 6 mm.	7

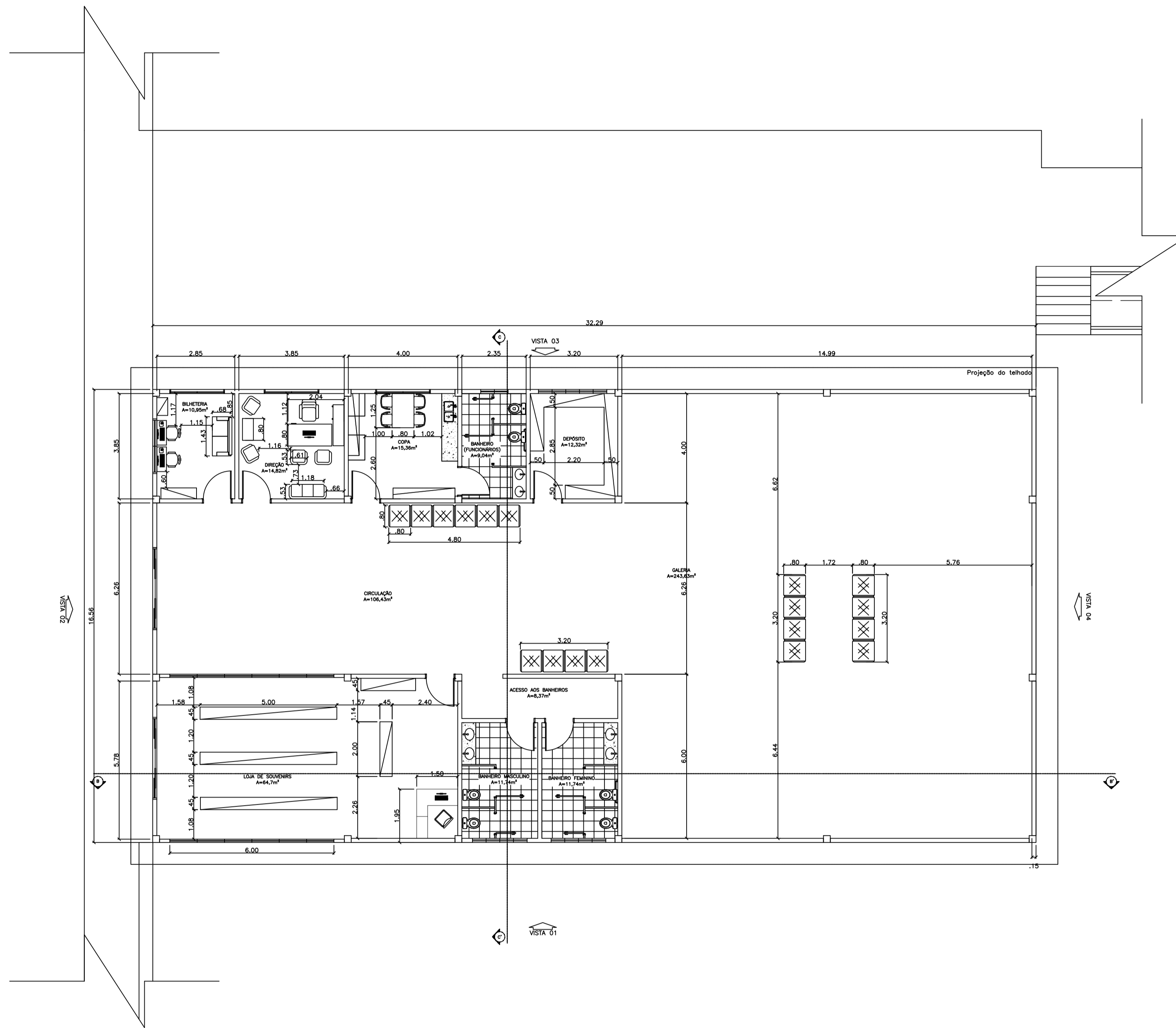
BALANCINS

Cód.:	Dimensões:	Abertura:	Nº folhas:	Especificações:	Qtd.:
B1	1.00 x 0.70 x 1.80 cm	Balculante	2	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	7
B2	2.00 x 0.70 x 1.80 cm	Balculante	4	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	2
B3	3.00 x 0.70 x 1.80 cm	Balculante	6	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	2
B4	2.50 x 0.70 x 1.80 cm	Balculante	5	Balancim basculante em madeira envernizada, com vidro incolor, e = 5 mm.	1

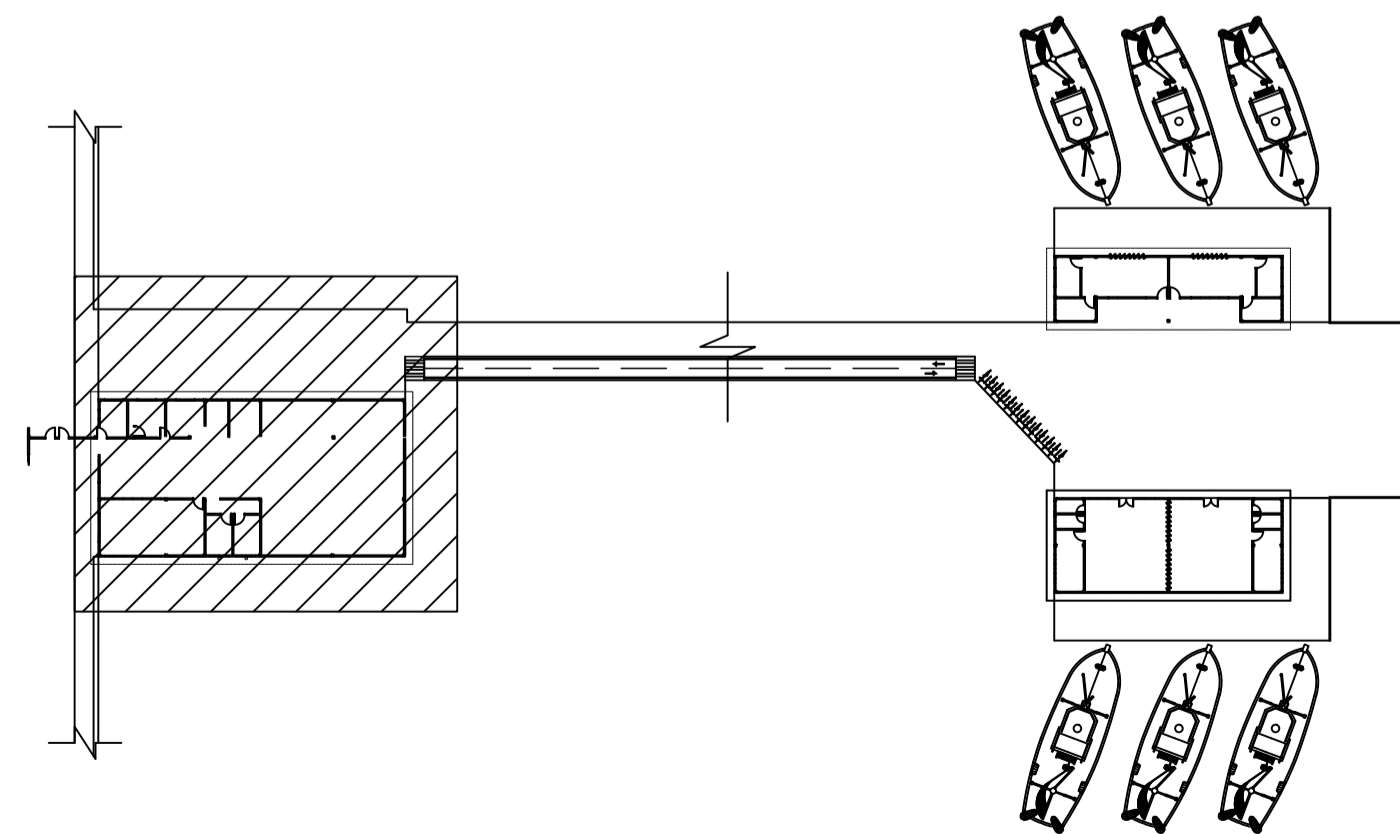
<p>UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo</p>			
<p>ACADÊMICA: ELANI DA COSTA LEITE</p>		<p>ARQ.</p>	
<p>TÍTULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy</p>			
<p>CONTEÚDO: PLANTA BAIXA TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO TRAPICHE)</p>		<p>PRANCHA: 5/15</p>	
<p>ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 3.256,21 m²</p>	<p>TRABALHO: TCC II</p>	<p>ESCALA: INDICADA</p>	<p>DATA: 22/12/2020</p>
<p>ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES</p>			

PRODUZIDO POR UMA VERSÃO DO AUTODESK PARA ESTUDANTES

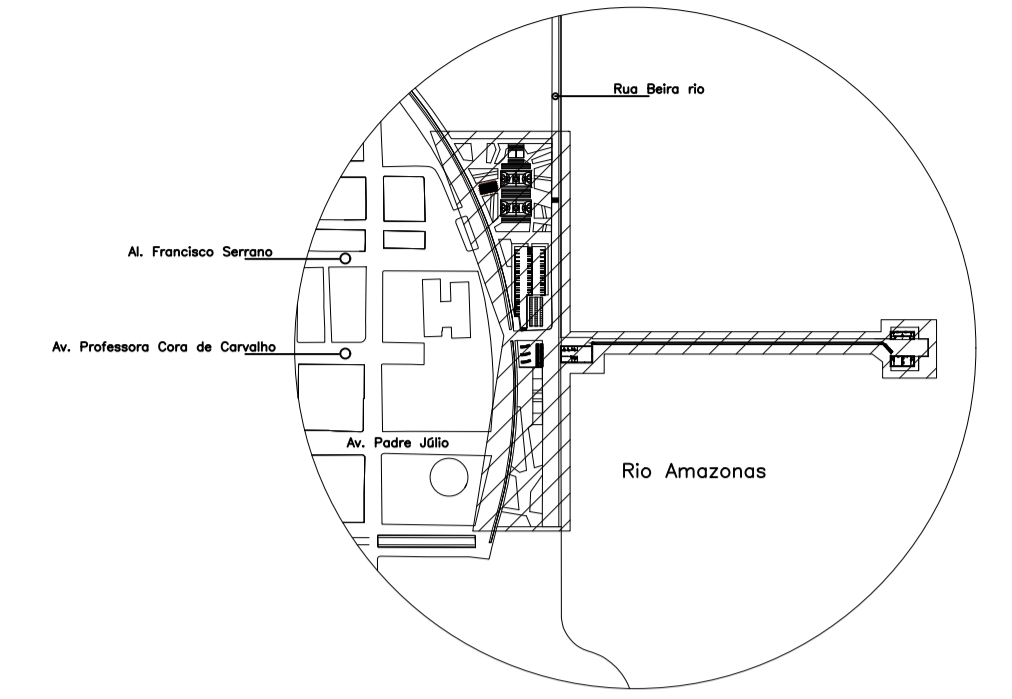
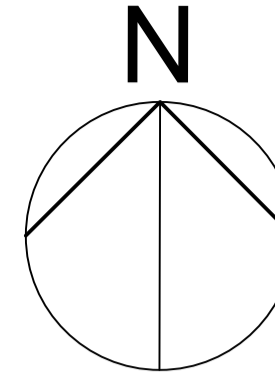
PRODUZIDO POR UMA VERSÃO DO AUTODESK PARA ESTUDANTES



PLANTA DE LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (MUSEU DO TRAPICHE)
esc 1:100



IMPLANTAÇÃO TRAPICHE ELIEZER LEVY
esc 1:750



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



ACADÊMICA:
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy

CONTEÚDO:
PLANTA DE LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY
(MUSEU DO TRAPICHE)

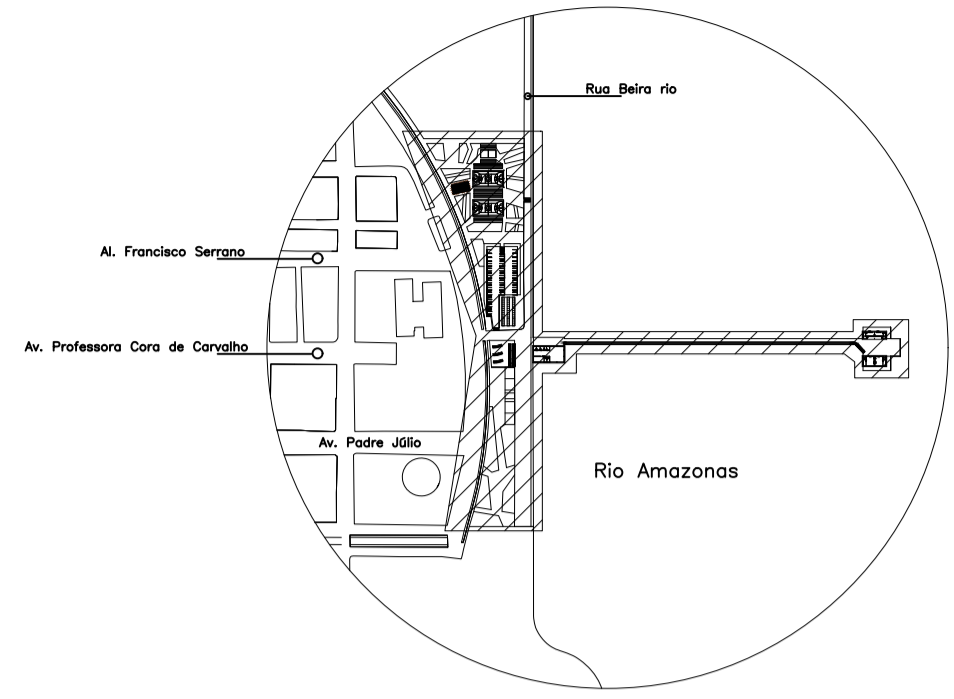
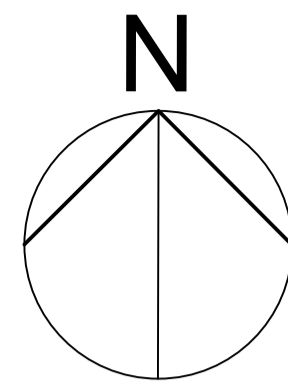
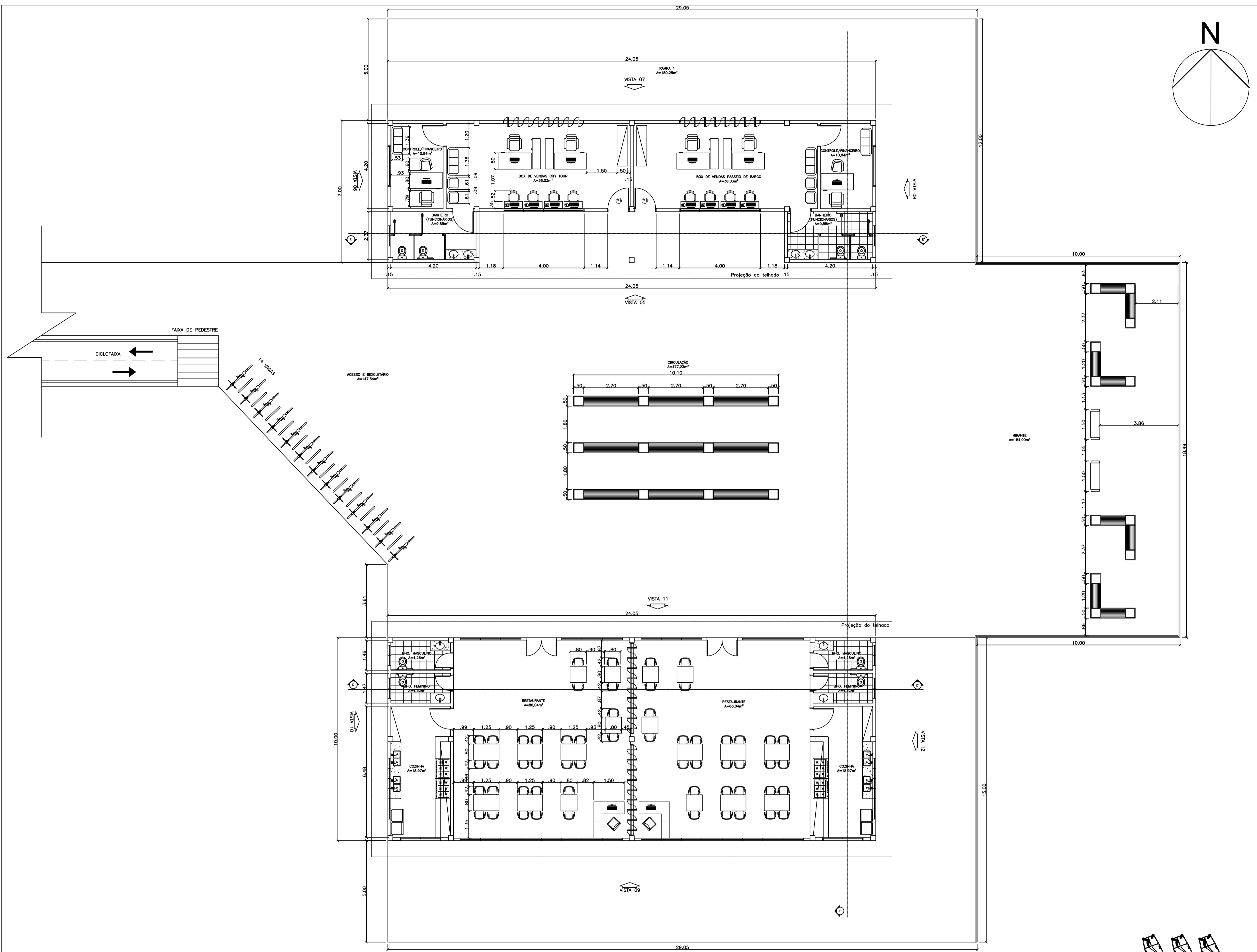
ARQ.

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO:
3.256,21 m²
ORIENTADOR:
JOSÉ ALBERTO TOSTES

TRABALHO:
TCC II

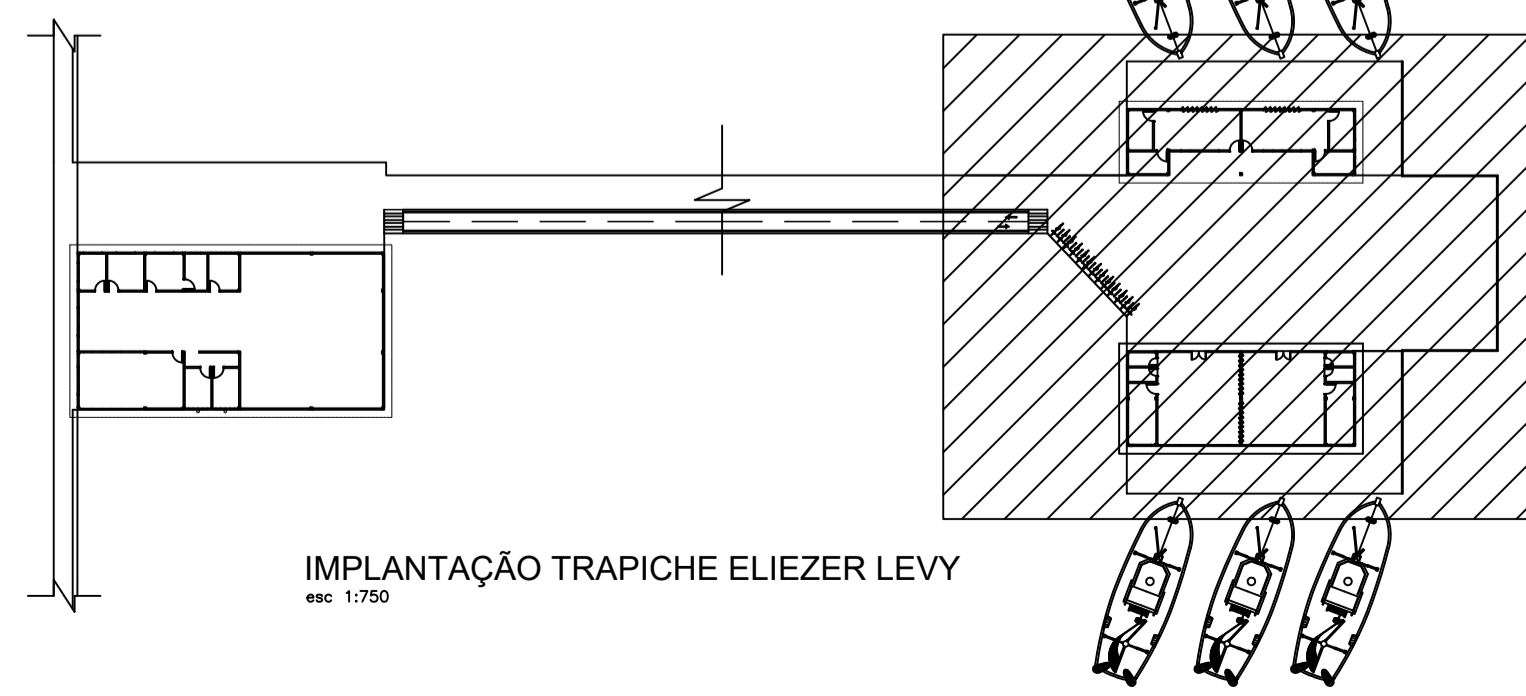
ESCALA:
INDICADA
DATA:
22/12/2020

PRANCHA:
6/15




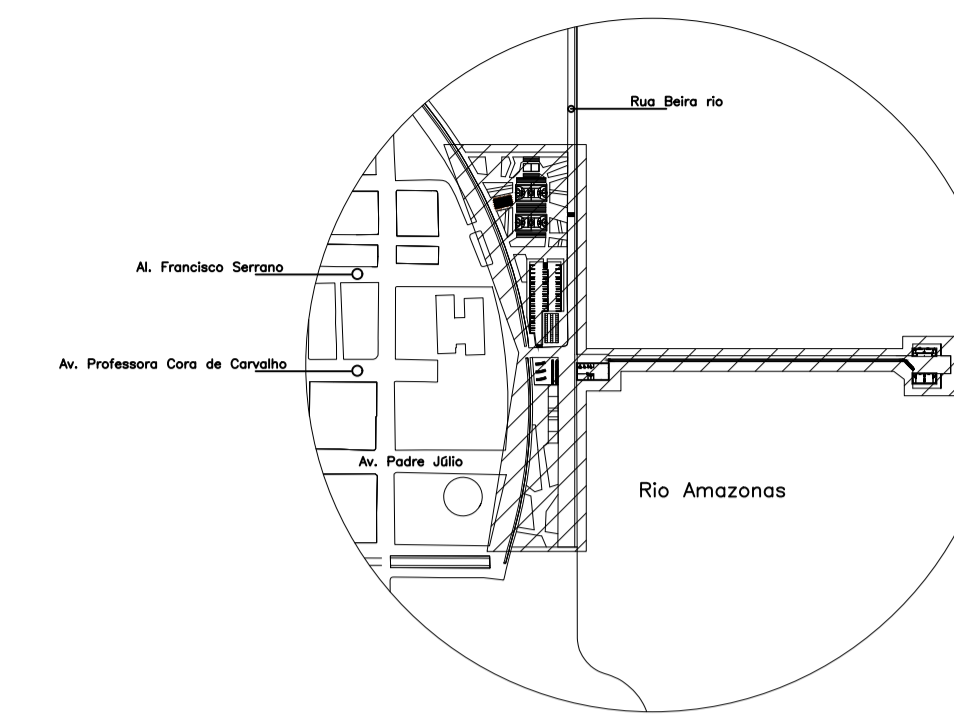
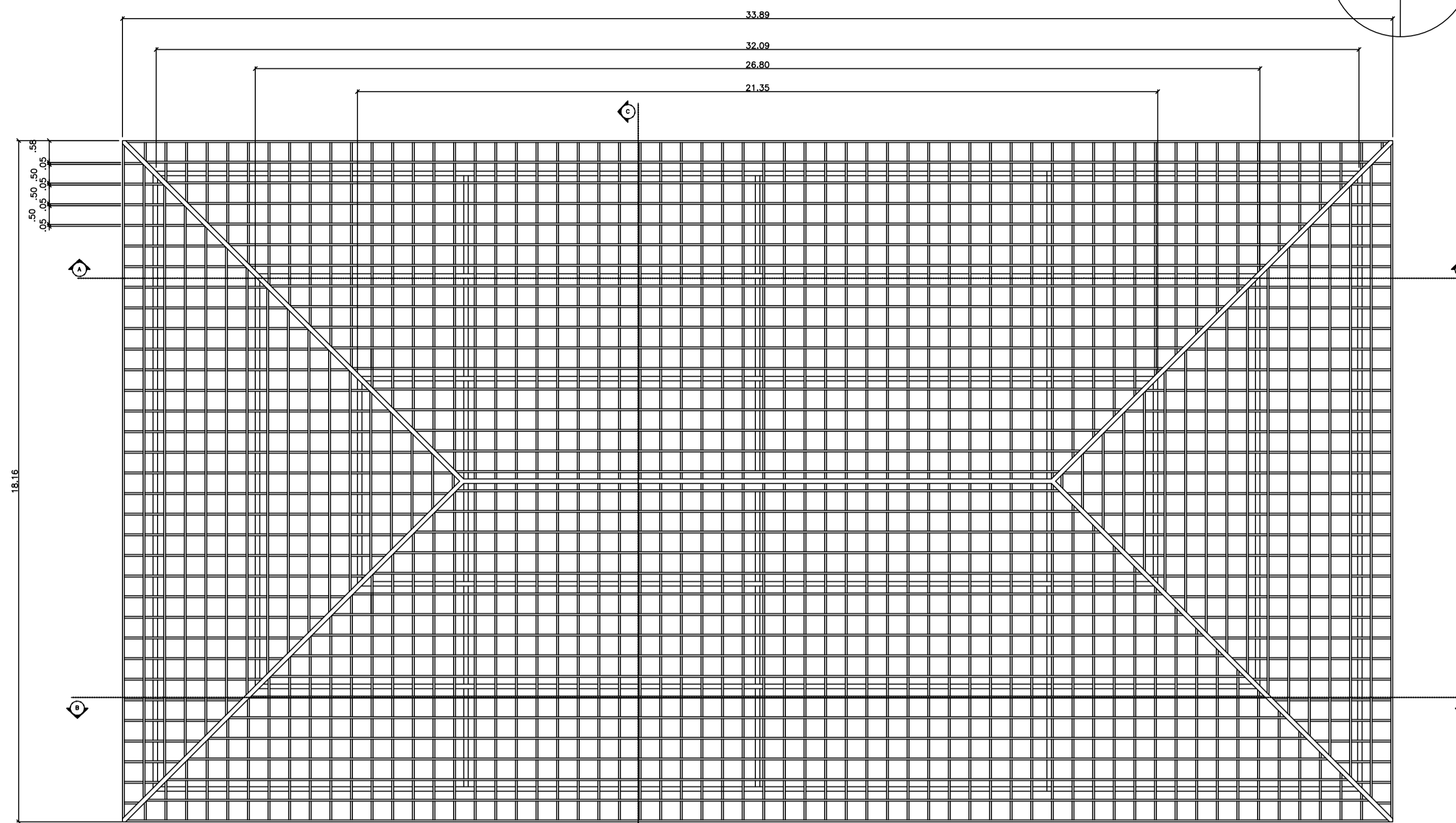
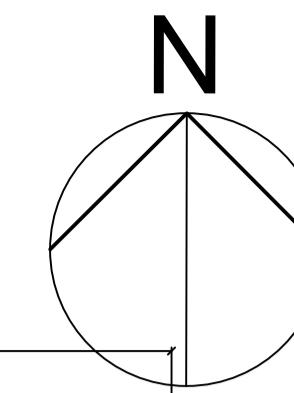
PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

PLANTA DE LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO TRAPICHE)
esc 1:100

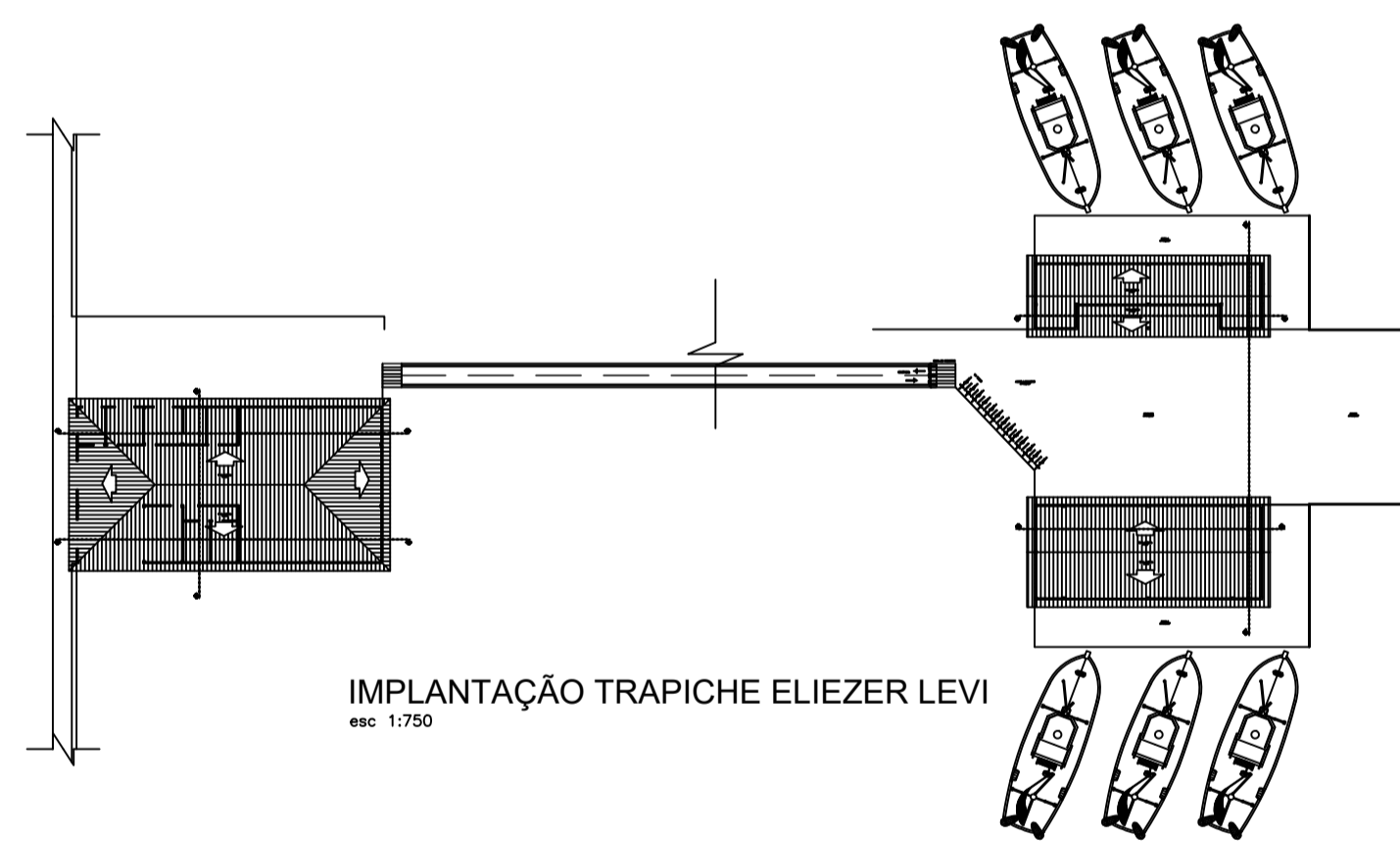


IMPLANTAÇÃO TRAPICHE ELIEZER LEVY
esc 1:750

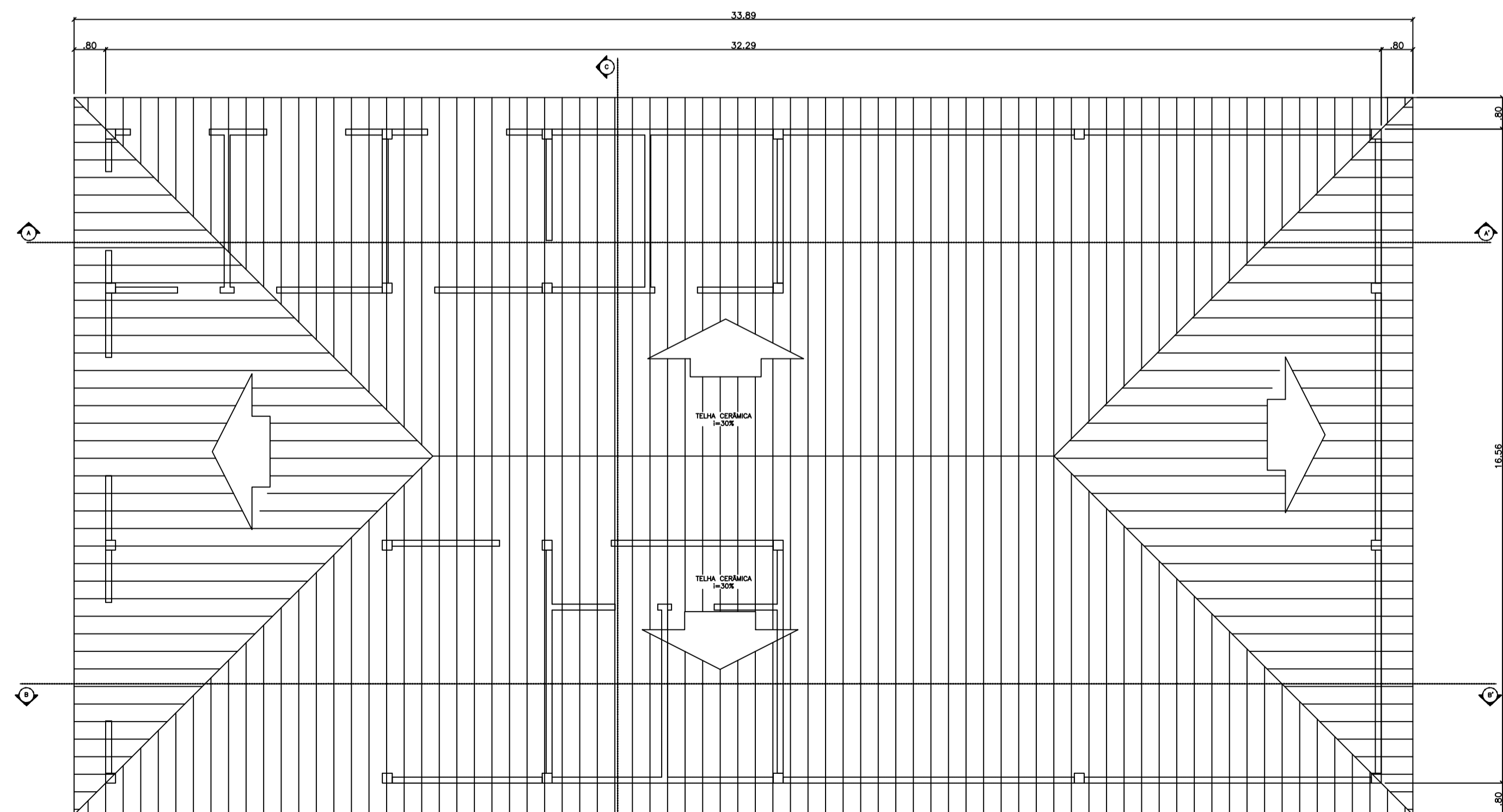
UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo		
ACADÊMICA: ELANI DA COSTA LEITE		ARQ.
TÍTULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trápiche Eliezer Levy		
CONTEÚDO: PLANTA DE LAYOUT TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO TRAPICHE)		
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 3.256,21 m²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES	DATA: 22/12/2020	7/15



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

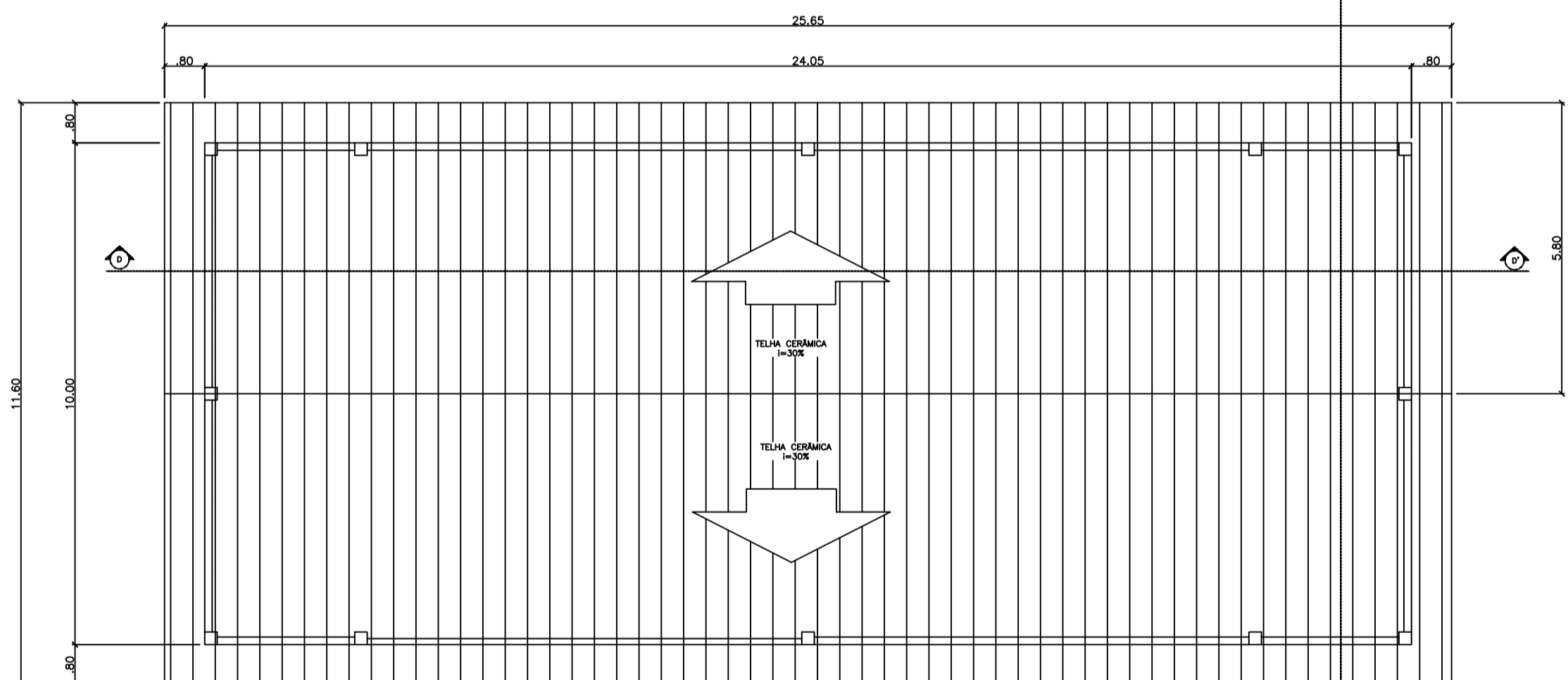
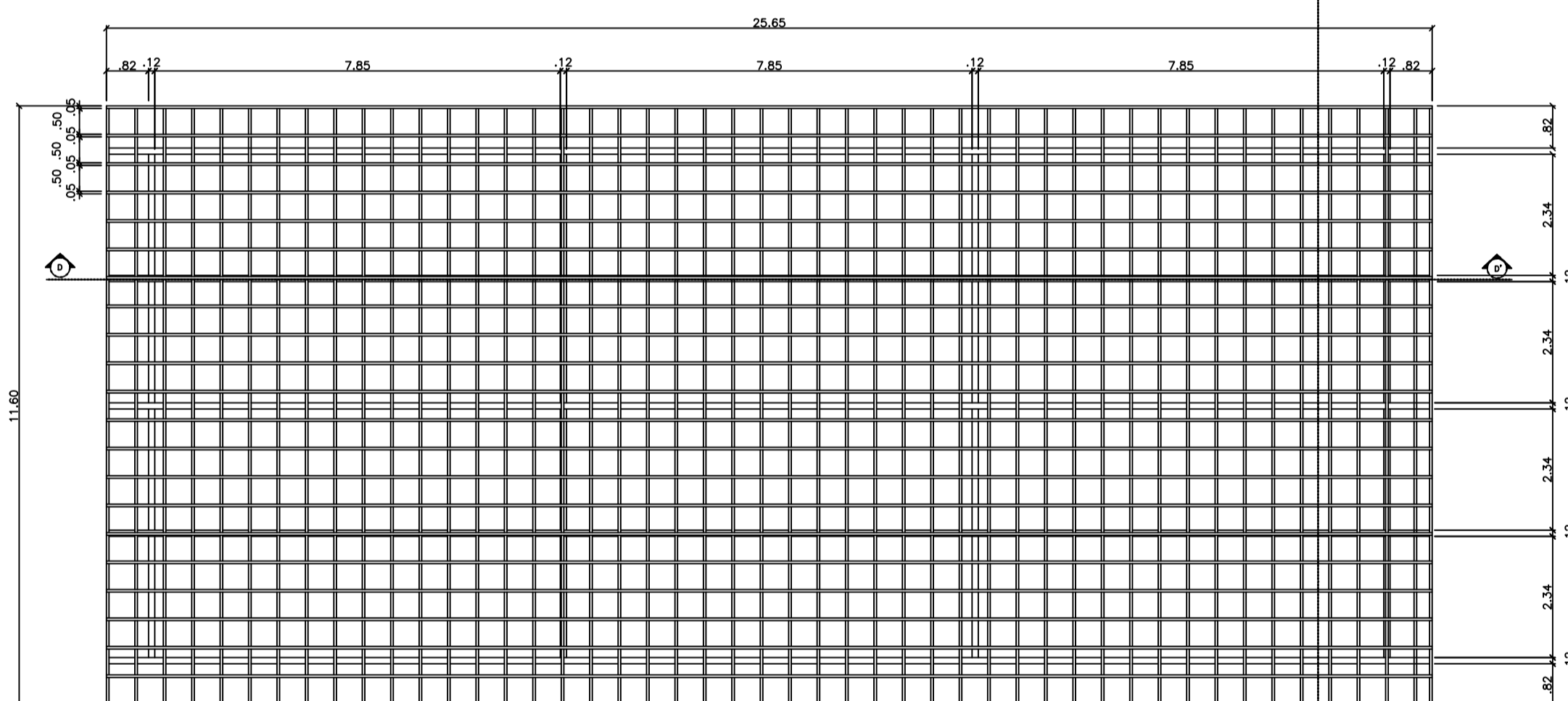
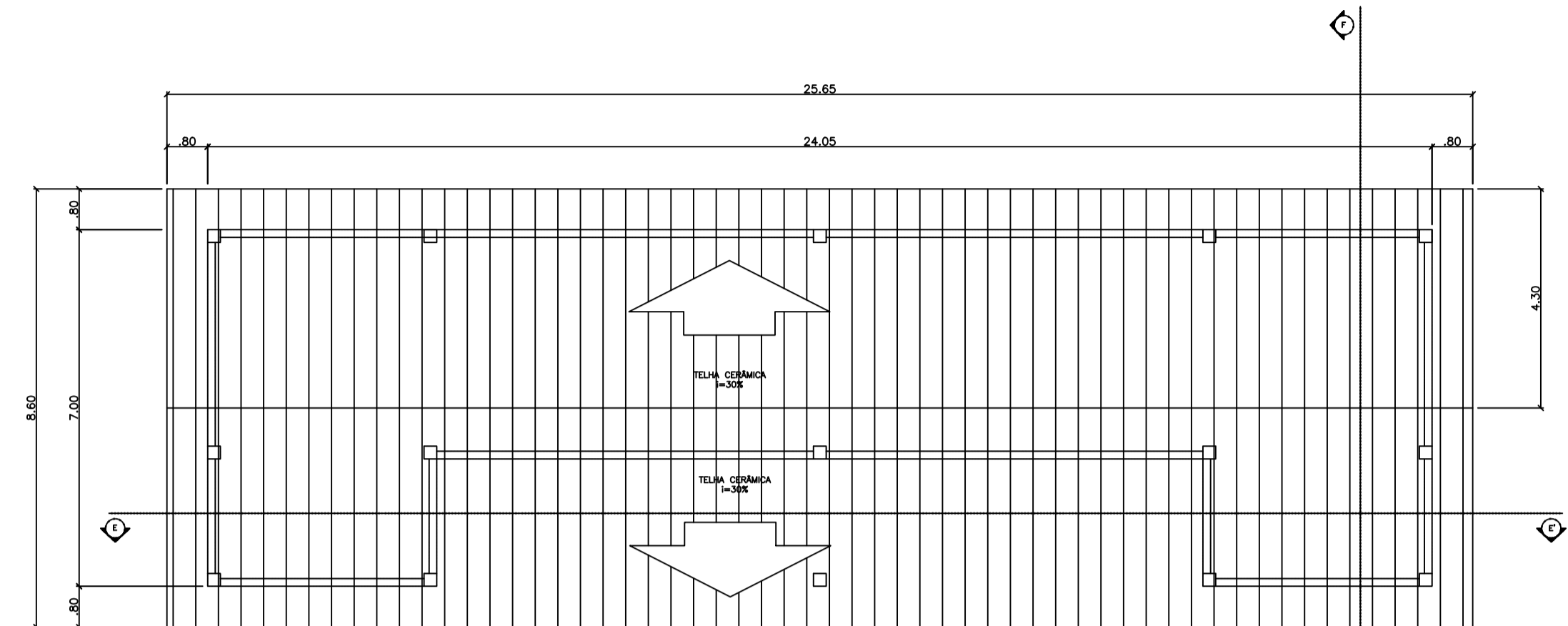
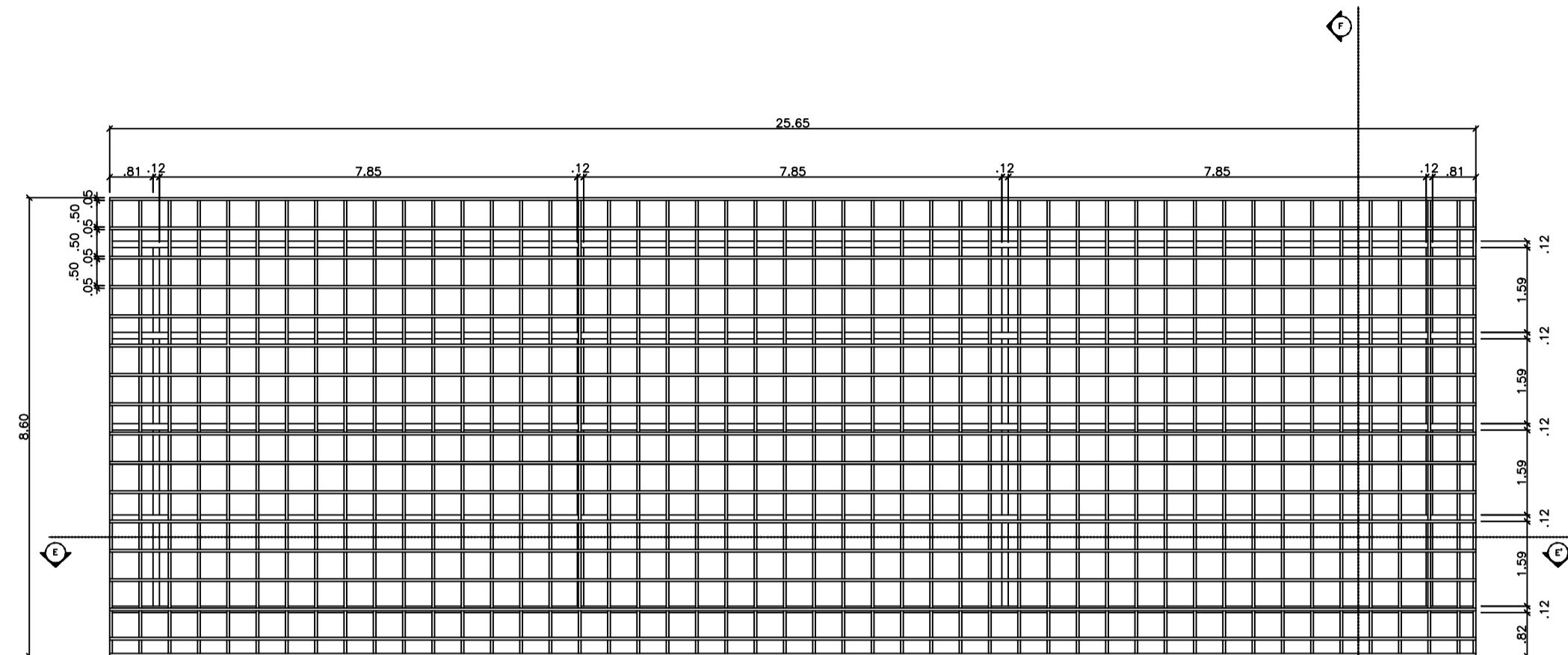
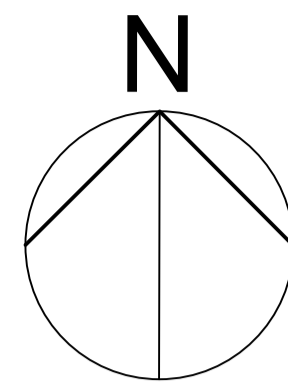


IMPLANTAÇÃO TRAPICHE ELIEZER LEVI
esc 1:750

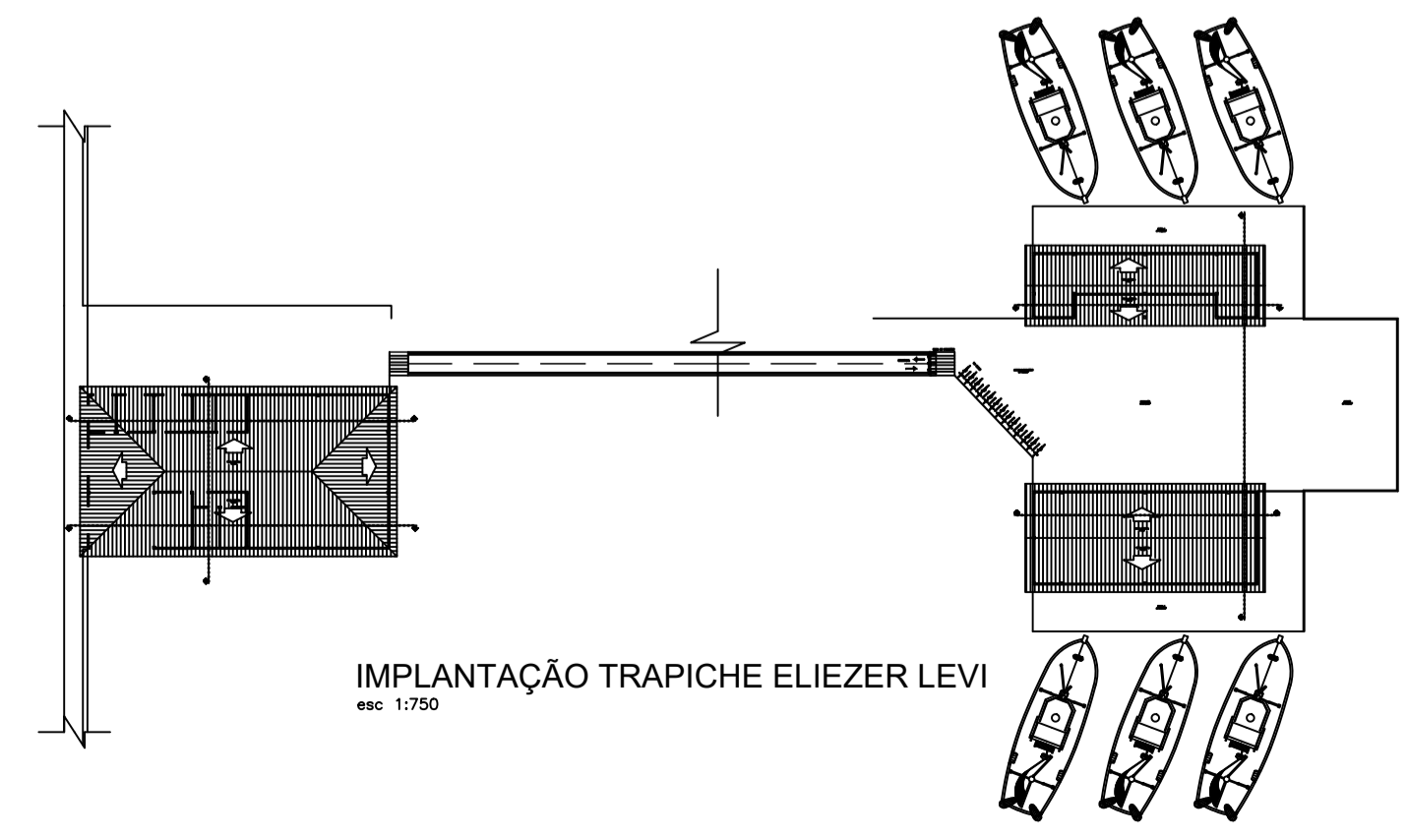



PLANTA DE COBERTURA TRAPICHE ELIEZER LEVI (MUSEU DO TRAPICHE)
esc 1:100

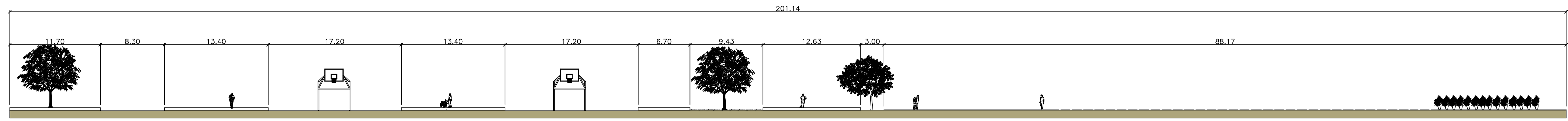
UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo		
ACADÊMICA: ELANI DA COSTA LEITE TÍTULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapique Eliezer Levy CONTEÚDO: PLANTA DE COBERTURA TRAPICHE ELIEZER LEVI (MUSEU DO TRAPICHE)		ARQ.
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 3.256,21 m ² ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES	TRABALHO: TCC II DATA: 22/12/2020	PRANCHA: 8/15



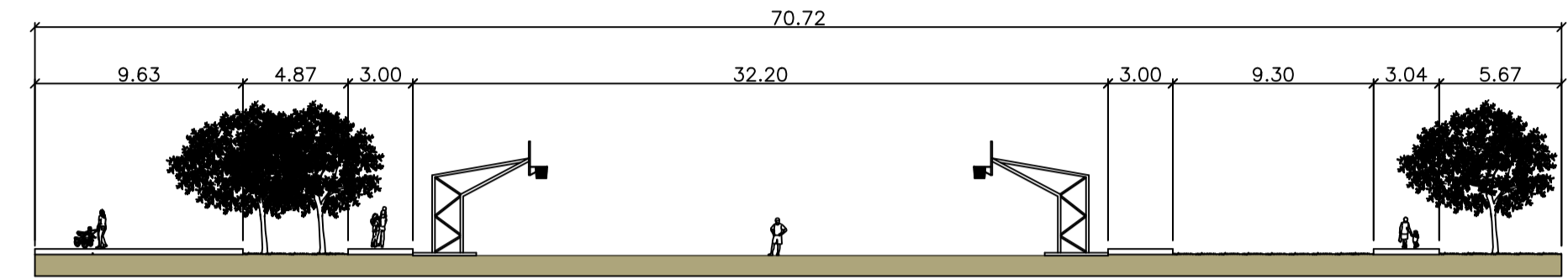
PLANTA DE COBERTURA TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO DO TRAPICHE)
esc: 1:100



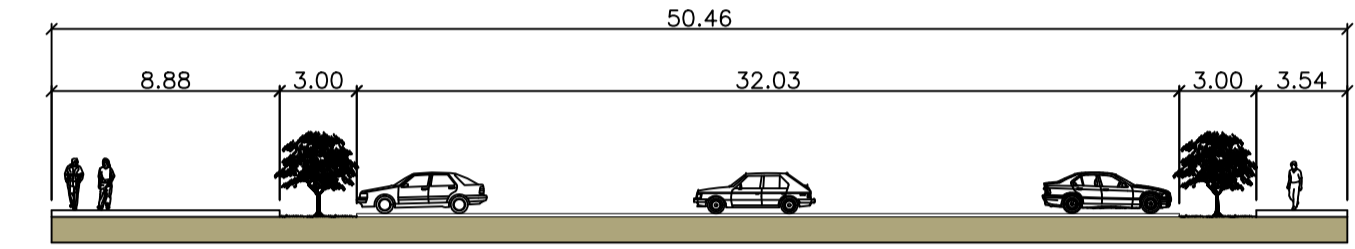
UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo		
ACADEMICA: ELANI DA COSTA LEITE		ARQ.
TITULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy		
CONTEUDO: PLANTA DE COBERTURA TRAPICHE ELIEZER LEVY (BLOCO TRAPICHE)		
AREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 3.256,21 m²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES		DATA: 22/12/2020
		9/15



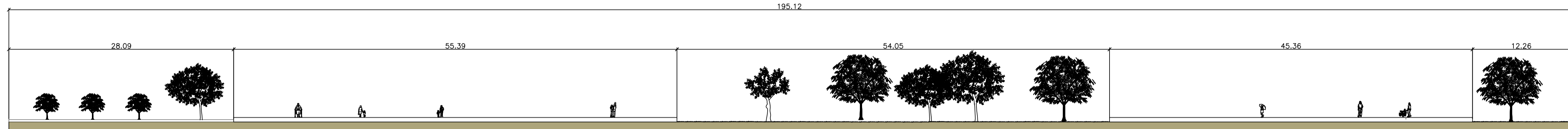
COORTE EE'
esc 1:400



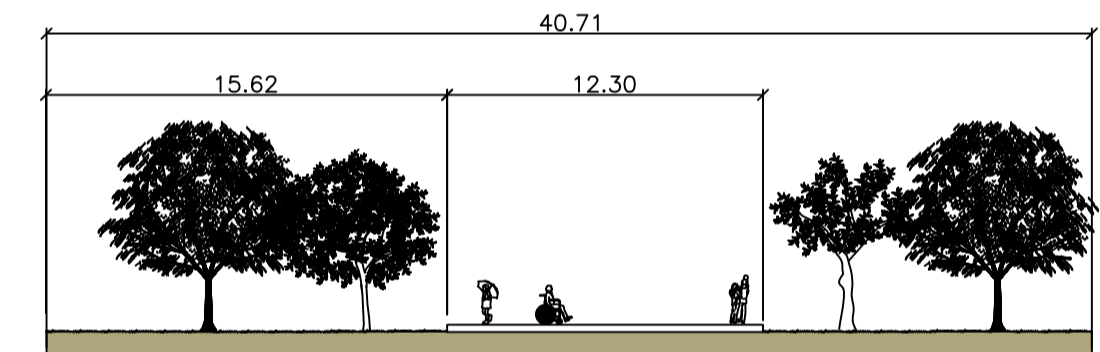
COORTE AA'
esc 1:400



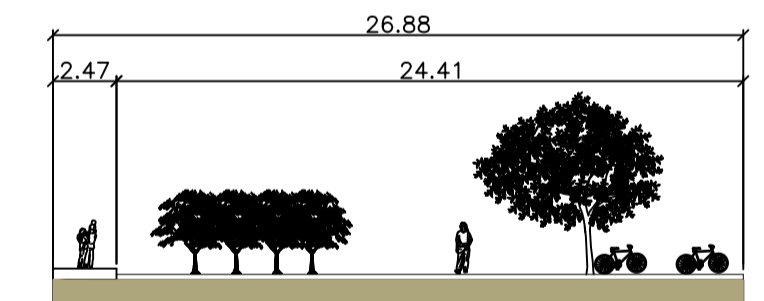
COORTE BB'
esc 1:400



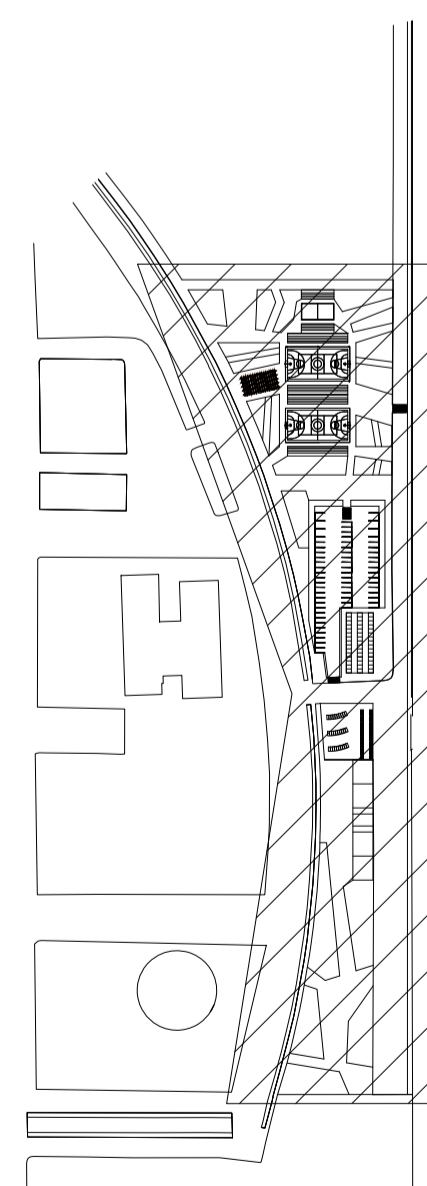
COORTE FF'
esc 1:400




COORTE DD'
esc 1:400

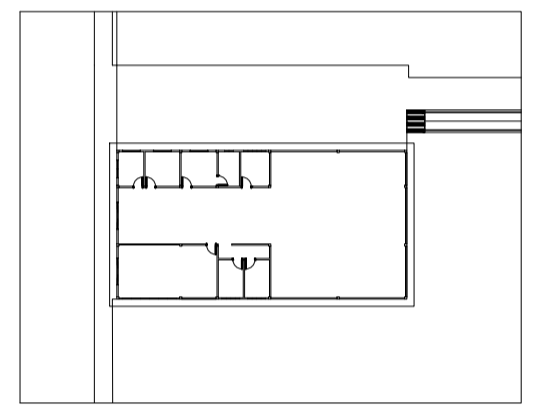
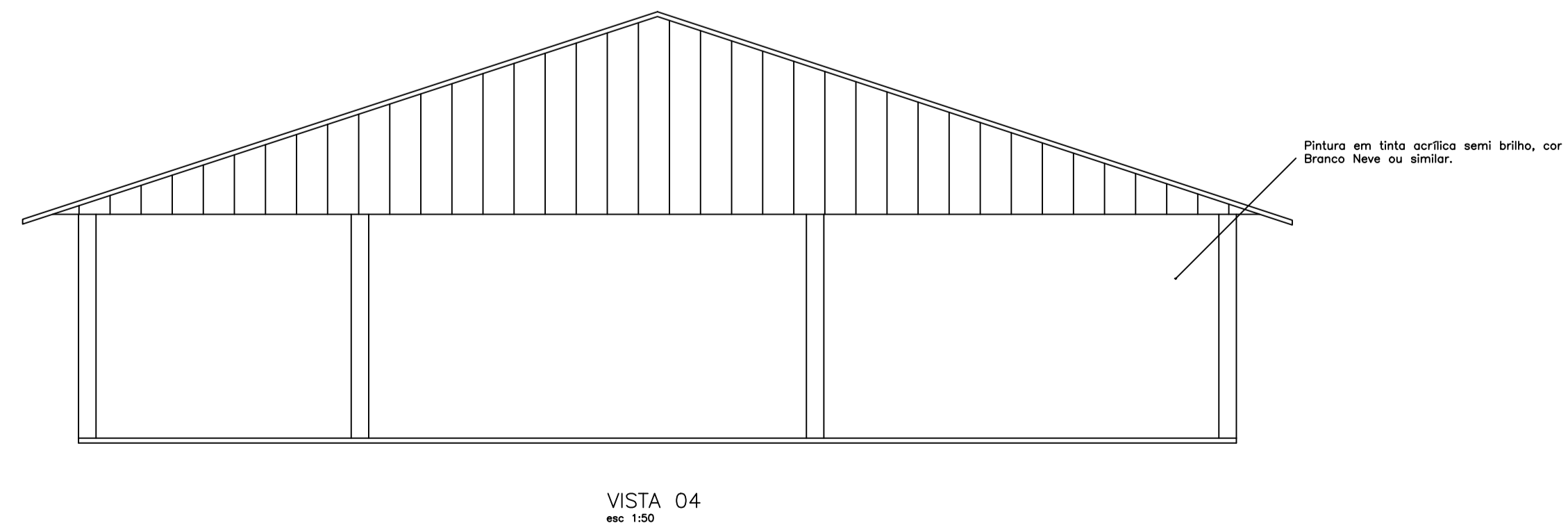
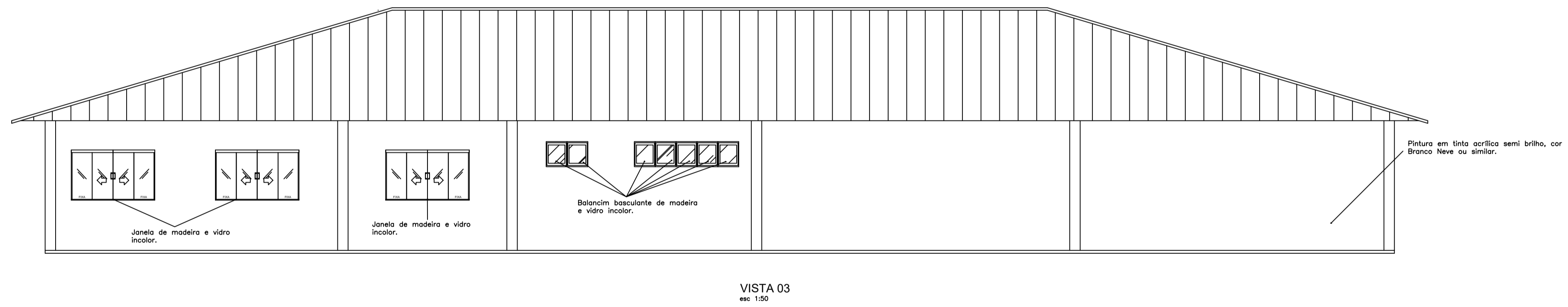
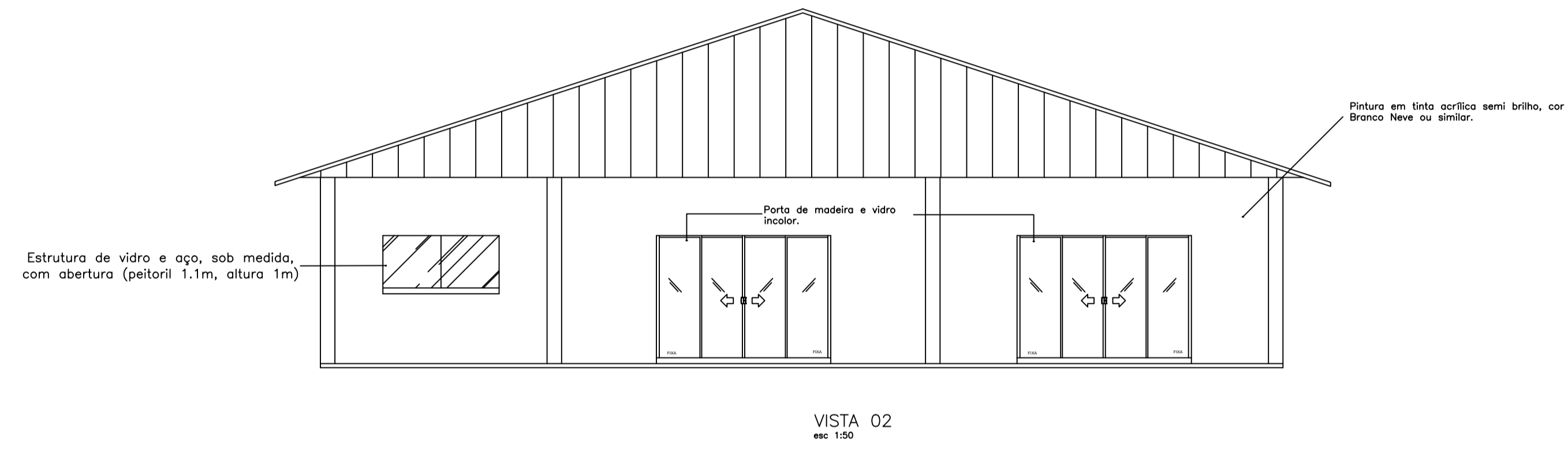
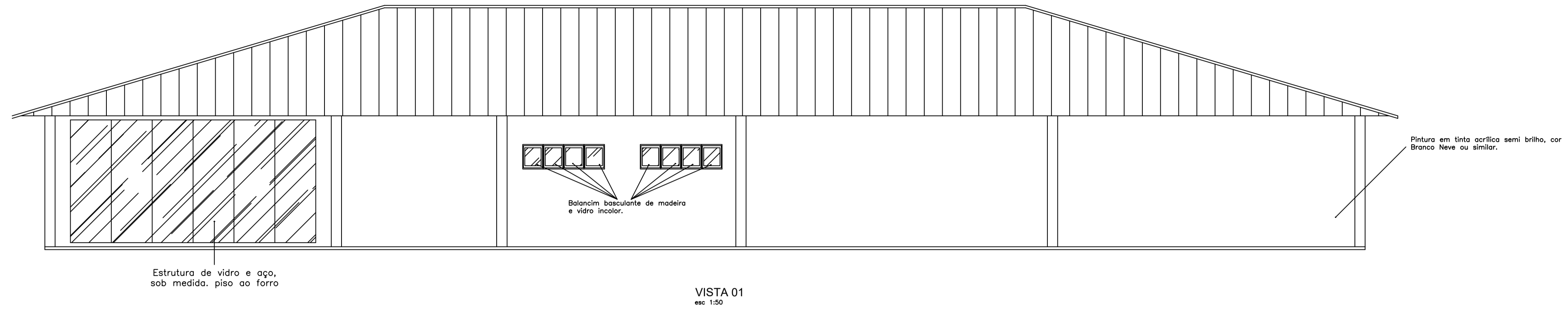


COORTE CC'
esc 1:400

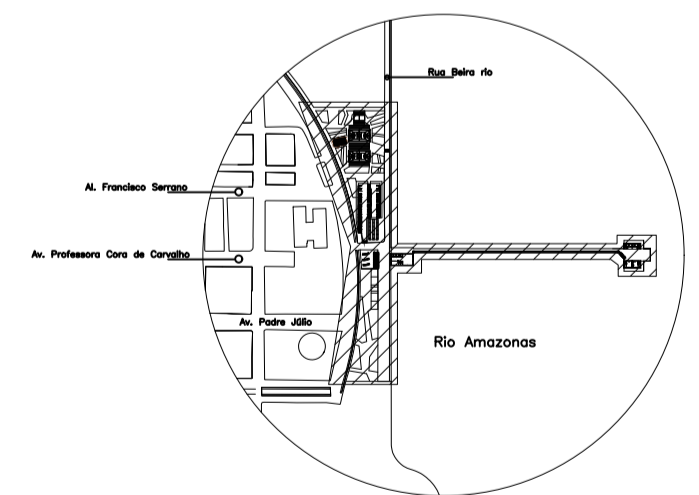


IMPLANTAÇÃO
(VISUALIZAR PLANTA 1/16)
Sem Escala

UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo		
ACADÊMICA: ELANI DA COSTA LEITE		URB.
TÍTULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy		
CONTEÚDO: CORTES AA', BB', CC', DD', EE' E FF'		
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 9.926,83 m ²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES		DATA: 22/12/2020
		10/15



PLANTA DE SITUAÇÃO
VER PLANTA 4/15
Sem Escala



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo

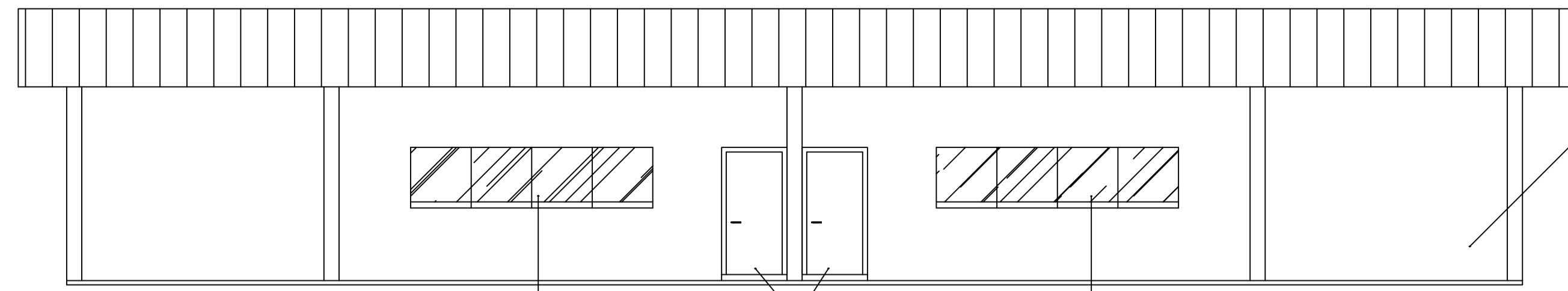


ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy

ARQ.

VISTAS 01, 02, 03 E 04
MUSEU DO TRAPICHE REFERENTE A PLANTA 04)

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 9.266,83 m²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA	FRANCHA:
DATA: 20/11/2019	JOSÉ ALBERTO TOSTES		11/15



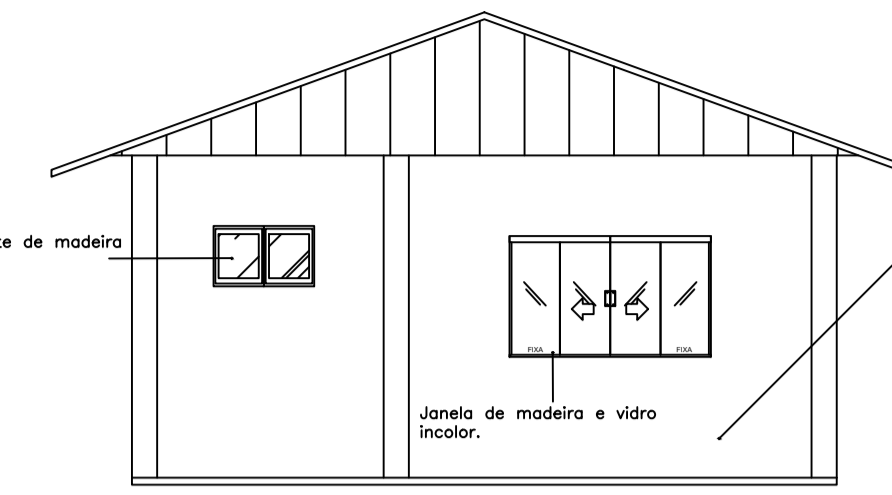
VISTA 05
esc: 1:50

Estrutura de vidro e aço, sob medida, com abertura (peitoril 1.1m, altura 1m)

Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branca.

Estrutura de vidro e aço, sob medida, com abertura (peitoril 1.1m, altura 1m)

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

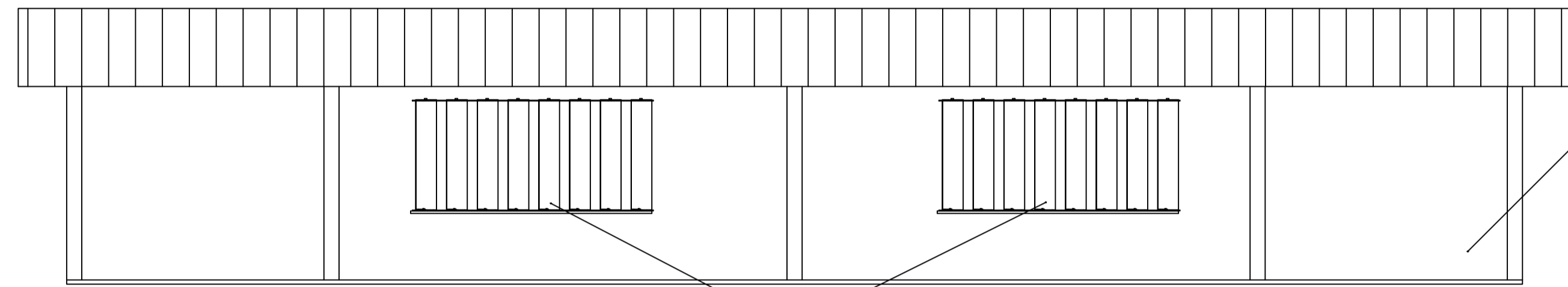


VISTA 06
esc: 1:50

Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

Janela de madeira e vidro incolor.

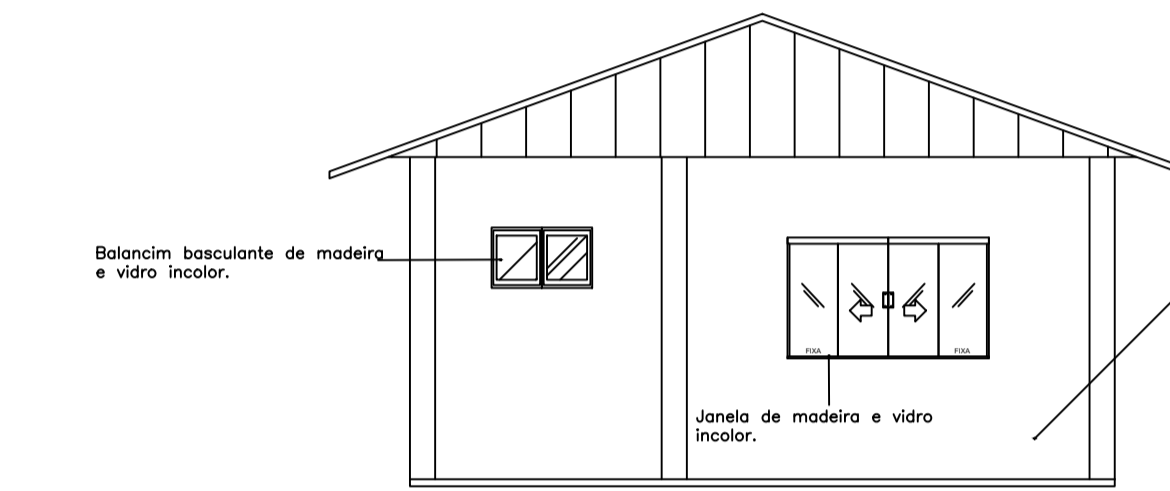
Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.



VISTA 07
esc: 1:50

Brise tipo asa de avião

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

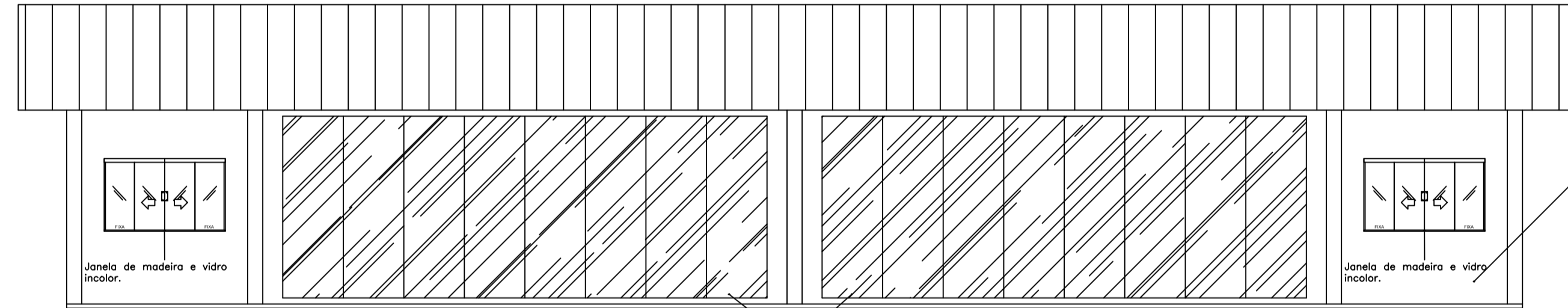


VISTA 08
esc: 1:50

Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

Janela de madeira e vidro incolor.

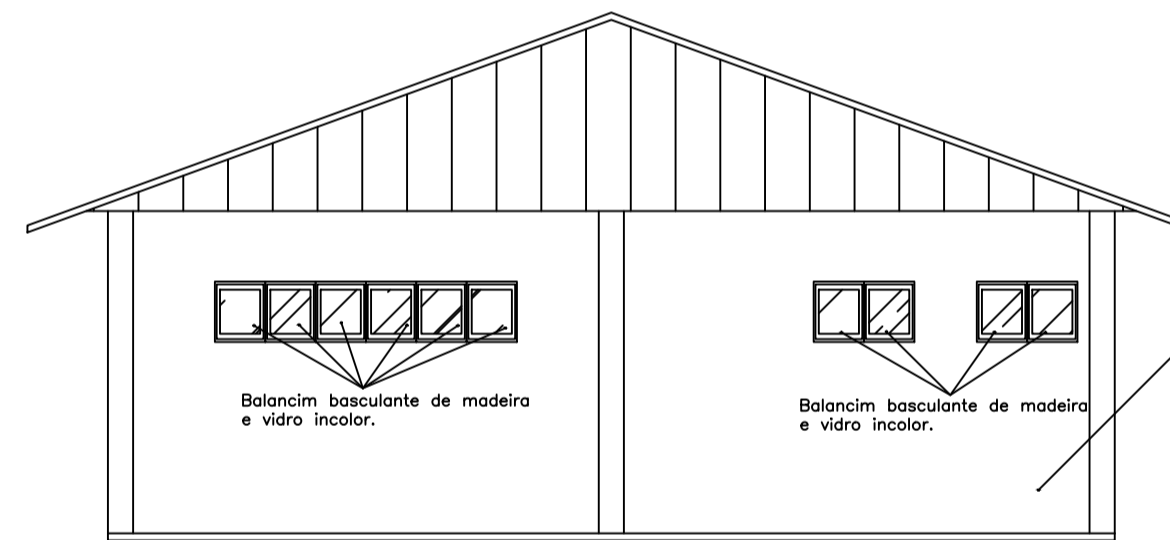
Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.



VISTA 09
esc: 1:50

Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

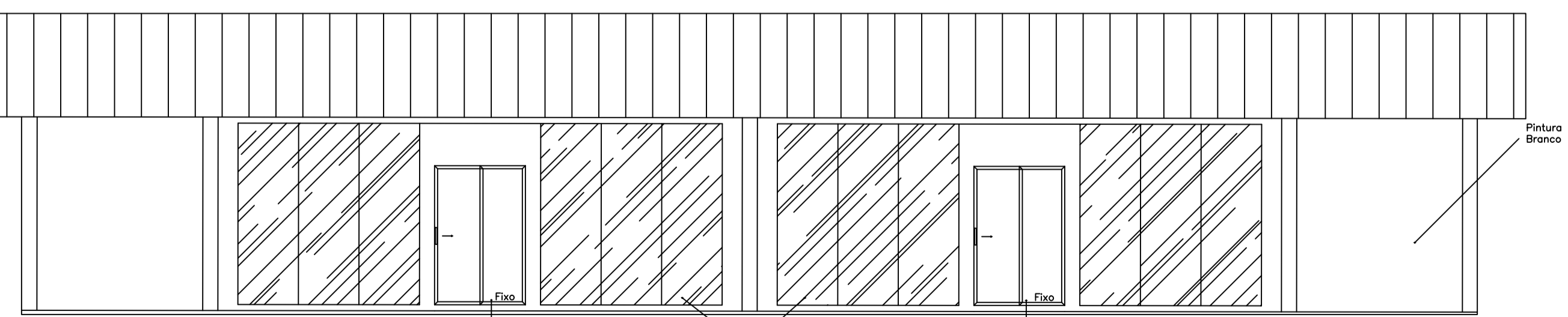


VISTA 10
esc: 1:50

Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

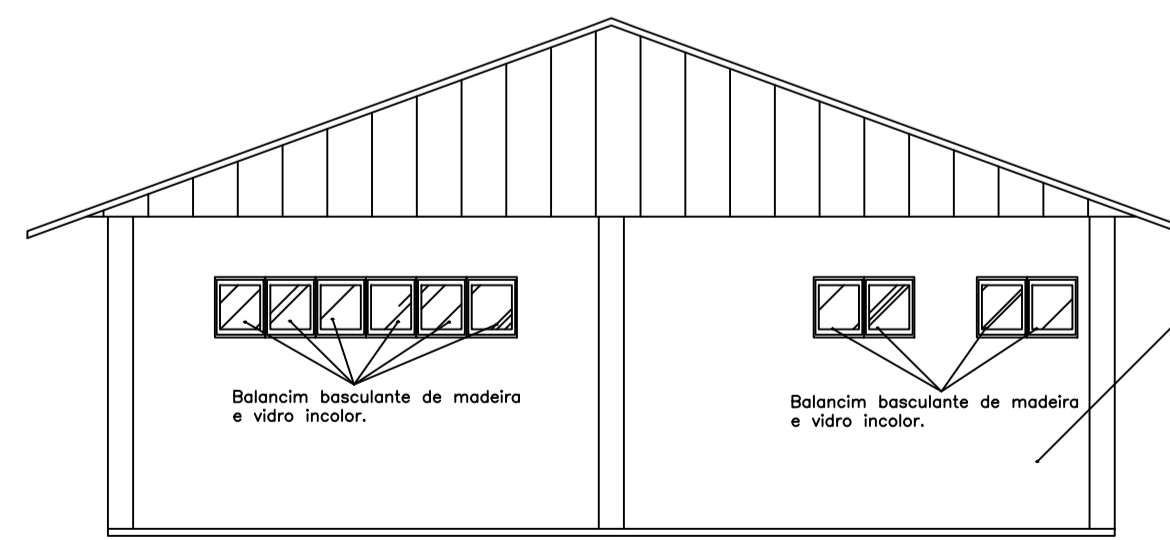
Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.



VISTA 11
esc: 1:50

Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

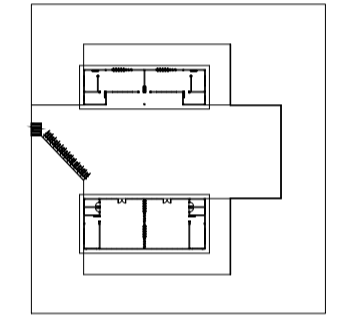


VISTA 12
esc: 1:50

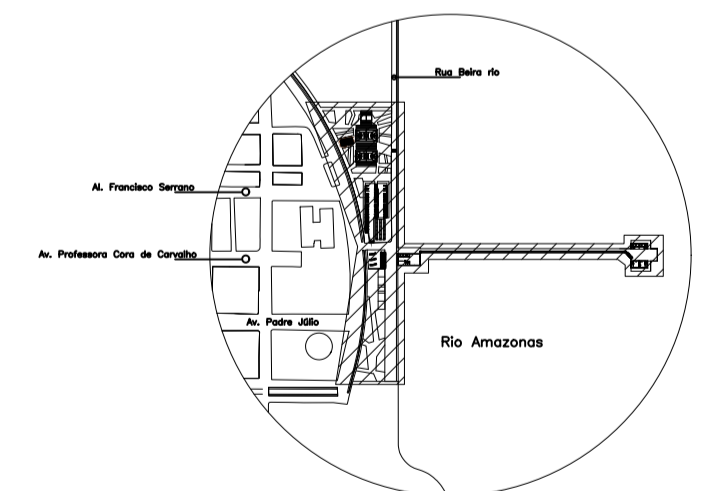
Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

Balançim basculante de madeira e vidro incolor.

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.



PLANTA DE SITUAÇÃO
VER PLANTA 5/15
Sem Escala



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



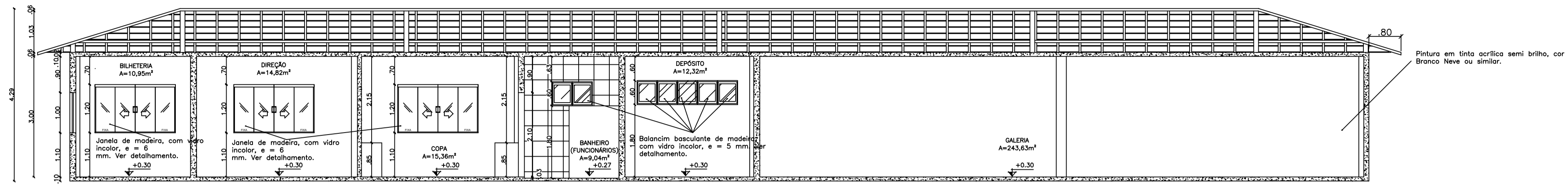
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy

ARQ.

VISTAS 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08
(BLOCO TRAPICHE REFERENTE A PLANTA 05)

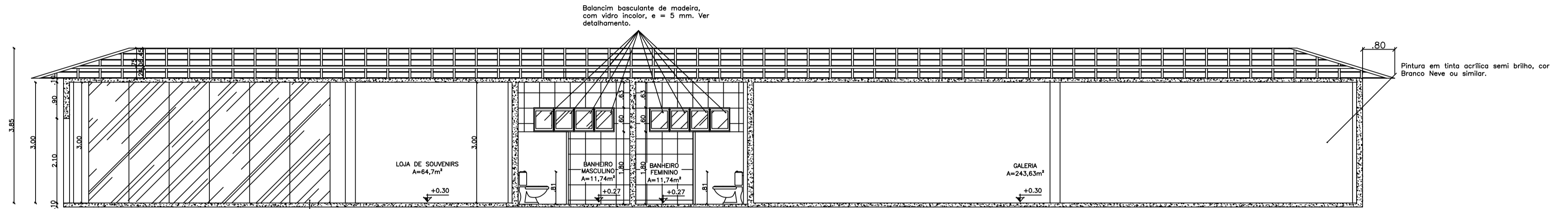
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 9.926,83 m²
TRABALHO: TCC II
ESCALA: INDICADA
DATA: 22/12/2020

12/15



CORTE AA'
esc 1:50

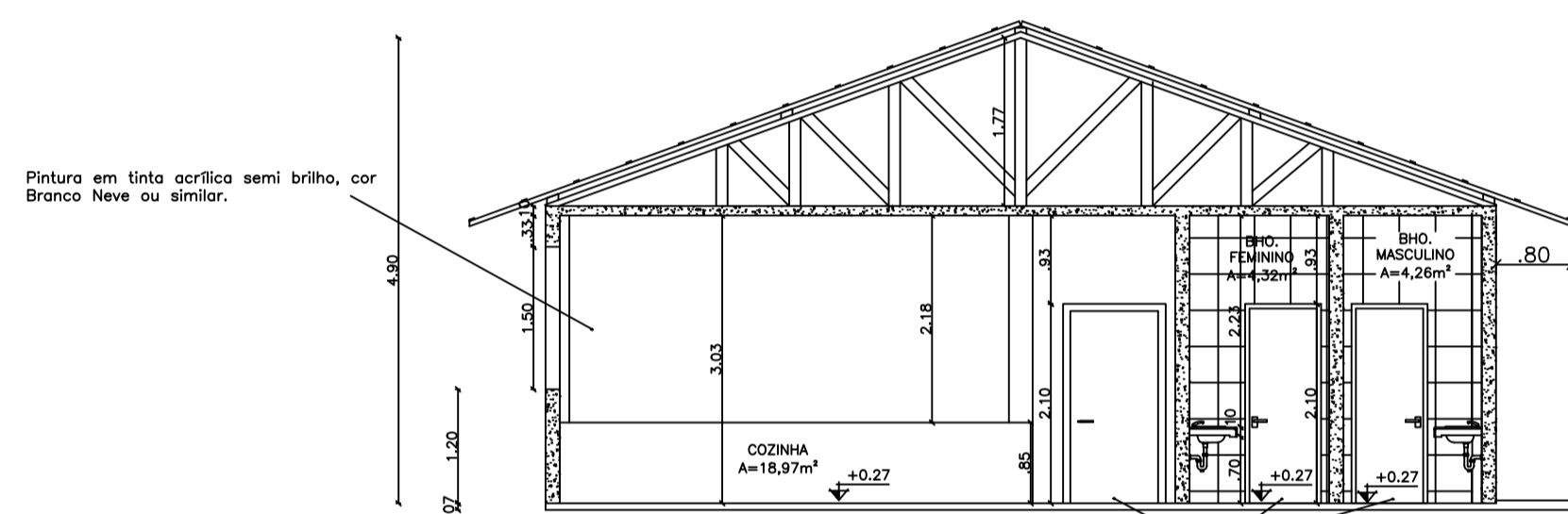
Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.



CORTE BB'
esc 1:50

Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

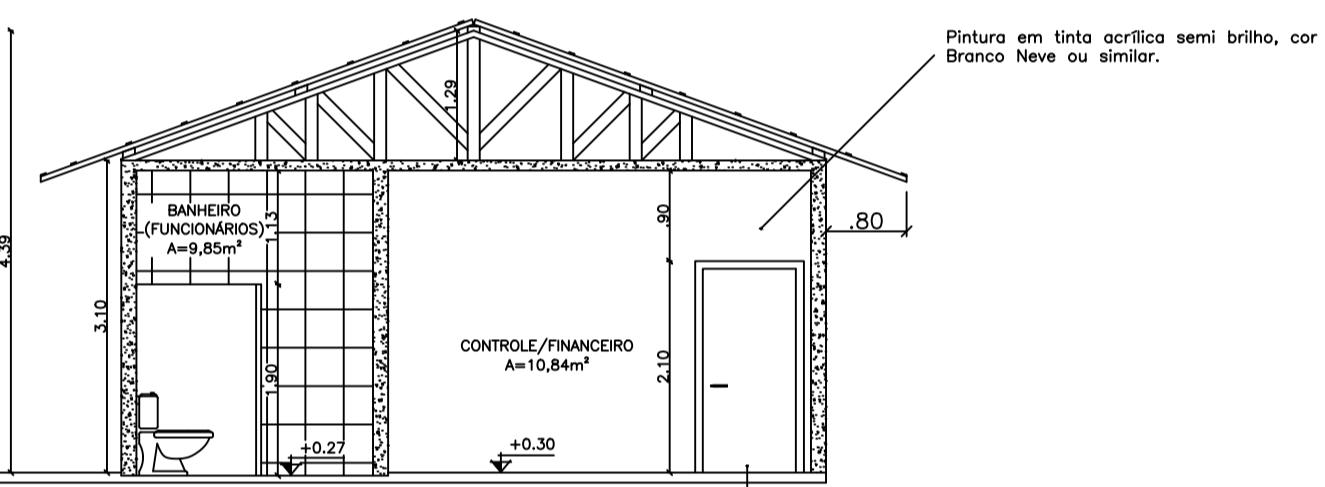
Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro



CORTE FF'
esc 1:50

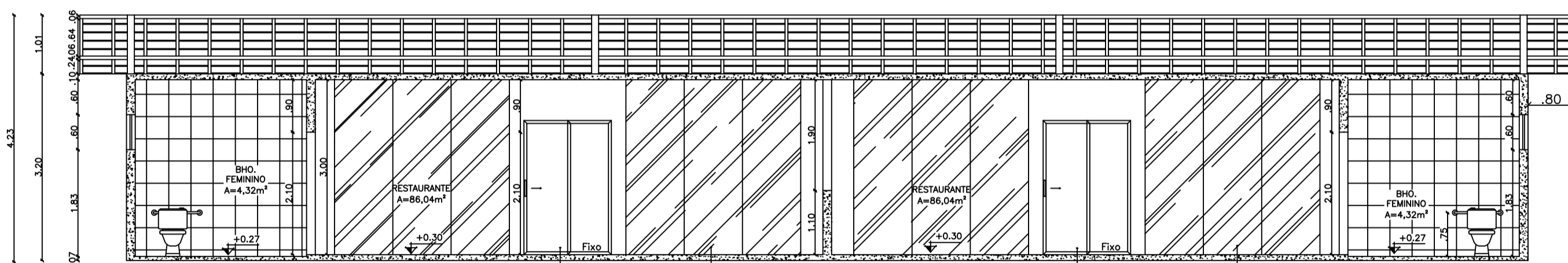
Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branco.



Pintura em tinta acrílica semi brilho, cor Branco Neve ou similar.

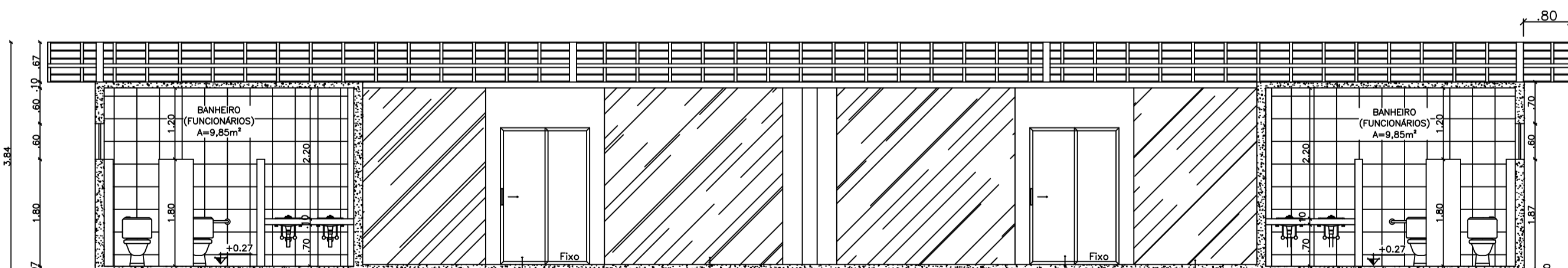
Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branco.



CORTE DD'
esc 1:50

Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro

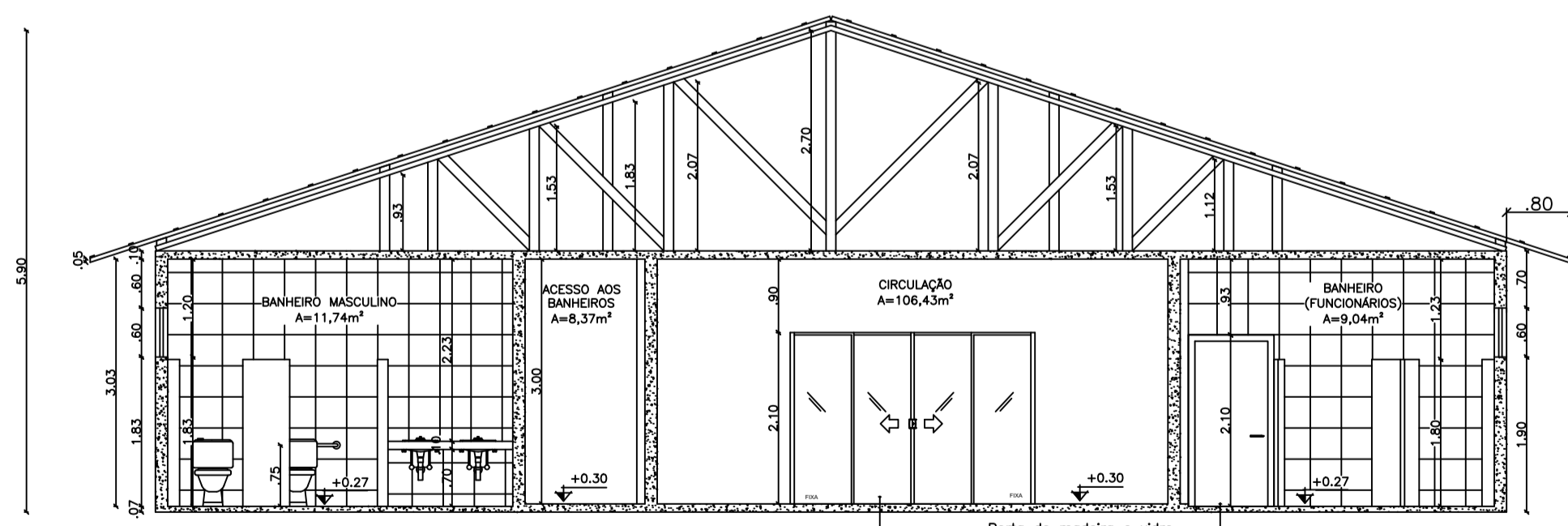
Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro



CORTE EE'
esc 1:50

Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro

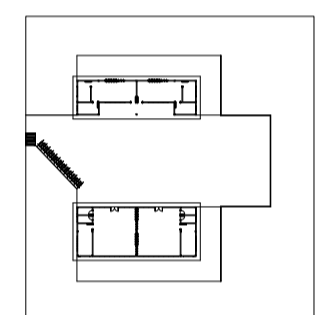
Estrutura de vidro e aço, sob medida, piso ao forro



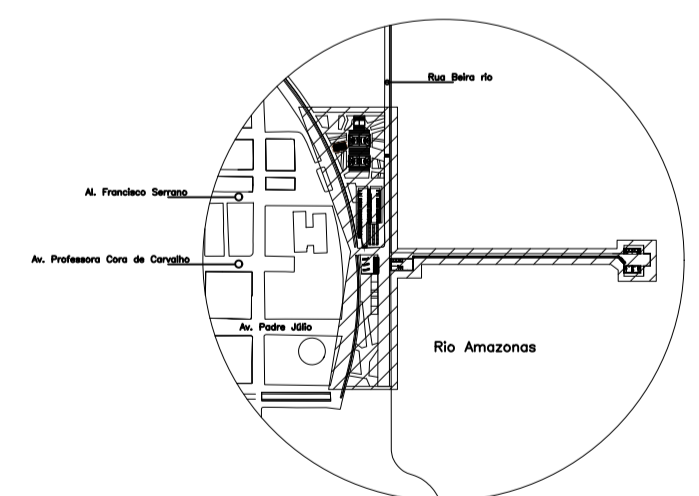
CORTE CC'
esc 1:50

Porta de madeira e vidro incolor.

Porta lisa em MDF revestido com melamínico, na cor branco.



PLANTA DE SITUAÇÃO
VER PLANTA 5/15
Sem Escala



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



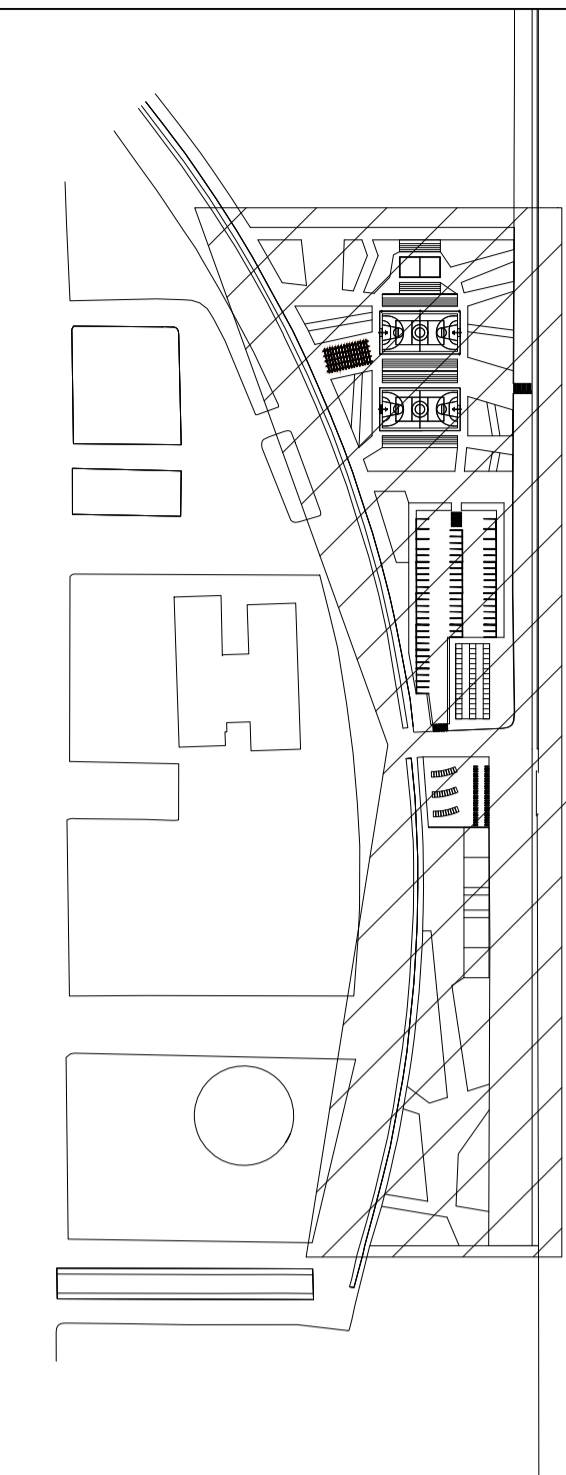
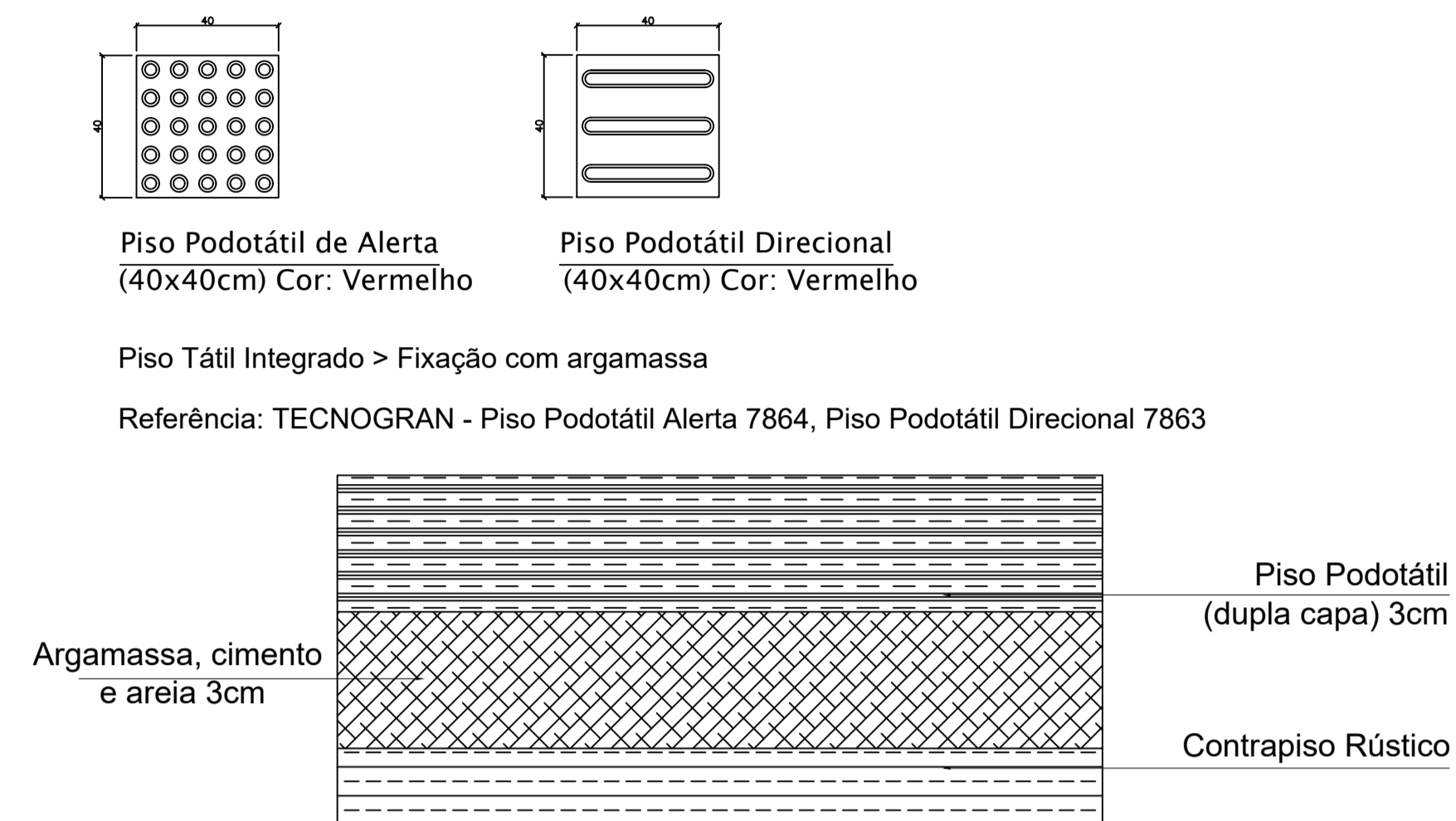
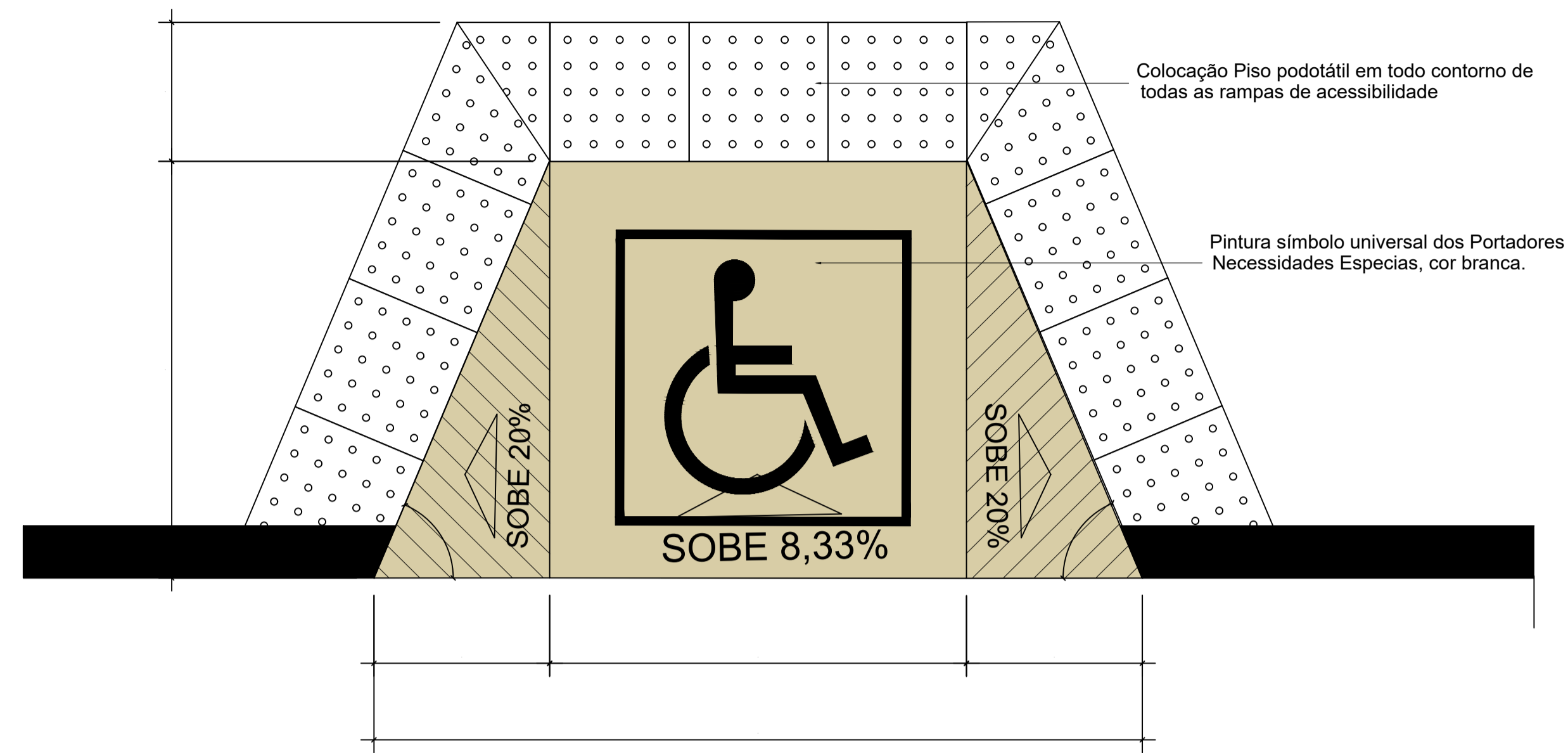
ELANI DA COSTA LEITE
TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy

ARQ.

CORTES AA', BB', CC', DD', EE' E FF'
(BLOCO TRAPICHE)

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO:
9.926,83 m²
TRABALHO:
TCC II
ESCALA:
INDICADA
DATA:
22/12/2020

13/15



RAMPA DE ACESSIBILIDADE

Vista Superior

Sem Escala

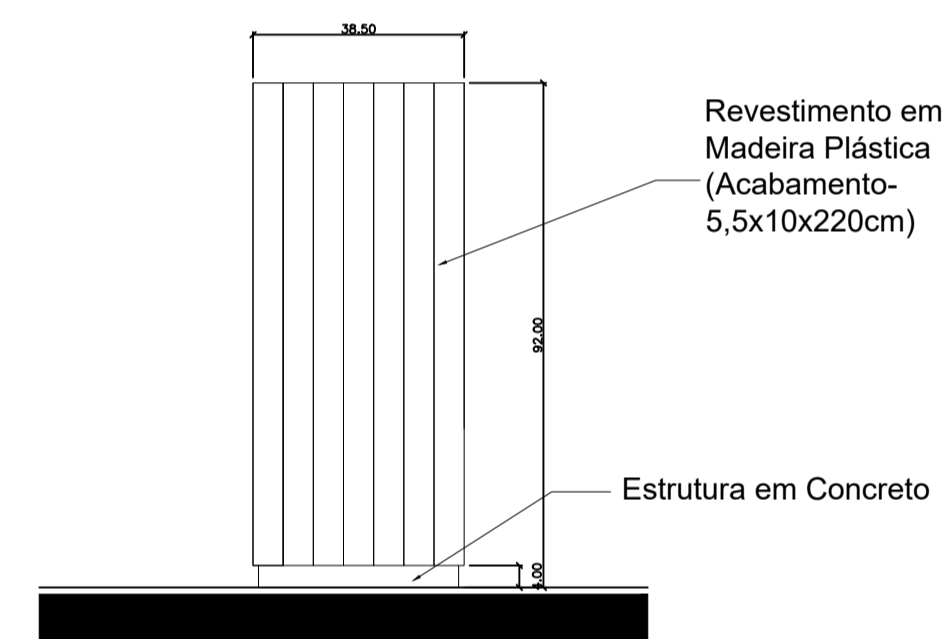
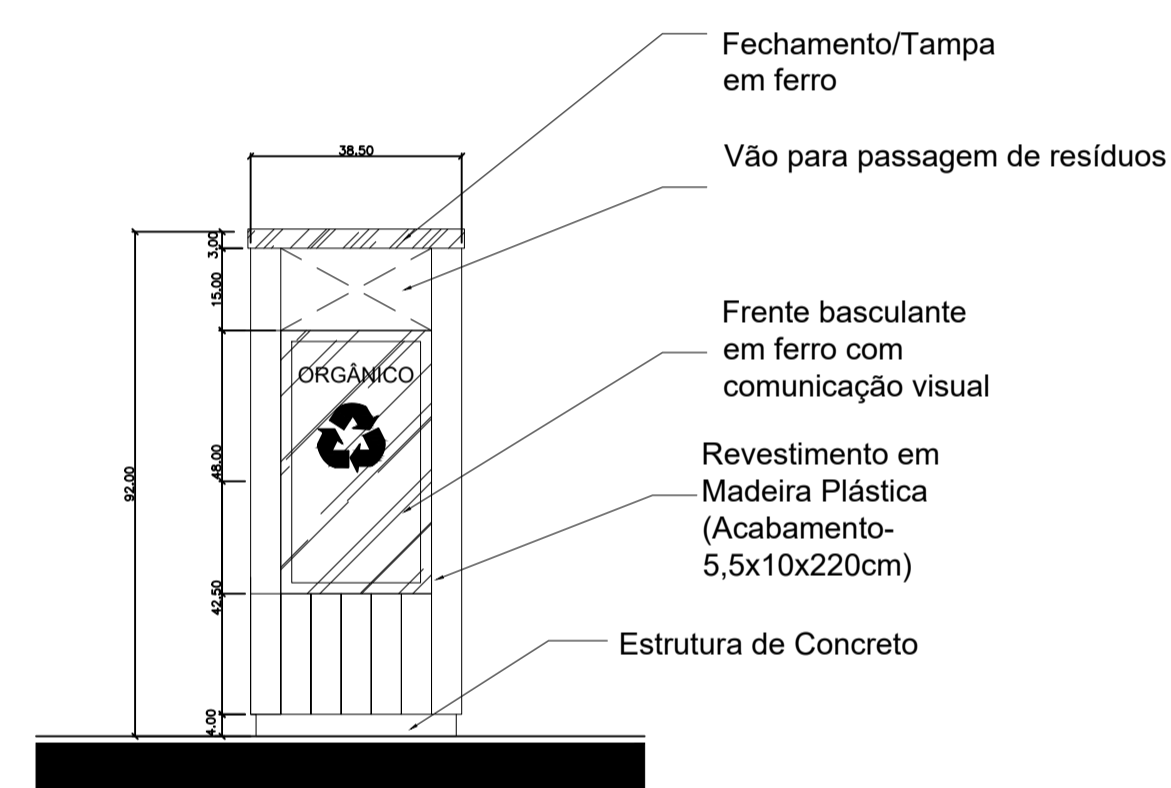
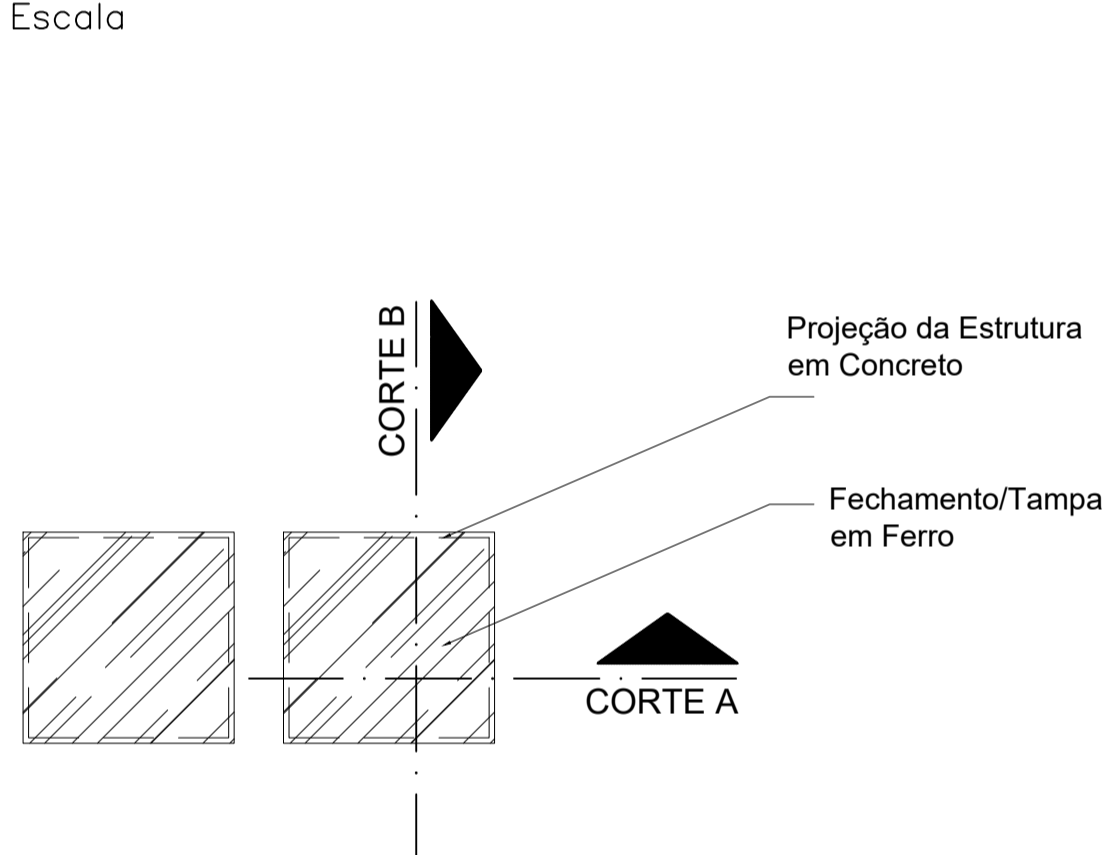
PISO PODOTÁTIL

Sem Escala

IMPLANTAÇÃO

(VISUALIZAR PLANTA 1/15)

Sem Escala



LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

Vista Superior

Sem Escala

LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

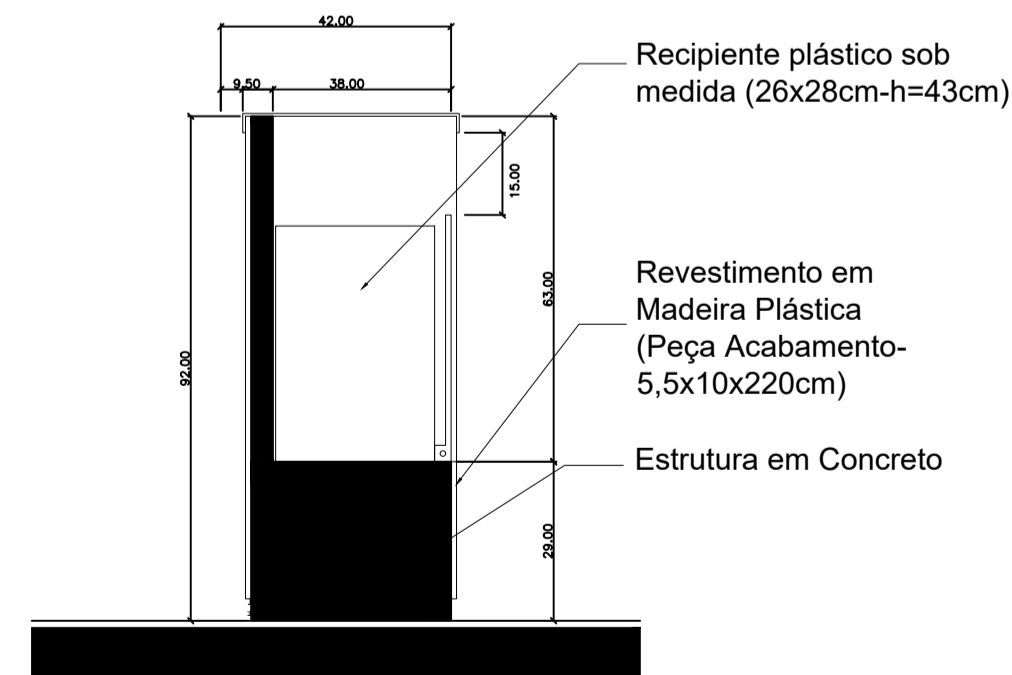
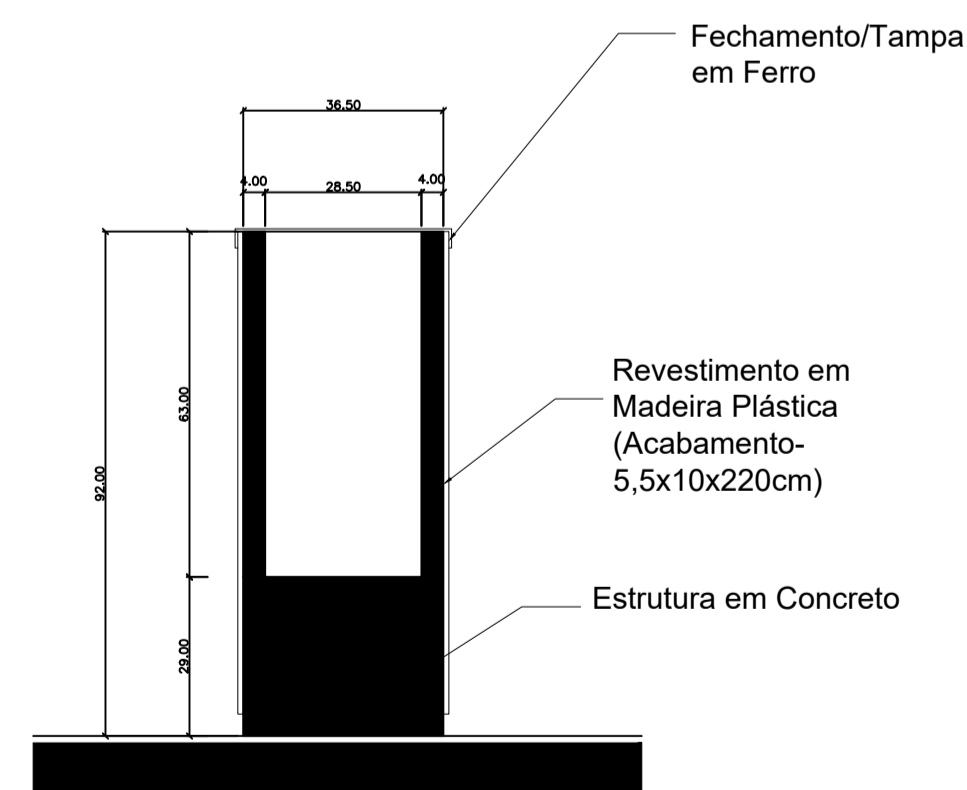
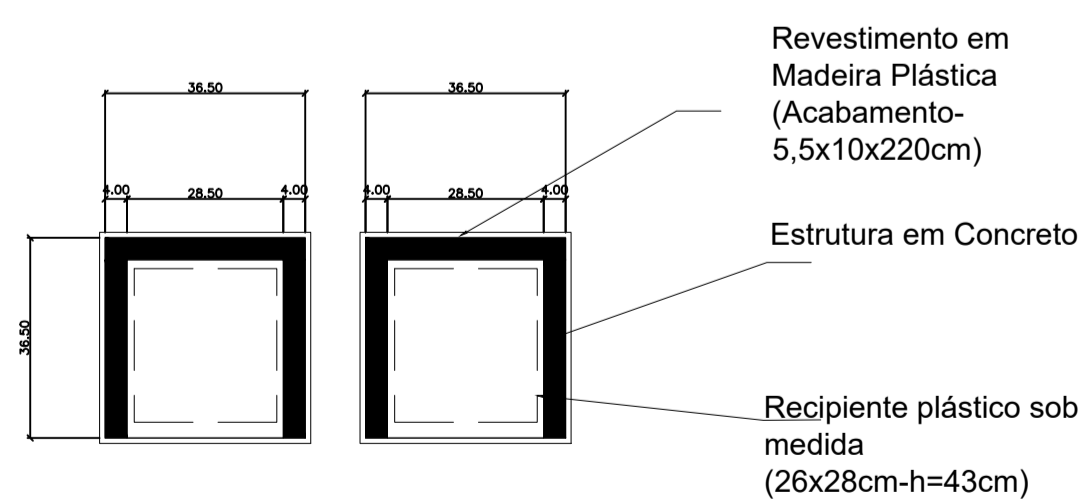
Vista Frontal

Sem Escala

LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

Vista Lateral

Sem Escala



LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

Corte Superior

Sem Escala

LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

Corte A

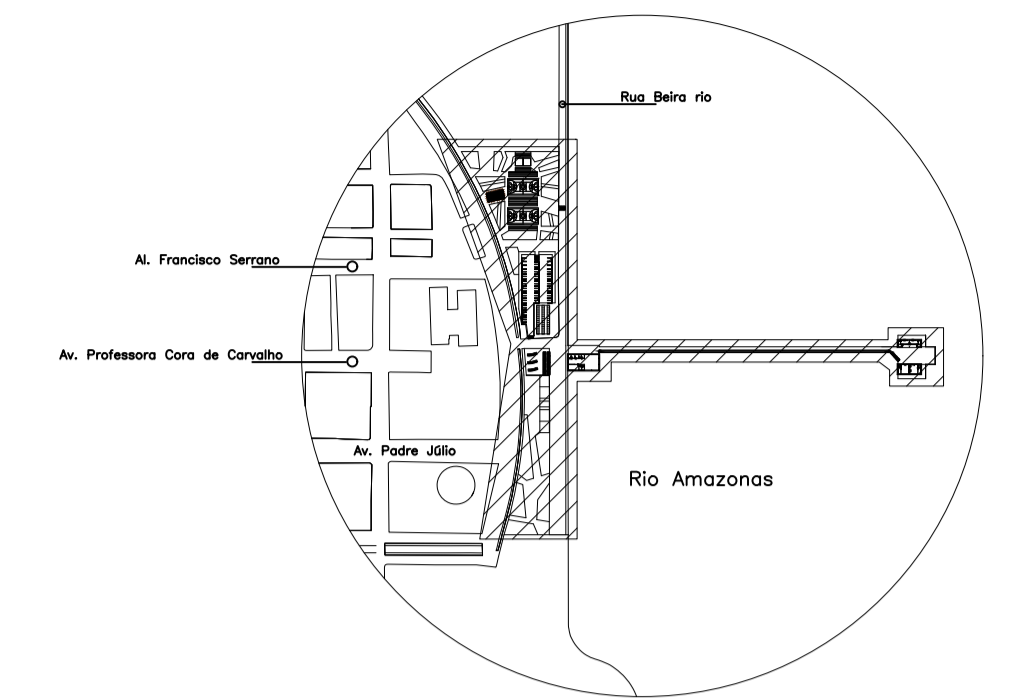
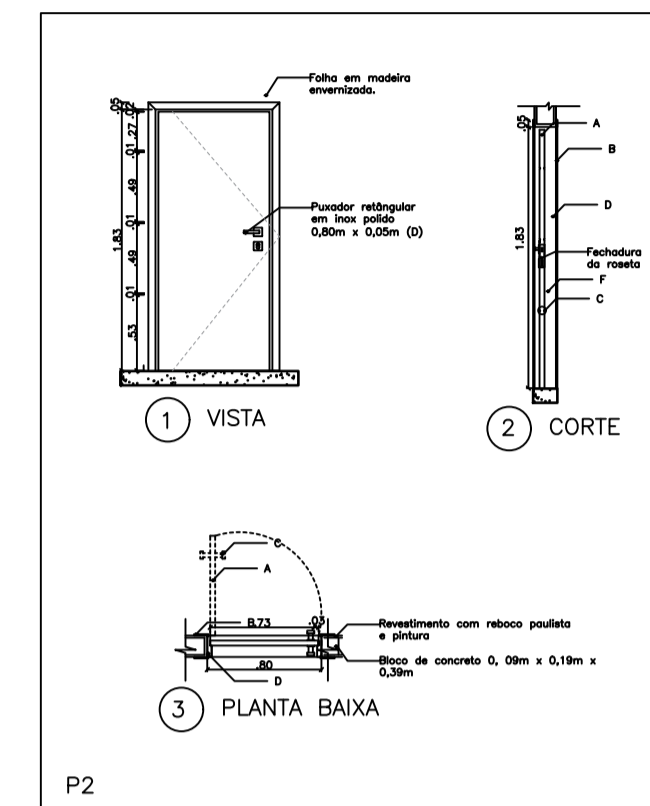
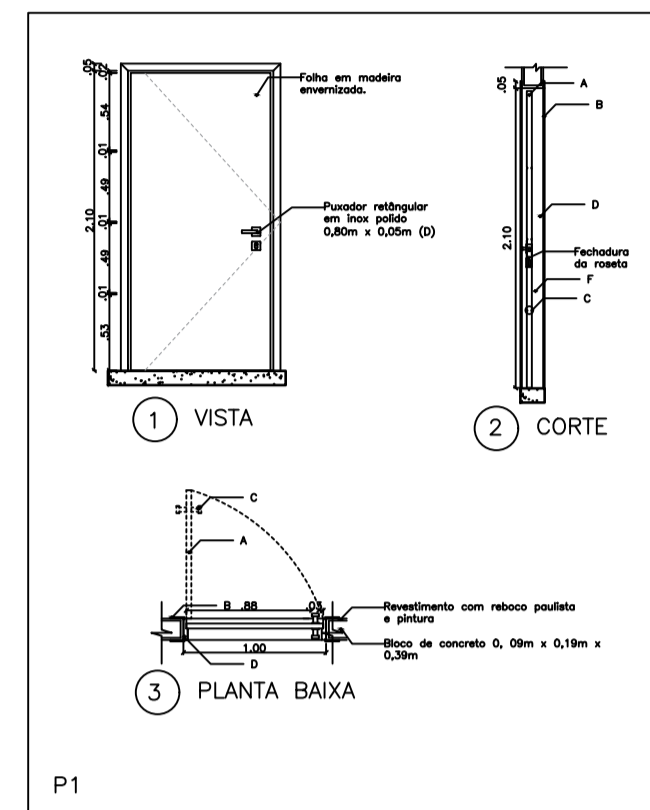
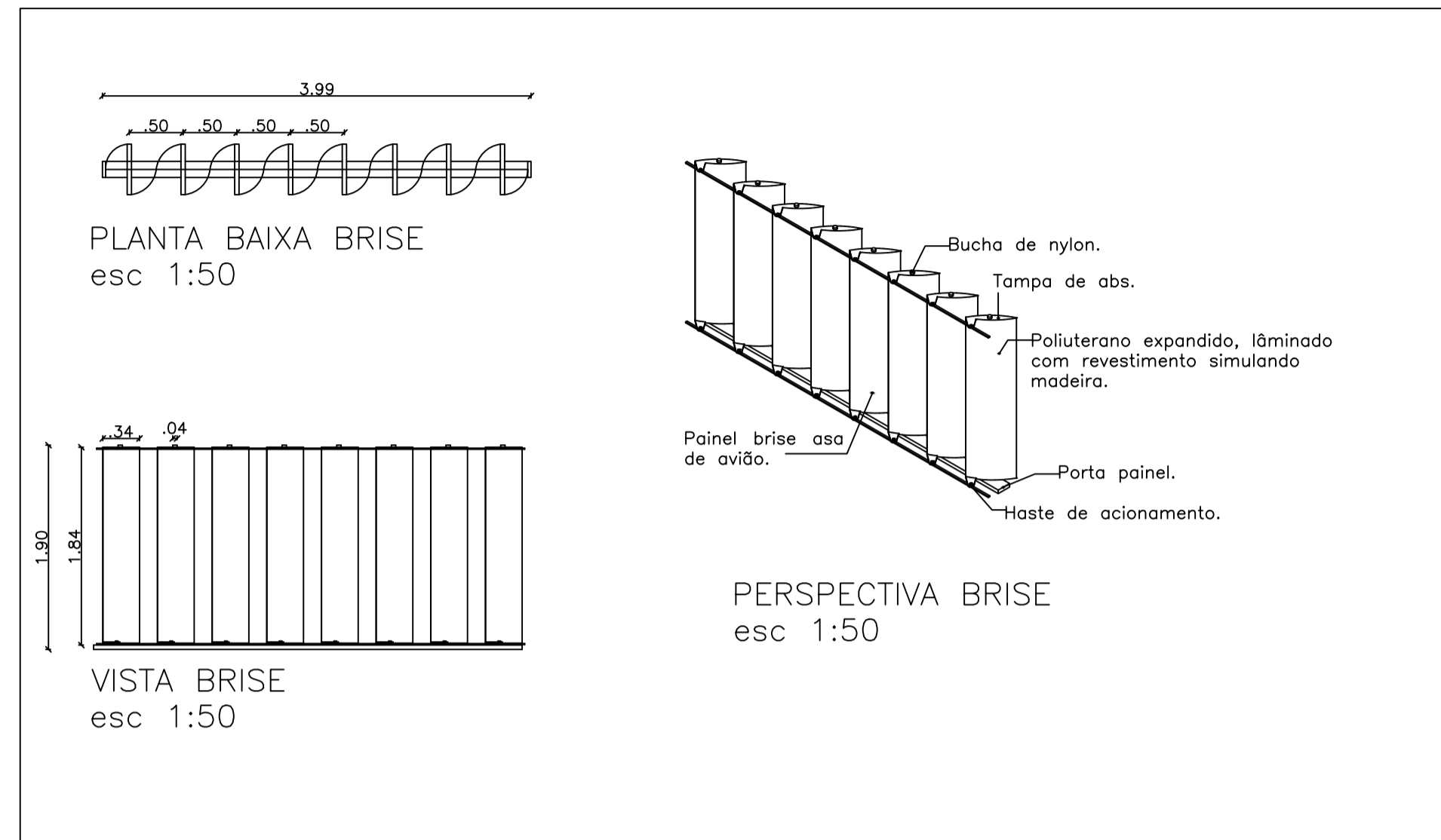
Sem Escala

LIXEIRA DE COLETA SELETIVA

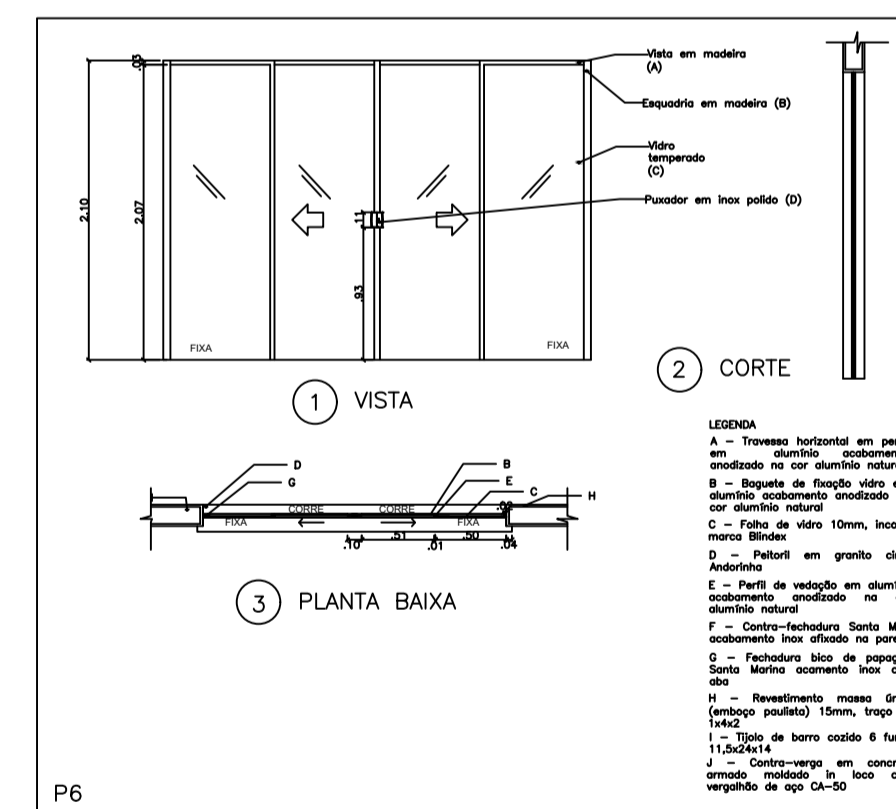
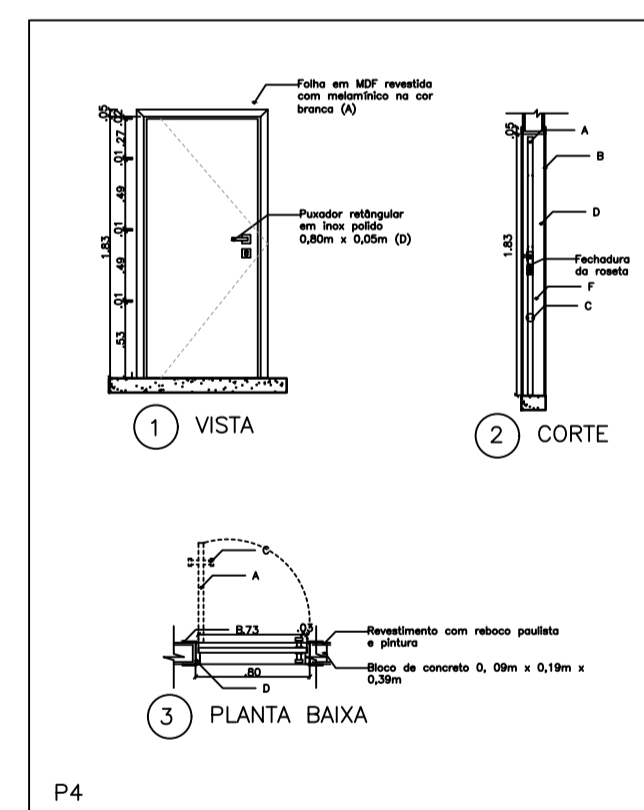
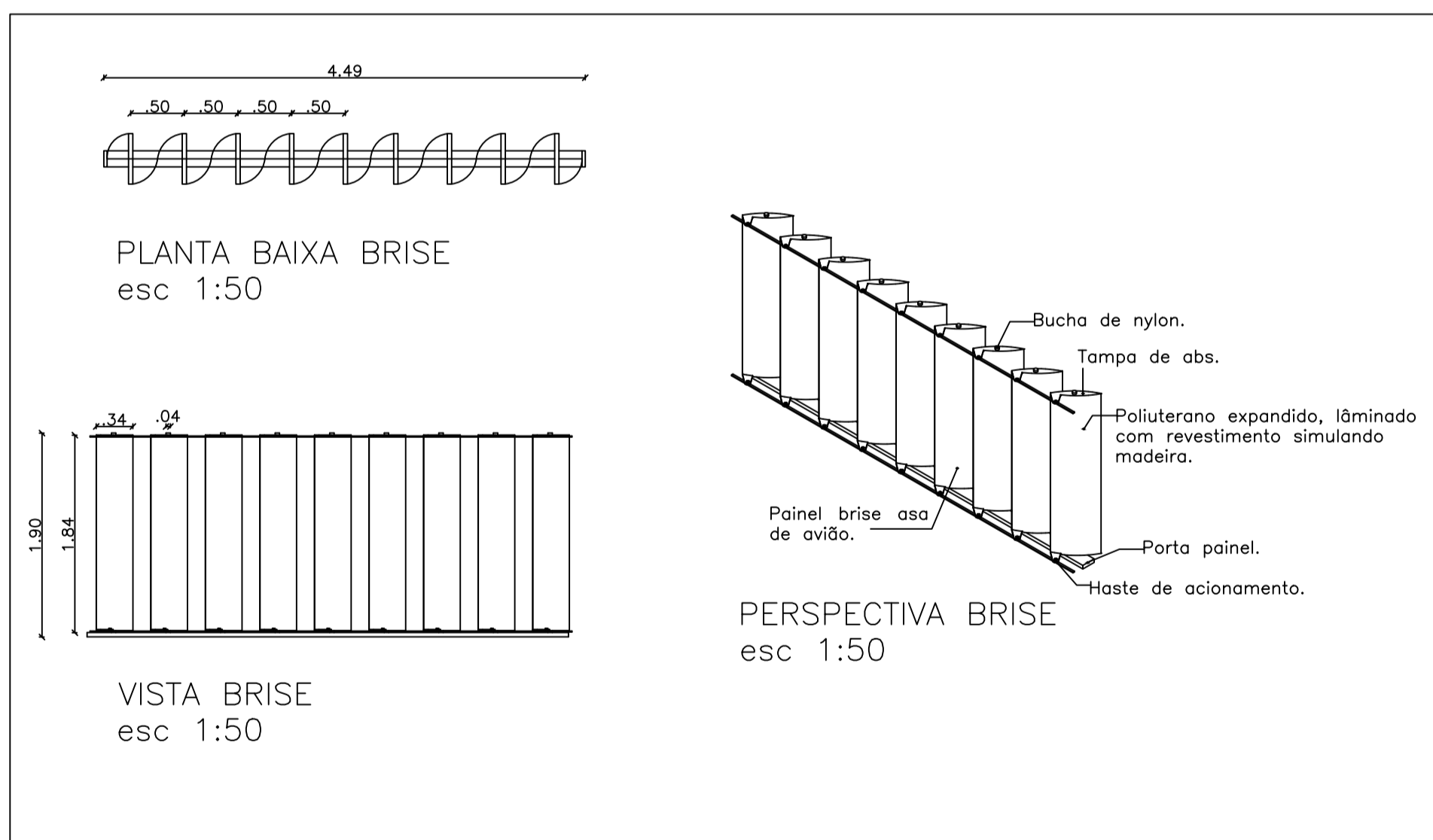
Corte B

Sem Escala

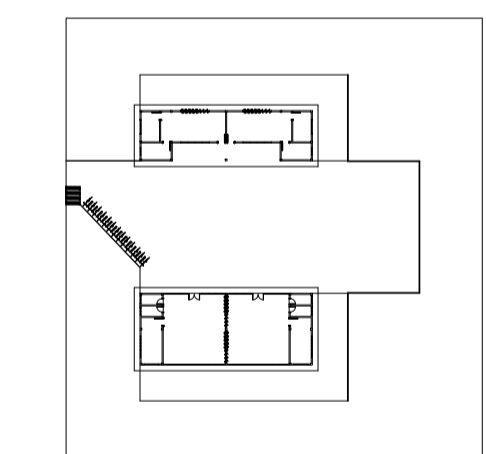
UNIFAP Universidade Federal do Amapá Arquitetura e Urbanismo		
ACADEMICA: ELANI DA COSTA LEITE		URB.
TITULO DO PROJETO: Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy		
CONTEUDO: DETALHAMENTO URBANO		
ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 26.260,25 m²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES	DATA: 22/12/2020	14/15



PLANTA DE SITUAÇÃO
Sem Escala



LEGENDA
 A - Trazido horizontal em perfil em alumínio anodizado
 B - Revestimento de madeira laminada em cor natural
 C - Folha de vidro 10mm, bicolor, perfil 50x40
 D - Perfil em granito cinza anodizado
 E - Perfil de madeira em alumínio anodizado
 F - Centro-Fechadura Serral, Modelo anodizado, tipo 40x40x100
 G - Fechadura tipo de segurança Serral Modelo anodizado, tipo 40x40x100
 H - Revestimento, resina Sika (resina epoxídica) 15mm, tipo 15 (1:1:1)
 I - Tipo de barra oculta 8 furos (1:1:1)
 J - Contracimento em concreto armado, reboco em gesso, acabamento de tipo Cr-20



PLANTA DE SITUAÇÃO
VER PLANTA 5/15
Sem Escala

UNIFAP
Universidade Federal do Amapá
Arquitetura e Urbanismo



ACADÊMICA:
ELANI DA COSTA LEITE
 TÍTULO DO PROJETO:
Proposta Arquitetônica e Urbanística para o Trapiche Eliezer Levy
 CONTEÚDO:
DETALHAMENTO ARQUITETURA
REFERENTE AS PLANTAS 4 E 5

ARQ.

ÁREA TOTAL DA CONSTRUÇÃO: 3.256,21 m ²	TRABALHO: TCC II	ESCALA: INDICADA	PRANCHA: 15/15
ORIENTADOR: JOSÉ ALBERTO TOSTES		DATA: 20/11/2019	