

VULNERABILIDADE URBANA: ARQUITETURA RELACIONADO A PREVENÇÃO CONTRA A FALTA DE SEGURANÇA PÚBLICA EM MACAPÁ

Gian da Silva Rodrigues¹
Felipe Moreira Azevedo²

RESUMO

A presente pesquisa visa compreender e analisar as transformações urbanísticas versus desenvolvimento das cidades, a partir do processo geral de estruturação da sociedade e do território, questionando o porquê se tornam locais de insegurança e desigualdade, através do estudo da relação direta da arquitetura e urbanismo com a segurança pública. O artigo se utilizou do método dedutivo, ao qual proporcionou aos pesquisadores uma visão geral do tema, dispoendo da técnica de pesquisa bibliográfica, buscando em outros autores a veracidade da temática. Propondo, para combater a vulnerabilidade urbana e a falta de segurança dos cidadãos, estratégias de prevenção contra a violência, o crime e a desordem, em Macapá, através do desenho urbano, buscando satisfazer necessidades impostas pela sociedade de forma que se sintam protegidos em qualquer lugar.

Palavras-chave: Segurança pública. Vulnerabilidade urbana. Desenho urbano. Macapá.

ABSTRACT

This research aims to understand and analyze urban transformations versus the development of cities, based on the general process of structuring society and territory, questioning why they become places of insecurity and inequality, through the study of the direct relationship between architecture and urbanism with public safety. The article used the deductive method, which provided researchers with an overview of the topic, using the bibliographical research technique, seeking the veracity of the topic from other authors. Proposing, to combat urban vulnerability and the lack of security of citizens, prevention strategies against violence, crime and disorder, in Macapá, through urban design, seeking to satisfy needs imposed by society so that they feel protected in any place.

Keywords: Public security. Urban vulnerability. Urban design. Macapá.

¹ Arquiteto e Urbanista - Graduado pelo Centro de Ensino Superior do Amapá.

² Arquiteto e Urbanista - Graduado pela Universidade Federal do Pará. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), na Universidade Federal do Pará (UFPA). Doutorando em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), na Universidade Federal do Pará (UFPA). <https://orcid.org/0000-0002-6490-1217>.

1 INTRODUÇÃO

Segundo Le Goff (1998) a busca pela segurança urbana vem desde de à era medieval, e continua se intensificando até os dias atuais. A complexidade dos fenômenos urbanos de vulnerabilidade e desordem que serão abordados neste artigo já vem sendo discutido no meio científico, onde entende-se que as dificuldades em resolver os problemas sociais, paisagísticos e do meio urbano construído se dá pela aceleração da modificação dos meios de vida que decorrem desde o processo da chegada da industrialização nas cidades.

O urbano tem sido um espaço de evidente crescimento e desenvolvimento. Observa-se que crescimento versus desenvolvimento são categorias diferentes quando a análise se trata do meio urbano e sociedade, apesar de serem confundidas comumente pela mesma vertente de análise. Pois o crescimento das cidades não acompanha a linha de desenvolvimento e isso causa o aumento da violência tanto nos termos de hábitat humano quanto no ambiente em si construído.

Para Lefebvre (1999), nos últimos anos a questão de segurança pública no Brasil tem se tornado um problema de grande visibilidade mundial, devido à sensação de insegurança, e aliado a isso a violência se expõe como um dos grandes desafios a serem superados pela sociedade, tanto em escala nacional quanto local.

Desta forma, esta pesquisa visa analisar a violência sob a ótica arquitetônica e urbanística para tentar encontrar soluções, para satisfazer as necessidades impostas a sociedade de forma que se sintam seguros no meio onde vivem. Assim, questiona-se: Como a falta de planejamento arquitetônico e urbanístico afetam o crescimento da violência nas cidades?

Avaliar uma boa conexão entre os espaços público e privado é o caminho para transformar as cidades em ambientes urbanos mais seguros, melhorando também a qualidade de vida dos moradores, fazendo com que as pessoas se sintam mais à vontade em andar na rua e utilizar os espaços públicos.

Logo, uma das alternativas, ao proposto, são estudos sobre fachadas de edificações que tem função ativa na cidade, ou seja, tenham aberturas ou materiais transparentes de tal forma que seja possível enxergar o espaço como extensão da rua, e vice-versa, dando assim a sensação de segurança. Segundo Janne Jacobs (2011) o termo também pode ser chamado de “olhos da rua”, onde pessoas dentro ou fora de suas residências possam ter o contato visual com aquela, fazendo assim, mesmo que de forma involuntária uma vigilância com quem por ali transita.

Objetivou-se, portanto, no geral, nesta pesquisa, analisar uma melhor comunicação entre os espaços público e privado dando características de uso que tornem a cidade mais segura. Assim, acerca dos específicos, atentou-se em: a) descrever aspectos históricos e teóricos sobre a relevância que a arquitetura e urbanismo tem para a segurança pública; b) caracterizar ambientes seguros que desperte o interesse no indivíduo em utilizá-lo, sem que se preocupe com a insegurança; e c) desenvolver planejamento para fachadas residências que gerem impactos positivos na segurança da rua.

A proposta desta pesquisa é de expor a relevância de um projeto arquitetônico que vai muito além do seu lote de projeção, pois a construção de um edifício gera impacto

direto no desenvolvimento de uma cidade, e esses impactos podem ser positivos ou negativos. Por esse motivo o profissional arquiteto deve planejar a interação do interno (projeto) com o externo (entorno).

Portanto, essa pesquisa também servirá de base para futuros arquitetos que busquem explorar em seus projetos uma maior ligação da arquitetura com a segurança pública. E sobre isto, segundo Gehl (2013) a exploração de aspectos de segurança pública dentro da arquitetura trará inúmeros benefícios para a cidade e a sociedade no geral, transformando ambientes públicos em lugares mais seguros, aumentando então o fluxo de pessoas nas ruas melhorando assim a qualidade de vida. Logo, transformar fachadas residências e ruas, criando harmonia entre ambas cria uma sensação de bem-estar para os usuários, além de ocasionar uma queda no índice de violência local.

2 CIDADES: A DESORDEM CAUSADA PELA FALTA DE URBANIZAÇÃO

Segundo o livro “Teoria General de la Urbanización”, de Soria e Puig (1867), o grande responsável pela criação do termo Urbanismo, na época moderna, foi o engenheiro catalão Ildefonso Cerdà, que criou o projeto de ampliação da cidade de Barcelona na década de 50, do século XIX (figura 01). Esta hoje, consiste em boa parte decorrente do plano Cerdà, sobre ideologias do “urbanismo humanista” que estabeleceu estruturas em quadrículos, abrindo novas ruas e mais largas, além de exigir a implantação de áreas verdes dentro das quadras, definindo altura máxima das edificações, implantando equipamentos comunitários ao longo dos quarteirões, e deixando as zonas industriais mais afastadas do centro da cidade (Soria; Puig, 1968).

Figura 01 – Mapa do plano de ampliação de Barcelona.



Fonte: portal Arquitetando Blog, 2009.

O processo de urbanização das cidades tem duas fases mais importantes, a primeira ocorreu com a Revolução Industrial no final do século XVII; já segunda fase se deu pós a II Guerra Mundial, mas essa não foi por causa da industrialização e sim por buscas de melhores condições de moradias, trabalho e escolas, que acabou provocando um êxodo rural em massa para as cidades (Mumford, 1998).

Segundo Mumford (1998) o processo de urbanização não ocorreu de forma uniforme por todo mundo, já que os países industrializados já tinham passado por essa fase, mas os países com o desenvolvimento industrial tardio, o crescimento urbano ainda tem acontecido nos dias de hoje de forma acelerada e totalmente desordenada. Aliado a isso, e a falta de planejamento, tem sido forte agravante de vários problemas dentro das cidades subdesenvolvidas, como o crescimento de favelas, aumento da violência, poluição em todas as modalidades, entre outros.

Além do que, como informa Simmel (2005), ao final do

século XIX, a imagem negativa do novo mundo industrializado não só persiste como dá uma sensação generalizada, em relação direta, entre a cidade, pobreza e criminalidade. No entanto, na metade do século XX, começaram a surgir outros critérios importantes, que segundo Schulz, “ao invés de buscarmos inspirações no passado, os arquitetos procuravam prognosticar o futuro para projetarem a cidade do presente” (Schulz, 2006 apud Brandão, 2014, p.259).

Segundo Brandão (2014), desde então, a arquitetura e o urbanismo, emergentes e em visível processo de hegemonização, oscilaram entre o adensamento e a dispersão, entre verticalização e horizontalidade espaciais. E, dentre muitas propostas modernistas, todas concebiam rupturas com as condições urbanas existentes na época. Segundo Freitag (2001 apud Brandão, 2014) é o caso da “cidade jardim” de Ebenezer Howard (1850-1928) que determinou a criação dos mais famosos parques das cidades modernas, e que entre as utopias urbanas precede também as reclamações da separação entre vias de pedestres e carros/carruagens, bem como entre as diferentes funções da cidade como habitar, trabalhar e se divertir.

Outro nome da arquitetura moderna, adepto a verticalização e racionalização dos espaços foi o franco-suíço Charles Edouard Jeanneret, conhecido como Le Corbusier, cujas ideias foram amplamente difundidas e recriadas por todo mundo. Para Le Corbusier as cidades modernas deveriam extirpar, como uma doença maligna, quadras inteiras de edifícios velhos dos centros das cidades, para construí-las segundo os padrões modernistas. E se por um lado privilegia a verticalização radical através de prédios, por outro lado, a celebração de automóveis torna-se obrigatório, com o traçado retilíneo e livre de obstáculos (Le Corbusier, 1960 apud Brandão, 2014).

Ao final dos anos 20 do século XX, Le Corbusier trava contatos com arquitetos estrangeiros de viés socialistas, especialmente alemães e soviéticos (Freitag, 2001 apud Brandão, 2014). Surgindo então deste, a proposta da Ville Radieuse, caracterizada pela noção de circulação livre e verde que fundamentou a concepção de edifícios sobre pilotis e pela tipologia de habitação coletiva, chamada de “unités d’habitation”.

O IV CIAM, realizado em Atenas no ano 1933, ainda segundo fonte anterior, resultou no documento conhecido como Carta de Atenas. E segundo esta, definiu-se funções, a saber: habitação, trabalho, transporte e lazer, que segue de perto os princípios da Ville radieuse, afetando todo o ocidente, como na segunda metade do séc. XX, ocorre no Brasil, através das obras de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer em Brasília.

Portanto, a Carta de Atenas domina o meio urbanístico no século XX, dando prioridade ao automóvel, impulsionando a indústria automobilística e a multiplicação das vias de uso exclusivo de automóveis. Logo, o urbanismo moderno nas cidades ocasiona o êxodo massivo das residências para os subúrbios, dando início, assim, segundo Freitag (2001 apud Brandão, 2014) as construções de conjuntos habitacionais afastados dos centros urbanos.

No Brasil, os paradigmas modernistas seguem adiante e tardam a incorporar as críticas feitas mundialmente, mesmo diante do paradoxo proporcionado pela experiência de Brasília (Lyotard, 1998). As cidades continuam a se espelhar tendo como modelo aquela cidade moderna, pois sabe-se que Brasília só consegue manter seu plano piloto intacto à

custa de uma vigilância sistemática e muita repressão policial que impede as invasões dos imensos espaços vazios, e dos gramados em pleno centro urbano.

Ainda assim ela não é a consequência mais desastrosa do modernismo, especificamente, a Carta de Antena no Brasil (Lyotard, 1998). Os gigantescos conjuntos habitacionais, como a cidade de Deus, no Rio de Janeiro, são outras consequências menos evidente, juntamente com a organização e separação do Plano Diretor e Lei de Uso e Ocupação do Solo, onde torna-se clara a luta entre a cidade ideal e a cidade real.

3 CONTEXTUALIZAÇÃO DO URBANISMO: ANALISANDO ALGUNS CASOS PROJETUAIS

Para a Jacobs (2011), por várias décadas o aspecto de Planejamento Urbano vem sendo deixado de lado no mundo inteiro, dando mínima atenção apenas para o crescimento do tráfego de automóveis dentro da cidade. Além disso, as ideologias atualmente adotadas, ortodoxas modernistas, em diversos países comprometem, o espaço público, as ruas, calçadas e fachadas. Mudando assim tendências arquitetônicas tirando as inter-relações dos espaços comuns da cidade para edificações individuais, que durante seu processo de construção e depois de ocupado passam a ficar cada vez mais isolados de seu entorno aumentando a insegurança local.

O problema das cidades brasileiras é que durante as variações de expansão urbana, buscava-se soluções com adaptações apropriadas com base nos pensamentos europeus/ou norte-americanos, que como crítica de Ermínia Maricato, “as ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias” (2000, p.127). Com isso agrava ainda mais a desordem, desigualdade social e o aumento da criminalidade nas cidades brasileiras (Santos, 2008).

Hoje a segurança pública tem se tornado assunto de grande discussão em todo mundo, devido à falta dela e a amplitude de problemas relacionados a esse tema. As inseguranças provêm de diversos fatores, tanto de dimensões sociais quanto de deslizamentos em planejamentos urbanísticos. Segundo Jacobs (2011), uma cidade com ruas mais movimentadas tem o poder de transmitir uma sensação de segurança, portanto, em caso contrário uma cidade com ruas desertas não oferece a mesma sensação.

Para a autora, o desenvolvimento de uma cidade que tenha um bom planejamento urbano, deve ser seguido por três princípios básicos. Primeiro: deve ser visível a separação entre o espaço público; segundo: ter visão da rua para edificação, como da edificação para rua, sem tirar a privacidade do usuário; e terceiro: ter circulação de pessoas em vias públicas incessantemente.

Em seu livro “Cidade para Pessoas” Gehl (2013, p. 3) diz, “edifícios individuais autônomos, poriam fim ao espaço urbano e à vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziada de pessoas”.

Jane Jacobs foi primeira voz forte a clamar por uma mudança decisiva na maneira como construímos cidades. Pela primeira vez na história do homem como colonizador, as cidades não eram mais construídas como conglomerados de espaços públicos e edifícios, mas como construções individuais. Ao mesmo tempo, o florescente tráfego de automóveis estava efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço urbano (Gehl, 2013, p. 3).

Para Jacobs (2011), quando o indivíduo afirma que determinado local é perigoso, na verdade ela está dizendo que as ruas daquele local são perigosas, ou seja, “quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sente seguras nas calçadas” (p. 32).

A tranquilidade das calçadas e das ruas são mantidas por aqueles que mesmo inconscientemente, estão voltados para ela. Grande parte da arquitetura deixou de ser apreciada por todos os transeuntes para ficar reservado ao proprietário. Assim, ainda segundo a autora acima, a cidade formal foi o início da concepção de fortalezas, com casas e condomínios parecendo verdadeiras prisões, mesmo que o principal objetivo seja de proteção, o certo é que a construção de muros cada vez mais altos prejudica a beleza da cidade e contribui para deixar as ruas mais desertas, uma vez que se tornam monótonas e hostis, sem atrativos para uma caminhada de um ponto ao outro.

Sobre isto, embora muitas vezes as soluções urbanas sejam apresentadas como a única solução para todos os problemas existentes, na realidade não funciona dessa forma. Logo, para se chegar em um planejamento ideal precisa-se realizar tal feito em conjunto com a sociedade.

A tradução das teorias acima esboçadas em técnicas e metodologias projetuais mostra a combinação de quatro dispositivos fundamentais, necessariamente associados para se ter segurança pública: “vigilância natural” (transmitir ao delinquente a sensação de estar sendo vigiado), aumento na permanência e movimentação de pessoas no local (ampliação da circulação e acessibilidade, diversidade de usos, conexão dos espaços entre si, facilitação do atravessamento de áreas), reforço territorial (respondendo ao instinto natural de se ter espaço como domínio pessoal), e domínio coletivo sobre territórios e acessos (controle das entradas e permanência de pessoas em determinado local, transparência nos limites de segmentos espaciais).

Os objetos de intervenção são, dentre outros, segundo Machado e Leite (2007), iluminação pública; traçado das vias; redução do tamanho de quadras, ampliação da diversidade de usos, cercamento de áreas, diversificação de usos, cuidados com a qualidade da paisagem, como ajardinamento e pavimentação de calçadas, ampliação de janelas e aberturas. Assim, a sociedade se sentirá atraída a participar mais ativamente aos espaços urbanos da cidade, diminuindo o índice de violência urbana.

Seguindo esse raciocínio, pode-se destacar algumas práticas, como o projeto das Ruas da Zona Rosa de Bogotá – Colômbia³. É um dos principais atrativos para turistas que visitam Bogotá, com sua distribuição dos espaços públicos, mobiliário, passeio para pedestres, e implantação de áreas verdes. As ruas são fechadas para transição de veículos em happy hour, as fachadas de bares e restaurantes são trabalhadas em materiais transparentes tendo sua função ativa de vigilância da rua mesmo que de forma involuntária como mostra a figura 02.

Figura 02 – Ruas da Zona Rosa Bogotá-CO.

³<https://www.buenasdicas.com/onde-ficar-em-bogota-5997>, Acessado em 13/09/2021.

⁴ <https://urbanidades.arq.br/2007/07/19/condom%C3%ADnios-fechados/>. Acessado em 13/09/2021



Fonte: site veja de São Paulo, 2018.

Outra proposta é o Condomínio fechado em Campo Grande – MS. Este mostra a dificuldade que o arquiteto tem em planejar adequadamente, quando se trata de interligar de forma harmônica a edificação com seu entorno, pois é importante que os edifícios tenham contato com a rua, para poder existir a vigilância de forma natural. Muros altos, falta de vegetação e mobiliário urbano acabam deixando as ruas desertas⁴ como demonstra a figura 03.

Figura 03 – Condomínio fechado em Campo Grande – MS



Fonte: Urbanidades, 2010.

Chama-se também atenção o projeto do Edifício Markthal Rotterdam. Com um espaço fechado no nível da rua, rodeado por um edifício residencial em forma de arco, onde dentro foi construído o maior mercado coberto da Holanda⁵. O edifício é único não só pela forma e tamanho, mas pela maneira como diferentes funções são combinadas, entre apartamentos que cobrem o mercado de alimentos frescos com a praça de alimentação, mas um supermercado e um estacionamento subterrâneo, cuja ligação com o seu entorno é inovadora (figura 04).

Figura 04 – Edifício Markthal Rotterdam.



Fonte: Archdaily, 2020.

4 HISTÓRICO E DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA DE MACAPÁ/AP: ESTRATÉGIAS PARA O PROBLEMA DA SEGURANÇA PÚBLICA

⁵<https://www.archdaily.com.br/br/758495/markthal-rotterdam-mvrdv>. Acessado em 13/09/2021.

Segundo Santos (2012) a cidade de Macapá capital do Amapá, fundada em 1751 como Villa de São José de Macapá, durante o período pombalino e, posteriormente como cidade em 1856, apresentando, em sua fundação, a ligação de dois projetos da coroa portuguesa: o primeiro caso, seria que a vila de Macapá teria o seu desenvolvimento baseado em fortificação, com objetivo de defesa territorial e geopolítica; o segundo projeto se voltaria para a exploração econômica, visando a produção agrícola e crescimento da região.

Neste sentido, Macapá localizada na Amazônia setentrional, e inserida na dinâmica de urbanização da Amazônia, apresenta que seu crescimento urbano até 1988, foi consequência de projetos econômicos ligados ao extrativismo, a exploração mineral, com a instalação de grandes empreendimentos, como a Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) e também as políticas públicas direcionadas a ocupação e ao desenvolvimento da Amazônia depois que foi elevado à categoria de Território Federal, em 1943, como é assinalado por Becker (2013), Couto e Ferreira (2010) e Santos (2012). Segundo esses autores, devido a isso e outros acontecimentos, indivíduos de diversos outros lugares são atraídos para a cidade.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2012), estima-se que a população macapaense em 2018 era de 493.634 pessoas, e mais de 90% da população residente na área urbana, que ocasiona na geração direta dos problemas sociais, urbanos e ambientais dentro da cidade.

Problemáticas essas que se evidenciam pela desigualdade socioespacial, que se caracterizam pelo processo de urbanização que segundo Cabral (2017), se dá pela estadualização, que descreve as formas de acesso à terra urbana na cidade, até meados de 1990. O acesso as terras em Macapá, se dava através de distribuição gratuita, via dispositivo de posse, dada pelo governo territorial, e não na forma de propriedade, que se caracteriza mais diretamente a comercialização de terra. Esta distribuição se dava pelo objetivo de incentivar a ocupação da região, porém essa dinâmica, gera uma “escassez” de terra em especial nas áreas com maior infraestrutura, que provoca uma mudança no cenário fortalecendo a comercialização.

Neste sentido, ainda segundo Silva (2017), a realização da venda de terra, que começa a se impor como um obstáculo para grupos mais pobres terem acesso a locais que oferecem condições mais adequada para moradia, de modo que, ocupar áreas úmidas foi uma possível solução para morar com relativa proximidade a serviços públicos básicos, contudo, essenciais.

A política de centralização e a organização capitalista de Macapá, na forma a centralizar o poder na tomada de decisão, no que se refere ao planejamento urbano da cidade, torna o contexto ainda mais difícil e complexo, e com poucas chances de encontrar uma saída que beneficie a maioria. E como consequência, teve o aumento de áreas periféricas sem infraestrutura básica, espaços com característica de desigualdade e pobreza, a geração conflitos sociais como o crescimento da violência urbana e o aumento da criminalidade (Silva, 2017).

Porém antes de discutir e apresentar dados sobre a violência em Macapá (figura 05) é importante destacar o conceito de violência e território. Segundo Hanna Arendt (2014) a violência se trata de um fenômeno instrumental, que vai acabar então dependendo de uma referência, de

meios e de justificativas que estão sempre ligados a uma ação programada, ou seja, a violência não se realiza sem motivos preexistentes, e outra, a violência para ser executada necessita de implementos que facilite a execução de sua ação, por isto torna-se um instrumento.

A violência, sendo instrumento, é algo racional, na medida em que é eficaz em alcançar o fim que deve justificá-la, embora não sabendo quais serão as consequências finais da ação empreendida, ou seja, a violência sendo apenas racional, almeja objetivos a curto prazo. De imediato, a violência promove dramas, pânico e queixadas, limitando a liberdade e o direito de ir e vir das pessoas, seja dentro do território ou fora dele. Portanto, reforçamos que a violência é instrumental, pois a mesma precisa de mecanismos para acontecer, diferentemente do poder, da força e do vigor humano (SILVA, 2018, p. 390).

Portanto, ao se abordar sobre violência em relação ao território, percebe-se que a primeira e o contorno da segunda, ou seja, a violência é uma manifestação observada em um território e que pode ser identificada através do seu contexto e de suas peculiaridades (Melo, 2012).

Para Raffestin (1993) os seres humanos desenvolvem suas relações sobre e em função do espaço em que vivem, durante um determinado período de tempo. Assim, suas ações são condicionantes das transformações sofridas sobre este espaço e, ao mesmo tempo, são condicionadas pelos limites e elementos que o espaço lhe impõe.

Figura 05 – Ranking dos bairros mais violentos de Macapá (crimes letais).

BAIRROS	2013	2014	2015	TOTAL 2013-2015
Congós	11	16	11	38
Marabão	7	10	11	28
Jardim Felicidade	4	11	12	27
Novo Buritizal	3	8	9	20
Marco Zero	5	7	6	18
Muca	5	7	6	18
Arará	5	5	8	18
Infraero	3	7	8	18
Total de homicídios nos oito bairros pesquisados (2013-2015)				180
Macapá	149	178	178	502

Fonte: chagas et al. 2017.

O quadro acima demonstra que os bairros mais violentos da cidade de Macapá, são, na maior parte, afastados do centro da cidade, e muitos estão localizados próximos de áreas “alagadas” que por muitas vezes são áreas dominadas por moradias informais, invasões sem infraestrutura básica e sem nenhum tipo de planejamento urbano ou mesmo arquitetônico.

Devido a isso, observa-se que a segregação socioespacial destas áreas é causada por problemas que vão desde a precariedade de serviços urbanos básicos, que incluem abastecimento de energia elétrica e água, coleta de lixo, esgoto sanitário e drenagem de águas pluviais, até a quantidade insuficiente de equipamentos urbanos (unidades escolares e de saúde), além de espaços públicos (Silva, 2017).

Com o processo de centralização de Macapá e a maior concentração de infraestrutura urbana de qualidade, que se encontra no centro da cidade, para Amaral (2010) isso ocasiona uma macrocefalia urbana (crescimento acentuado de população e atividades comerciais em determinado

perímetro urbano).

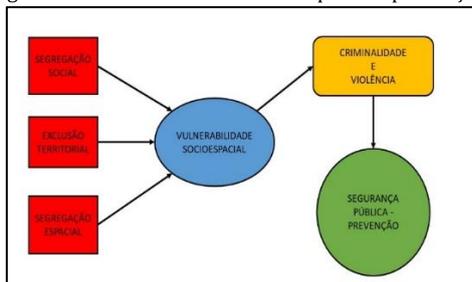
Essa percepção, que segundo Viegas (2016) segregava o espaço urbano, faz com que as pessoas de baixa renda ocupem áreas mais afastadas, como, o caso da Zona Norte e Sul de Macapá, zonas estas considerada “zonas dormitórios” que apresentam sua principal função residencial, o que provoca o deslocamento de muitos moradores para outras regiões em especial ao centro, para realizar atividades de ensino e trabalho.

Entende-se então, que quanto mais o bairro se afasta do centro urbano da cidade, mais sofre pela ausência de instrumentos de infraestrutura urbana, e maior será a sensação de insegura. Esta consiste em um fenômeno muito complexo que se integra na sociedade urbana, cujo aumento está relacionado a aspectos sociais, institucionais e ao meio ambiente físico (Carpaneda, 2008).

Entretanto, que se pese a complexidade dos fatores de insegurança, pode-se afirmar que a sua ocorrência está alinhada a presença de três elementos, que são denominados pelos criminologistas de triângulo do crime: um infrator, um alvo vulnerável e um ambiente que favoreça condições para que o crime ocorra (Hipólito; Tasca, 2012).

A proposta para aumentar a sensação de segurança na cidade, vem através da prevenção, que pode ser definida através de providencias a serem tomadas, visando reduzir o acontecimento de delitos, através de estratégias de arquitetura e do desenho urbano da cidade, aumentando assim a sensação de segurança. A proposta passa a ser desenvolvida pelo contexto da figura 06.

Figura 06 - Vulnerabilidade Socioespacial e prevenção.

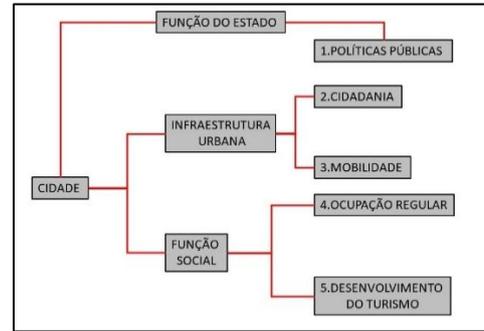


Fonte: Elaborado pela Autor, 2021

Se ações públicas forem direcionadas para programas e projetos que diminuam a vulnerabilidade da segurança, oferecer-se-á uma melhor sensação de bem-estar para os cidadãos. E, sobretudo construir relações entre o próximo e o distante, entre o indivíduo e o coletivo, entre o público e o privado e entre o formal e o informal (Carmona, 2014).

Então para melhorar o entendimento sobre a prevenção contra a falta de segurança pública, baseado nas exposições de estudiosos sobre o tema foi desenvolvido um diagrama onde demonstra a hierarquia e suas ramificações, de como funcionaria o sistema de prevenção da violência na cidade (figura 07).

Figura 07 - Diagrama da Hierarquia de Prevenção da violência.



Fonte: Elaborado pelo Autor. 2021.

O Estado como representante democrático do povo, é destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, bem como a liberdade, segurança, bem-estar, desenvolvimento, igualdade, justiça e os valores supremos de uma sociedade fraterna.

De acordo com a Constituição Federal de 1988, no Art. 144, a segurança pública, é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos: I - Polícia federal; II - Polícia rodoviária federal; III - polícia ferroviária federal; IV - Polícias civis; V - Polícias militares e corpos de bombeiros militares. VI - Polícias penais federal, estaduais e distrital.⁶

Para Jáuregui (2013) cabe ao Estado desenvolver políticas públicas e ordenar o uso do território e orientar o seu crescimento, estabelecer programas de interesse social, viabilizar e facilitar o funcionamento desses programas, garantir recursos nacionais e financiamentos externos para auxiliar no desenvolvimento da cidade. Sendo o estado também responsável por urbanizar áreas excluídas e requalificar as periferias, garantir o direito a cidade a todos e oferecer serviços públicos de qualidade, promover uma dinâmica para gerar riquezas comunitárias articuladas pelo urbanismo.

O Estado então sendo democrático é o representante da sociedade, de seus assuntos e interesses, bem como: economia, desenvolvimento e sustentabilidade. Assim, a cidade é constituída por infraestrutura e a função social, na qual ambas correspondem ao planejamento da cidade quanto a propriedade, localização e urbanização.

Infraestrutura se divide: em cidadania e mobilidade. Cidadania associado ao direito do cidadão a cidade e em usufruir de seus serviços de infraestrutura pública. Já na mobilidade tem a ver com programação de estruturas de circuitos (ruas, calçadas, sistema viário entre outros) urbanos construídos.

Sua função social se divide em duas ramificações: ocupação regular e desenvolvimento do turismo. Ocupação regular expõe ambientes como parques e zoneamento, e enfatiza a ocupação em locais adequados para moradia. Já o desenvolvimento do turismo dá ênfase a melhor organização da cidade, de sua infraestrutura, e locais que possam atrair visitantes, fomentado a economia e a geração de empregos.

Segundo Jáuregui (2013) a cidade para se tornar um local seguro precisa haver políticas públicas que integre harmonia entre o espaço físico e a sociedade. A cidadania se desenvolve com esse objetivo, já que as cidades são construídas para pessoas, logo, elas devem ter sua

⁶ Redação com base na Emenda Constitucional nº 104, de 2019.

participação no processo de elaboração de tal modo que contribua para o processo civilizador, pois uma grande característica de insegurança nas cidades trata-se das divergências de partidos e ideologias. Portanto, fazendo com que as pessoas assumam o controle e responsabilidade social sobre o seu espaço comunitário, afasta-se, assim, as pessoas causadoras de desordem (Tasca, 2013).

Outro fator importante para tornar a cidade segura, se dá através da mobilidade, que segundo Jacobs (2011) tem ligação direta com a diversidade urbana, que para obtê-la, no meio urbano, na forma de combater a vulnerabilidade da segurança, há quatro condições indispensáveis para ruas e distritos:

1. O distrito, é sem dúvida o maior número possível de segmentos que o compõem, deve atender a mais de uma função principal; de preferência, a mais de duas. Estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura.
2. A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes.
3. O distrito deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, e incluir boa porcentagem de prédios antigos, de modo a gerar rendimento econômico variado. Essa mistura deve ser bem compacta.
4. Deve haver densidade suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui alta concentração de pessoas cujo propósito é morar lá (Jacobs, 2011, p.107-108).

Entende-se então que, o problema de insegurança não pode ser solucionado através da dispersão das pessoas, pelo contrário atrair as pessoas com o propósito de utilizar o espaço construído é a melhor forma que se tem de desenvolver a segurança.

Que para Jacobs (2011), o principal atributo para uma cidade próspera e segura se evidencia no uso de ruas e calçadas, pois, “as ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos vitais” (p.30), e manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas e calçadas nas cidades. Ruas vazias estão vulneráveis a violência, e não é preciso de muitos casos, para que pessoas as temam, e quando ocorrem, deixam de utilizá-las tornando-as inseguras, com isso, as ruas e calçadas devem ter três características principais:

Primeira, deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. Segunda, devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. E terceira, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia (Jacobs, 2011, p. 34).

E discutindo a relação público e privado algumas pessoas acabam excedendo à percepção do medo, associando ao uso excessivo de proteção sobre o espaço. Utilizando ferramentas que deveriam auxiliar nesse processo de segurança na tentativa de inibir a prática de delitos, são essas as ferramentas: instalação de alarmes, cercas elétricas,

grades, câmeras de segurança e muros altos. Entretanto, este processo foi questionado sob o fundamento de que poderia causar o efeito fortaleza e gerar ambientes inseguros. Portanto, parte considerável de pesquisadores entende que o uso de tais ferramentas pode sim ajudar na proteção do alvo, desde de que não seja em excesso (Cozens; Saville; Hiller, 2005).

Logo, para Jacobs (2011), o planejamento de fachadas residências e comerciais devem ser melhor planejadas, com os olhares voltados para a rua de forma incessante e involuntária. A escala de edificações trabalhadas com materiais transparentes dentro do urbano, pode ser controlada visualmente de dia por pessoas comuns dando maior sensação de segurança para quem mora na edificação, e a noite transmitir uma maior iluminação e sensação de vigilância para quem transita próximo aquela edificação (Jáuregui, 2013).

E levando em consideração a cidade de Macapá, pesquisou-se dentro dos ultrapassados conjuntos de leis complementares que regem o desenvolvimento urbano de Macapá, sobre o assunto discutido acima do desenvolvimento de fachadas que criem visibilidade para rua, de modo, que crie o aumento da segurança. Porém, foi encontrado sobre o assunto, em um único parágrafo na Lei de Uso e Ocupação do Solo (2004), que diz respeito somente a Princípios ambientais, e não de segurança pública;

Art. 84-C. Para fins de atendimento aos princípios ambientais e sustentáveis, garantindo conforto térmico com a finalidade de fluir a passagem da ventilação de superfície, o (s) muro (s) frontal (is) do lote deverá (ão) possuir pelo menos 1/3 (um terço) de sua extensão composto por elementos vazados ou grades (Macapá, 2004).

Desta forma, levando em consideração todo o estudo das principais estratégias apresentadas, que contribuem para se desenvolver uma forma de prevenção de crimes e da violência através da arquitetura e do desenho urbano. Foi pesquisado então um experimento nacional que demonstram a eficácia das estratégias. Experimento esse mostrado na figura 08.

Figura 08 – Projeto de reurbanização de Chico Mendes, Florianópolis-SC.



Fonte: Silveira. 2012.

Segundo Silveira (2012) Florianópolis, possuía um índice altíssimo de violência, e que depois do processo de reurbanização atrelados as estratégias de prevenção de segurança vistas aqui e executadas no ano de 2000 até 2007, verificou-se numa análise comparativa entre os anos de 2001 e 2009, uma redução de 70% das ocorrências policiais, 80% na apreensão de armas de fogo e 80% no número de

homicídios.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O grande causador da vulnerabilidade urbana das cidades e da falta de segurança está diretamente ligado ao descaso de seu planejamento urbano e a falta de intervenções simples por parte do Estado. Portanto, investir em ações preventivas que atuem diretamente na causa do problema em conjunto com profissionais qualificados na área, é o princípio para se alcançar a harmonia social e diminuir a criminalidade na cidade.

Pois, seguindo esse raciocínio, as estratégias de prevenção do crime atrelado a arquitetura e o desenho urbano, se apresentam como uma ferramenta crucial no auxílio em manter a ordem e a segurança, que tem por objetivo desenvolver espaços urbanos capazes de atender as necessidades físicas e sociais de seus usuários, formando redes de convivência que potencializam a diversidade e a confiança das pessoas em buscar a participação ativa das comunidades, de modo, a manter uma manutenção da vigilância e apropriação, cada vez mais dos espaços vazios melhorando assim segurança e dando qualidade de vida para as pessoas.

REFERÊNCIAS

ARENDDT, Hannah. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo. 13ª. ed. Rio de Janeiro: FORENSE, 2014.

AMARAL, Márcio Douglas B. **Dinâmicas econômicas e transformações espaciais: a metrópole de Belém e as cidades médias da Amazônia Oriental** – Marabá (PA) e Macapá (AP). 347 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil, 2010.

BRANDÃO, Ludmila. **Da cidade moderna às contemporâneas: notas para uma crítica do urbanismo modernista**. *Revista Território & Fronteira*, Cuiabá, vol. 7, n. 1, jan-jun, p. 248 – 271, 2014.
BECKER, B. K. **O uso político do território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo**. In: BECKER, B. K.; COSTA, R. K.; SILVEIRA, C. B. (Org.). *Abordagens políticas da espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

CARPANEDA, L. V. **Contribuições para o desenho de espaços seguros: um estudo de caso nas Superquadras do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: UnB, 2008.

CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli. **Violência X Cidade: o papel do direito urbanístico na violência urbana**. São Paulo: Marcial Pons, 2014.

CERDÁ, Idelfonso. **Plano de ampliação de Barcelona. Portal**. Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/05/29/idelfonso-cerda-plano-de-expansao-de-barcelona/>. Acessado em: 28 maio de 2021.

CERVO; BERVIAN. **Metodologia científica**. 5ª ed. Pearson Education, 2000.

CHAGAS, M. A. A.; FILOCREÃO, A. S. M.; RABELO, B. V.;

FERNANDES, A. V. **A articulação entre o complexo verde de Ab'Saber e o complexo urbano de Becker como desafio do desenvolvimento regional: Amapá como um caso amazônico**. *Revista Brasileira de Pós-Graduação*, v. 13, n. 32, 10 mar. 2017.

COZENS, P. M.; SAVILLE, G; HILLIER, D. **Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): A Review and Modern Bibliography**. *Journal of Property Management*. v. 23, n. 5, p. 328-356, 2005.

FREITAG, B. **Utopias urbanas**. Fortaleza: Anais do X Encontro da Sociedade Brasileira de Sociologia, 2001.

GEHL, Jan. **“Cidade para Pessoas”**. Trad. Anita di Marco. 1ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, Antônio. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HIPÓLITO, Marcello Martinez; TASCIA, Jorge Eduardo. **Superando o mito do espantinho: uma polícia orientada para a resolução dos problemas de segurança pública**. Florianópolis: Insular, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades/ Jane Jacobs**. 3ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JÁUREGUI, Jorge Mario. **Estratégias de articulação urbana**. Edição espanhol, 2013.

LE GOFF, J. **Uma vida dedicada à história**. São Paulo: UNESP, 1998.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LYOTARD, Jean-François. **A condição pós-moderna**. Trad. Ricardo Corrêa Barbosa. 5 eds. Rio de Janeiro: José Olympio, 1998.

MACAPÁ, Câmara Municipal de Vereadores. **Lei complementar nº 026/2004- PMM. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental da Macapá**. Macapá, 2004.

MACHADO, L. A; LEITE, M.P. **Violência, crime e polícia: sociedade e estado**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 91-545. Dez, 2007.

MARICATO, Ermínia **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil**. In Otilia Arantes e outros. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARTINELLI, Maria. **Pesquisa qualitativa: um instigante desafio**. (Org.). 2ª ed. NEIP, p. 21-21, 1999.

MASCARÓ, Juan L.; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MAUNIER, René. **L'origine et la fonction économique des**

villes. Paris, Girru ôe Briere, 1910.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História; suas origens transformações e perspectivas.** 4 ed – São Paulo: Martins Fontes, p. 09-33, 1998.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

ROTTERDAM, Markthal. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/758495/markthal-rotterdam-mvrdv>. Acessado em: 06 de junho de 2021.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana.** 3 ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, E. R. C. **Amazônia Setentrional Amapaense: do “mundo” das águas às florestas protegidas.** Tese (Doutorado), FCT-UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, SP, Brasil, 2012.

SILVA, E. C. **A urbanização em Macapá após a criação do Estado do Amapá: expansão urbana e desigualdade socioespacial.** Ciência Geográfica - Bauru - XXI - Vol. XXI - (2): Janeiro/Dezembro – 2017.

SILVA, M. P. **Faces da Metrópole: desigualdades socioespaciais e violência no Distrito de Icoaraci, Belém-PA** (dissertação). Universidade Federal do Pará. Programa de Pós Graduação em Geografia. 2018.

SILVEIRA, Miguel Ângelo. **Vistoria preventiva residencial (VPR): construção do serviço de prevenção criminal através da avaliação da vulnerabilidade do ambiente construído.** 2012. 115 p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2012.

SIMMEL, Geirg. “ **As grandes cidades e a vida do espírito (1903)** ”. Mana, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, Outubro, 2005.

TASCA, Jorge Eduardo. **A contribuição da avaliação de desempenho, como um instrumento de apoio à decisão, para a prevenção ao crime baseada no ambiente.** 2013. 350 p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2013.

SORIA Y PUIG, A. **Lineare.** Milano: Alberto Mondadori, 1968

TEZA, Marlon Jorge. **Temas de polícia militar: novas atitudes da polícia ostensiva na ordem pública.** Florianópolis: Darwin, 2011.

URBANIDADES. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acessado em: 06 de junho de 2021.

VEJA, São Paulo. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/blog/sao-paulo-nas-alturas/augusta-bogota-ruas-calcadas/>. Acessado em: 06 de junho de 2021.

VIÉGAS, H. N. **NOVO MARABAIXO: Proposta de qualificação urbana para a ocupação Marabaixo IV.** Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá. Macapá: Unifap, 2016.