PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA RUA SOCIALISMO E CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS EM LOTES OCIOSOS

Saira Peres Melo[1]
Felipe Moreira Azevedo[2]

Resumo

A influência que a qualidade dos espaços públicos de bairro exerce sobre os seus habitantes e outros usuários é percebida na qualidade de vida dos mesmos. Alguns autores apontam a escala humana nos projetos urbanos como essenciais para que haja a vitalidade destes. Este trabalho tem como objetivo fazer uma análise do bairro Renascer I, bem como oferecer melhorias para o espaço público a fim de beneficiar todos os usuários - pedestres, ciclistas e condutores de automóveis. Foram realizadas pesquisas em órgãos municipal e estadual, consulta bibliográfica, pesquisas de campo e entrevistas com moradores. Como resultado da pesquisa e análise, dado a importância da Rua Socialismo para o bairro, elaborou-se um projeto para requalificação desta, aliado a criação de novos espaços públicos em lotes ociosos.

Palavras-chave: Espaços públicos. Escala Humana. Requalificação Urbana.

Abstract

The influence that the quality of public spaces in cities' neighborhoods has on its inhabitants and other users is perceived in their quality of life. Some authors point out the human scale in urban projects as essential for their vitality. This paper aims to make an analysis of the Renascer I neighborhood, as well as to offer improvements to the public space in order to benefit all users - pedestrians, cyclists and car drivers. Research was conducted in municipal and state agencies, bibliographic consultation, field research and interviews with residents. As a result of the research and analysis, given the importance of Socialismo street for the neighborhood, a project was developed for its requalification, allied to the creation of new public spaces in idle lots.

Key-words: Public spaces. Human scale. Urban requalification.

[1] Graduada em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Amapá - UNIFAP. E-mail: sairamelo@gmail.com
[2] Arquiteto e Urbanista, formado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, na Universidade Federal do Pará (UFPA), em Belém-PA. Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), na Universidade Federal do Pará. Professor Efetivo do Curso de Arquitetura e Urbanismo, no Centro de Ensino Superior do Amapá (CEAP). E-mail: arqlipe.moreira@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

A cidade para as pessoas, não para os carros, não para as câmeras, mas para as pessoas, é o que Gehl (2015) preceitua em seu livro Cidade para Pessoas. A visão que é mostrada desde o início deste livro é de como o fator humano é essencial na hora de se planejar a cidade. Atualmente, nas grandes cidades, a escala humana é esquecida, e isso pode ser verificado de coisas pequenas a outras grandiosas.

Para os automóveis essa situação pode passar desapercebida, mas para pedestres e ciclistas a diminuição da qualidade de vida é considerável, como será explicado mais a frente. Em contrapartida a cidade se torna menos viva, pois as pessoas não terão prazer em usá-la, o que acaba gerando transtornos muito maiores, como espaços públicos com pouco ou nenhum uso que abrem espaço para a criminalidade e sensação de insegurança. Para este artigo, tem-se como área de estudo o bairro Renascer I, localizado na Zona Norte de Macapá, capital do Estado do Amapá, e nele serão analisados alguns aspectos apontados por Gehl em seu livro.

O projeto de requalificação da Rua Socialismo, principal via do bairro, visa reforçar a ligação dos usuários com este espaço público através de atrativos para pedestres e ciclistas caminharem e permanecerem. Também tem como finalidade preparar a via para o aumento do fluxo de automóveis que tem aumentado em decorrência da localização do bairro na passagem entre Zona Norte e Zona Central de Macapá. Além da via pública também serão trabalhados espaços públicos de lazer, convívio e para atividades físicas em lotes ociosos lindeiros a via principal, como forma de dar um uso a estes e que seja benéfico para os habitantes do bairro.

2 DESENVOLVIMENTO

No início da formação das primeiras cidades, os espaços públicos, ou seja, as áreas que são de uso público, eram bem diferentes de como se conhece atualmente. As ruas eram estreitas, as praças eram abertas, as distâncias a pé até praças e comércios eram curtas e as pessoas as utilizavam diariamente (GEHL, 2015). Com o aumento populacional, dentre outros fatores, e a criação de novas cidades, as áreas livres passaram a contemplar novos usos. Porém, foi com inclusão dos veículos automotores como meio de transporte dentro das cidades que o cenário urbano começou a alterar da escala humana para a escala dos veículos.

As cidades passaram a ser construídas com vias mais largas para que o trânsito fluísse melhor (GEHL, 2015). Porém Gehl descreve ainda que a relação que existe entre convites e comportamento vale tanto para pedestres como para motoristas. Se são oferecidas vias mais largas, mais veículos as utilizarão. Se são oferecidos passeios mais estreitos e dificultosos, menos estes serão utilizados.

Com a larga utilização de ideais, especialmente modernistas (GEHL, 2015), de limpeza visual e de residências como "máquinas de morar" refletiu-se no planejamento urbano em praças mais limpas, trabalhadas geometricamente, com os espaços bem definidos e setorizados. Porém as vias públicas se tornaram prioritárias aos veículos, com espaços bem delimitados para o pedestre e para veículos, passeios cada vez mais estreitos e de difícil acesso e leitos carroçáveis (pista destinada à circulação de automóveis) cada vez mais largos. Pistas de duas, três, quatro faixas para veículos e com um passeio de 1,50m para pedestres e ciclistas. Rodovias, pistas de velocidade alta, túneis, passarelas elevadas, ... A escala humana foi abandonada.

E então, as vias e as praças foram evitadas. As pessoas ficaram em suas casas, em condomínios e conjuntos exclusivamente residenciais, que não possuem atratividade para que se saia nas ruas ou nas praças, milimetricamente projetadas. A cidade, como diria Jacobs (2011), começou a morrer. E então, com espaços públicos desabitados, a criminalidade aumenta, pois não existem pessoas que vigiem a cidade, não existem "olhos nas ruas" (JACOBS, 2011).

Arquitetos, como Jan Gehl, perceberam algo de errado na configuração urbana modernista para a qualidade de vida das pessoas e das cidades. Ele, após estudar a configuração urbana de importantes cidades como Melbourne, na Austrália e Copenhagen, na Dinamarca, que aplicam o conceito de escala humana em seus espaços públicos, aponta a necessidade que essa escala possui para se alcançar cidades mais vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Para exemplificar a diferença entre o urbanismo modernista e o que preceitua Gehl, tem-se dois cenários distintos expostos nos próximos dois parágrafos.

No cenário modernista tem-se uma cidade bem setorizada (dividida por setores), com áreas exclusivamente comerciais e de serviços, institucionais, incluindo praças e parques, e residenciais. Note-se que todas estas áreas são de uso exclusivo, ou seja, não admitem outros usos dentro de seus limites. Com este tipo de configuração, os espaços públicos têm apenas picos de movimento humano. Em áreas comerciais e institucionais a movimentação é alta durante o período diurno, porém é quase nulo no período noturno; nas residenciais a movimentação nas vias acontece quando as pessoas chegam ou saem para o trabalho. Com os espaços públicos sem vida, a sensação de segurança diminui. As pessoas ficam em suas casas e quando querem ir a algum lugar da cidade não vão à pé, ou de bicicleta, mas de automóveis, o que diminui o nível de atividades físicas das pessoas e aumenta o consumo de combustíveis fósseis e o lançamento de gases poluentes na atmosfera. Este exemplo mostra uma cidade sem vida, sem sensação de segurança, não saudável e insustentável.

No próximo cenário tem-se uma cidade com usos mesclados, ou seja, numa mesma área são adotados comércios, serviços, instituições, praças e parques e residências. Com este tipo de distribuição de usos numa mesma área, as ruas sempre estarão movimentadas, por mais que o expediente na escola termine, ainda vão ter comércios abertos; ou ainda que acabe o expediente de

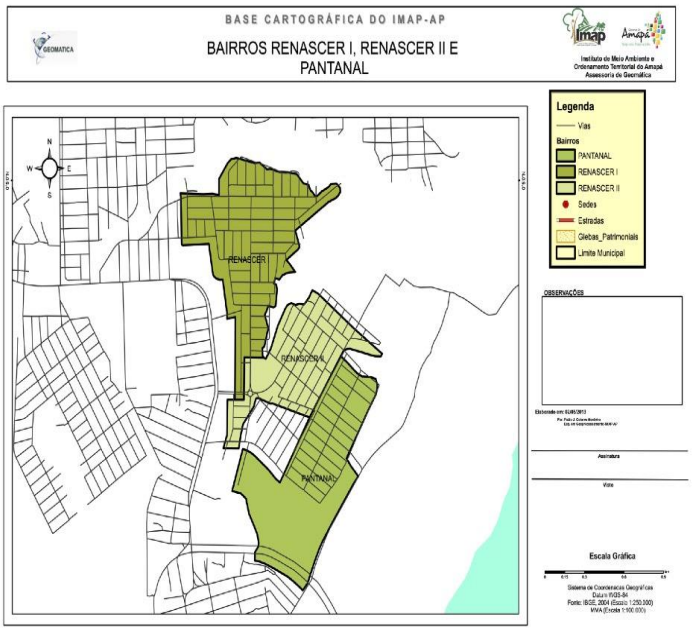
trabalho, vão ter famílias levando seus filhos para passear no parque. A cidade permanece viva. E com pessoas nas ruas, estas transmitem maior sensação de segurança. Neste cenário, a prioridade do urbanismo é para a escala humana, os passeios públicos são mais largos, sem obstáculos e com pavimentação contínua, iluminação no nível dos pedestres, arborização, além de mobiliários que permitam a permanência, como bancos ou parklets[3]. Também há ciclovias protegidas dos leitos carroçáveis por barreiras físicas. Isto permite que as pessoas utilizem menos automóveis e mais meios sustentáveis de locomoção. Desta forma praticam mais atividades físicas, respiram mais ar puro e pegam mais sol, encontram mais pessoas, socializam mais. Isso ajuda nos hábitos saudáveis e na qualidade de vida dos habitantes.

Com base nos princípios expostos por Gehl, e ciente das necessidades de melhoramento urbano especialmente nos bairros periféricos de cidade de Macapá, propôs-se uma intervenção urbana no bairro Renascer I, na Zona Norte da cidade. Para definir o tipo de intervenção a ser feita, foi realizado um mapeamento de usos do solo e verificação da relação do bairro com o entorno para entender como a área de estudo se comporta no cenário amapaense, visando uma proposta que beneficie tanto os habitantes locais quanto os usuários ocasionais.

Segundo Melo (2018), o bairro Renascer I, é um desdobramento do loteamento Renascer, dentro do bairro São Lázaro, e foi criado em 1998, pelo governo do Estado, que comprou as terras do município quando o Amapá ainda era território. Naquela época o terreno era utilizado para criações de frangos, porcos e abelhas, e abastecia o setor alimentício da região, do qual era muito carente. Quando da criação do estado do Amapá, essas terras ficaram abandonadas e ficaram sujeitas a marginalização e criminalidade. A Associação dos Sem Casa ocupou a área em meados de 1998 como forma de pressionar o governo a lotear as terras que cedeu no mesmo ano.

O parcelamento do solo e projeto urbano básico foi realizado pelo Instituto de Terras do Amapá - TERRAP - atual Instituto de Meio-ambiente e de Ordenamento Territorial do Amapá - IMAP. Este ficou responsável por entregar as vias abertas, sistema de drenagem pluvial, posteamento de energia elétrica, canalização para abastecimento de água potável, que seria feita por poço artesiano e caixa d'água presentes próximo à rotatória. Os critérios para doação dos lotes era possuir dois anos de domicílio no estado, possuir família formada e não possuir imóvel cadastrado em seu nome. A infraestrutura a ser concebida, porém, não foi entregue completamente e o loteamento cresceu sem a infraestrutura básica necessária. Somente as vias foram abertas, porém sem pavimentação nem sistema de drenagem ou abastecimento de água potável (MELO, 2018).

Figura 01 - Bairros Renascer 01 e 02 e Pantanal



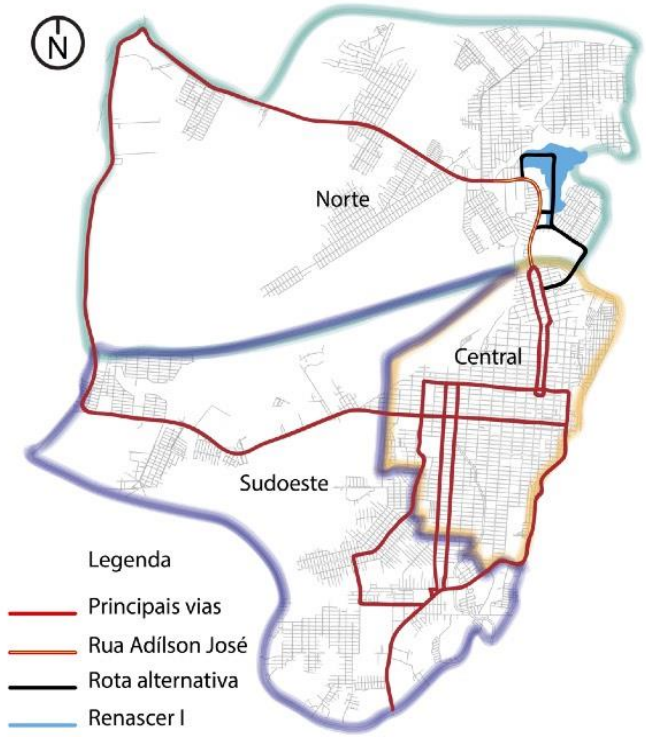
Fonte: Melo (2018)

Com o decorrer dos anos as necessidades de oferta de comércios e serviços forçou a abertura de alguns comércios locais que aumentaram em número e tamanho. O loteamento também passou a ser chamado de bairro e por possuir inicialmente uma grande área territorial, foi dividido em duas partes (Figura 01). Oficialmente, porém, o bairro Renascer nunca foi criado, mas essa é uma questão burocrática, pois até os primeiros bairros (Central, Trem, Beirol) só foram oficializados em 1984 pela Lei 207/84 - PMM, 41 anos após a criação do Território do Amapá que ocorreu com o Decreto-Lei nº 5.812/43.

O bairro Renascer I se insere dentro de uma área estreita na malha urbana, que permite o acesso entre a Zona Norte e a Zona Central de Macapá. Atualmente, a via mais utilizada para quem faz o percurso Zona Norte - Zona Central e vice-versa acontece pela Rua Adílson José Pinto Pereira por possuir a melhor infraestrutura viária e vias de automóveis mais largas e com mais faixas de tráfego, porém é possível fazer o trajeto por outras duas vias, uma que passa pelos bairros Pacoval e São Lázaro (esta é de difícil acesso e infraestrutura ruim); a outra passa pelo Pantanal, Vitória do Renascer, Renascer II e Renascer I, com a maior parte do trajeto sendo realizada pelo último beirro. O Mapa 01 apresenta as Zonas Urbanas de Macapá conforme o Plano Diretor de Macapá (Anexo I, Mapa 11 - Unidades de gestão urbana) com delimitação das principais vias de acesso entre as zonas de Macapá.

[3] Pequenas áreas de convívio próximas às calçadas, que mesclam todo o tipo de convite à permanência, como banquetas ou qualquer objeto em que se possa sentar; jardineira e paisagismo em microescala; mesas; etc.

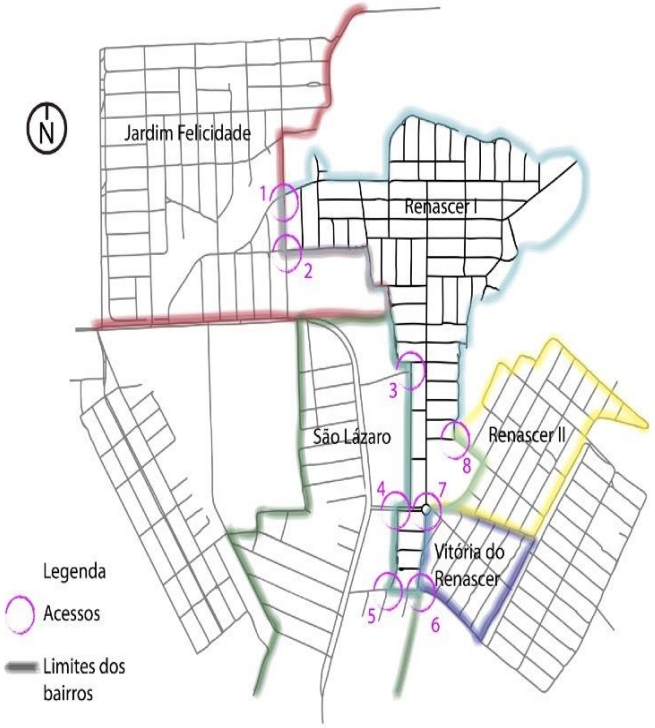
Mapa 01 - Zonas urbanas de Macapá e principais vias de acesso entre elas



Fonte: Melo (2018)

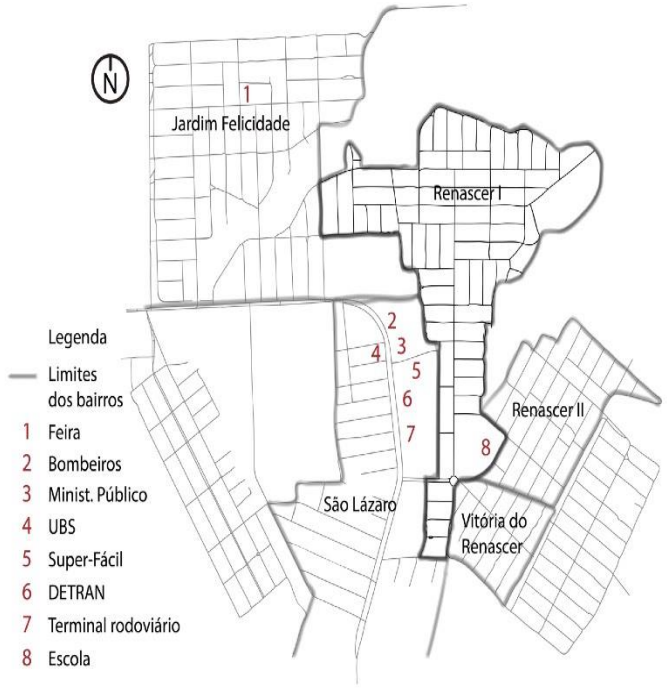
A área de estudo tem acesso direto aos bairros Jardim Felicidade, São Lázaro, Vitória do Renascer e Renascer II (Mapa 02) e tem acesso aos serviços listados no Mapa 03. O terreno possui ainda uma extensa área de terra a norte e leste que faz limite com a Ressaca Lago da Vaca, o que torna a topografia do terreno menor nestas áreas, conforme Mapa 04.

Mapa 02 - Acesso aos bairros do entorno



Fonte: Melo (2018)

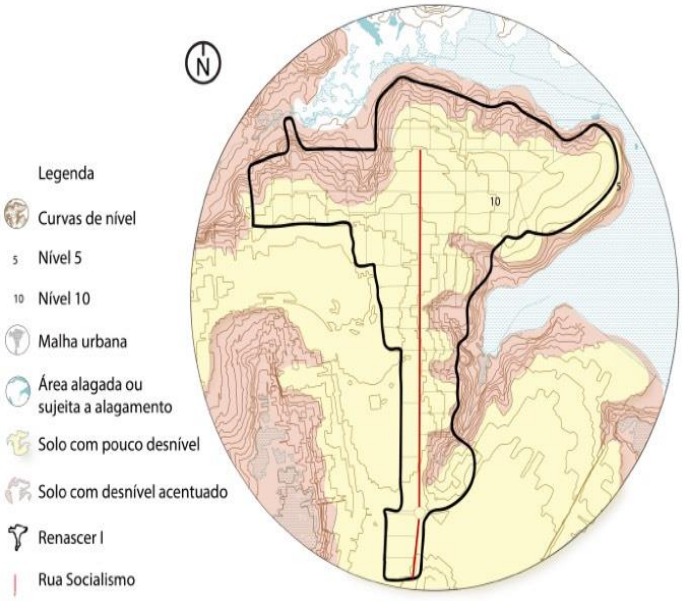
Mapa 03 - Serviços no entorno imediato



Fonte: Melo (2018)

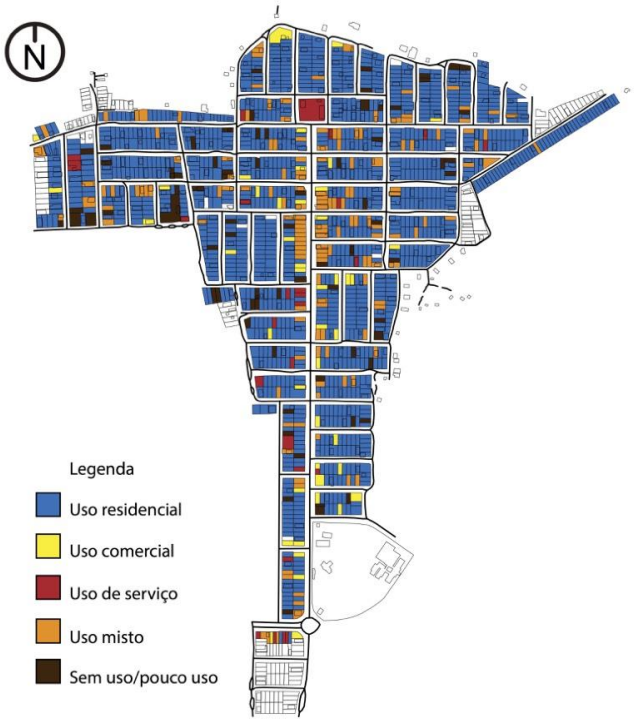
Um dos principais fatores que influenciaram na escolha do tipo de intervenção a ser proposta foi a concepção do Mapa de Usos do Solo, que identificou onde se concentra a maior parte do comércio dentro do bairro, quais as utilizações dos terrenos e quais as necessidades de serviços que não estão sendo atualmente ofertadas. O Mapa 05, traz a representação desta análise, e nele pode-se verificar que o bairro é predominantemente de uso residencial, com usos comercial, de serviços e misto (quando há mais de um uso num mesmo terreno) concentrados em certa parte da via principal, a Rua Socialismo, mas também espalhados pelo bairro de forma homogênea.

Mapa 04 - Topografia



Fonte: Melo (2018)

Mapa 05 - Usos do Solo



Fonte: Melo (2018)

Não obstante os resultados já expressos anteriormente, o que se fez notar foi a quantidade de terrenos ociosos dentro da área, que é preocupante, visto que não cumprem a sua função social, ou seja, não oferecem qualquer tipo de serviço ou benefício para o seu entorno, mas o prejudicam criando áreas muitas vezes tomadas por mato, com focos de doenças contagiosas e causando sensação de insegurança. Além disso, ainda consomem os recursos do município e prejudicam outros cidadãos, pois os lotes ocupam, muitas vezes, uma área pavimentada da cidade, com oferta de energia elétrica e proximidade com serviços básicos, cerceando o direito de habitação de outros cidadãos.

O Plano Diretor de Macapá (2004) prevê nos casos de solos urbanos não edificados, subutilizados e não utilizados, que pode ser aplicado os seguintes instrumentos legais: parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana (IPTU) progressivo no tempo; e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

Figuras 02 e 03- Rua Socialismo

Fonte: Melo (2018)

Dentro da pesquisa realizada para o diagnóstico da área (MELO, 2018) também foram analisados mais aspectos, nos quais este artigo não se aprofundará e que tratam de infraestrutura urbana. É muito debilitada a atual infraestrutura do bairro Renascer I, principalmente com relação aos pedestres. Os passeios públicos não são contínuos nem em nivelamento nem em material utilizado, muitas vezes não são pavimentados, o que obriga os transeuntes usarem a pista asfáltica. A utilização da pista asfáltica tanto por automóveis, quanto por pedestres e ciclistas diminui a sensação e segurança e traz preocupação para quem utiliza a via. A sinalização viária é muito deficiente o que prejudica todos os usuários da via pública, principalmente porque na Rua Socialismo (Figura 02 e 03) transitam ônibus coletivos. A arborização é escassa, e a insolação é intensa, pois o clima equatorial do estado garante temperaturas acima de 25 graus, até nos meses menos quentes.

Figuras 04 e 05- Drenagem pluvial e Limpeza urbana

Fonte: Melo (2018)

O mobiliário público existente são os pontos de parada de ônibus e raros orelhões e bancos espalhados pelo bairro. A iluminação pública à noite é deficiente. Não há abastecimento de água potável, coleta de esgoto residencial nem sistema de drenagem e manejo de águas pluviais (Figura 04). O único serviço público de saneamento urbano que é oferecido é a limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, mas pontualmente (Figura 05).

Infelizmente, na análise de usos do solo constatou-se que o único espaço público existente na área de estudo são as vias públicas, e, mesmo estas, sofrem de grave deficiência de infraestrutura. Mas apesar de a grande parte dos condicionantes constarem em desfavor do bairro, percebeu-se que a Rua Socialismo é bastante utilizada por pedestres e ciclistas e aumenta em fluxo de automóveis a cada dia que passa. Essa questão é muito positiva, pois quando há identidade do usuário com o lugar[4], aquele cria laços com este e o protege de potenciais danos.

4 [...] o lugar é uma unidade entre outras unidades ligadas pela rede de circulação; [...] o lugar, no entanto, tem mais substância do que nos sugere a palavra localização: ele é uma entidade única, um conjunto 'especial', que tem história e significado. O lugar encarna as experiências e aspirações das pessoas. O lugar não é só um fato a ser explicado na ampla estrutura do espaço, ele é a realidade a ser esclarecida e compreendida sob a perspectiva das pessoas que lhe dão significado. (TUAN, 1979, p.387 apud HOLZER, 1999, p.70).

Considerado todos os aspectos já citados percebeu-se a necessidade de se trabalhar a via principal do bairro, com vistas a reforçar os laços que os habitantes e outros usuários possuem com esta via e bairro, pois é a que acumula maior fluxo de usuários , e sabendo que o crescimento da cidade certamente aumentará o fluxo de veículos que transita por ela. Aliado a via, tem-se a adoção de lotes ociosos lindeiros a ela para criação de espaços de lazer, convivência, e de práticas esportivas, que aqui serão chamadas de pracetas.

A implantação do projeto pode ser observada conforme a Figura 06, com delimitação da via e dos lotes lindeiros em vermelho. O conceito do projeto é a escala humana, acessibilidade e mínima interferência no espaço privado, onde aplicou-se critérios citados por Gehl para qualificar o espaço público para as pessoas. O tipo de intervenção escolhido foi a **requalificação do espaço público da Rua Socialismo e criação de áreas públicas em lotes ociosos** e conta com pavimentação, sistema de drenagem pluvial, arborização, iluminação pública, sinalização viária, acessibilidade, mobiliário público e sistema subterrâneo de energia.

Figura 06 - Implantação do projeto

Fonte: Google Maps (2018)

A setorização e distribuição dos ambientes foi realizada de forma a priorizar o espaço do pedestre, depois a dos ciclistas e dos motoristas. O Quadro 01 apresenta a divisão dos ambientes por setores, além de apresentar o mobiliário, dimensões e área definidas para cada um deles. Para as dimensões dos ambientes o embasamento legal e técnico incluiu a legislação legal pertinente, normas técnicas e cartilhas[5].

Quadro 01 – Tabela de dimensionamentos

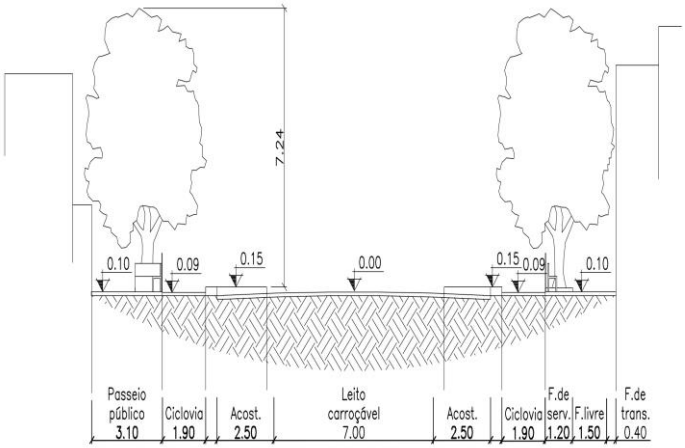
Setor	Ambiente	Mobiliário e sinalização viária	Dimensões (quant x compr x larg)			Área (m2)
Pedestres	Passeio público - Faixa de transição	Mobiliário privado	2	1288,00	,40	1030,4
	Passeio público - Faixa livre	Tubulação subterrânea com acesso às residências e ao posteamento de iluminação da Rua Socialismo	2	1288,00	,50	3864
	Passeio público - Faixa de serviço	Arborização de médio porte; abrigo de parada de ônibus; postes de iluminação alta e média; mobiliário de contemplação, exercícios físicos e para brincadeiras infantis	2	1288,00	,20	3091,2
	Pracetas	Postes de iluminação média e baixa; arborização de pequeno, médio e grande porte; mobiliário de contemplação, exercícios físicos e para brincadeiras infantis	6	10,00	5,00	1500
Veículos	Leito carroçável	Sinalização viária horizontal	2	1288,00	,50	9016
	Acostamento	Sinalização viária horizontal	2	1288,00	,50	6440
	Ciclovia	Sinalização viária horizontal	2	1288,00	,90	4894,4
	Proteção	Sinalização viária vertical	2	1288,00	,50	1288
	Baia para parada de ônibus	Sinalização viária horizontal	5	36,00	,00	540
Compartilhado	Rotatória	Sinalização viária horizontal; canteiro central gramado; posteamento de iluminação	raio de 28m			2463
Total						34127

Fonte: Melo (2018)

Os passeios estão divididos em três ambientes, que foram desta forma distribuídos para se alcançar o conceito desejado da escala humana. A primeira parte é denominada faixa de transição e serve como transição entre o espaço privado e o público, onde podem ser colocados mobiliários e equipamentos da propriedade privada, como placas, bancos, plantas, dentre outros, e ocupa uma largura de 40 cm. A segunda parte, denominada faixa livre, é destinada para a passagem dos transeuntes, deve ser livre de qualquer barreira física, e ocupa uma largura de 1,50m. A última parte é denominada faixa de serviço e visa estimular a permanência de pessoas, além de ser o local de fixação dos serviços de iluminação pública, arborização, sinalização viária e do mobiliário urbano. Sua largura é de 1,20m. (Ver Figuras 07 e 08).

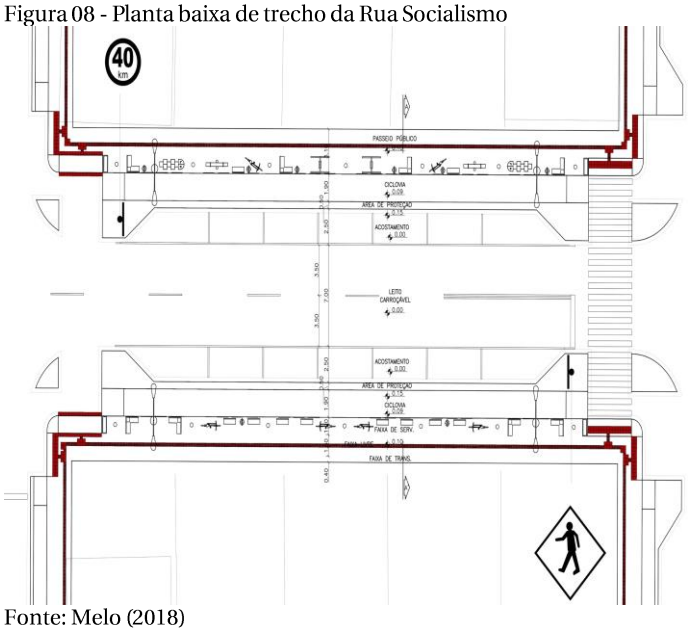
5 O material consultado é listado a seguir - Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Macapá; Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana - Transporte Ativo; Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana - Sistemas de Prioridade ao Ônibus; NBR 9050 -Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos; NBR 16537 - Acessibilidade - Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

Figura 07 - Corte de trecho da Rua Socialismo



Fonte: Melo (2018)

Figura 08 - Planta baixa de trecho da Rua Socialismo



Fonte: Melo (2018)

O setor de veículos conta com ciclovia com largura de 1,90m, protegida da via de automóveis por uma faixa de proteção de 50cm. A via de automóveis possui duas faixas de 3,50m de largura e acostamentos nos dois sentidos, com 2,50m de largura (Ver Figuras 07 e 08). Há ainda baias para parada de ônibus com 3m de largura. Na rotatória existente no projeto, os ambientes se mesclam, mas preservam a maior parte das larguras já descritas para cada usuário da via. Outro ambiente que está incluído no setor de pedestres são as pracetas, que ocupam seis terrenos com dimensões médias de 10x25m.

Para os passeios adotou-se pavimentação em concreto, para priorizar a acessibilidade ao evitar desníveis e fissuras no caminho. O acesso é feito por meio de rampas nas esquinas dos quarteirões. Também há implementação de piso tátil em todo o percurso e mudança de percurso. A iluminação e a arborização estão locados na faixa de serviços, juntamente com o mobiliário, que varia para cada quarteirão. Existem quarteirões com mobiliários voltados para a contemplação, outros para o público infantil e ainda aqueles para exercícios físicos.

A ciclovia é protegida da via de automóveis por uma faixa de concreto de 50 cm e pelo acostamento, para aumentar a sensação de segurança de seus usuários e estimular o seu uso por mais pessoas (Figura 09). Ela é sinalizada horizontal e verticalmente e ainda possui grades de proteção voltadas para o passeio público, para evitar que pessoas, principalmente crianças, transitem por ela. Em algumas partes da faixa de serviço existem suportes para bicicletas, para estimular a permanência dos ciclistas.

Figura 09 - Vista de trecho do projeto

Fonte: 3D Designer

As vias de automóveis, incluindo os acostamentos e baias, recebem pavimentação asfáltica por receberem um grande fluxo de veículos automotores, inclusive ônibus coletivos. Possuem sinalização horizontal ao longo da via e a sinalização vertical fica localizada na faixa de serviço do passeio público. Os postes de iluminação possuem dois níveis de altura, um voltado para os veículos, este mais alto, e outro para os pedestres, este mais baixo, para aumentar a sensação de segurança pela visibilidade. As baias para parada de ônibus visam evitar o congestionamento do trânsito e prevem amplo espaço para entrada e saída dos coletivos.

Ao elaborar a infraestrutura viária surgiu a preocupação com a drenagem das águas pluviais e sabendo que estas não serão poluídas com o esgoto residencial e que serão direcionadas para a Ressaca do Lago da Vaca, optou-se por criar uma estrutura apenas de direcionamento, em concreto pré-moldado. Com relação ao sistema de energia elétrica optou-se por fazer de forma subterrânea, para não atrapalhar a arborização proposta nem poluir visualmente a paisagem urbana.

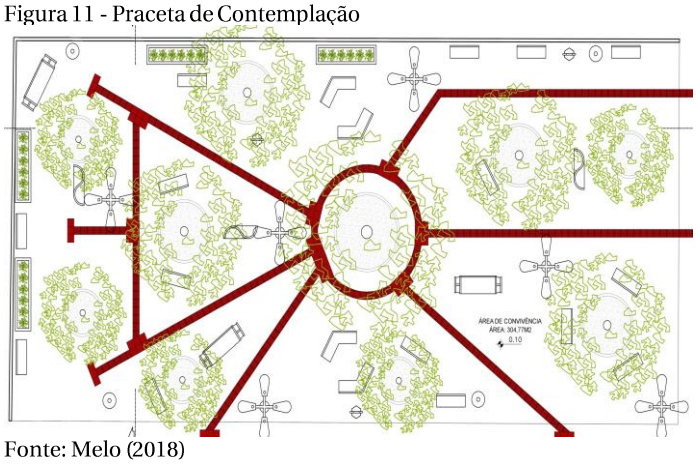
A rotatória abarca todos os usos e, por isso, teve-se o cuidado de que nenhum dos usuários fosse prejudicado ao passar por ela. A maior parte das dimensões definidas para passeio, ciclovia e leito carroçável, foi preservada, além da continuidade da proteção aos ciclistas e pedestres por meio da sinalização de trânsito vertical e horizontal, e das barreiras físicas à ciclovia nas esquinas de quarteirões, que aumentam a sensação de segurança, tanto dos ciclistas quanto dos pedestres, em relação aos veículos automotores (Figura 10).

Figura 10 - Rotatória

Fonte: 3D Designer

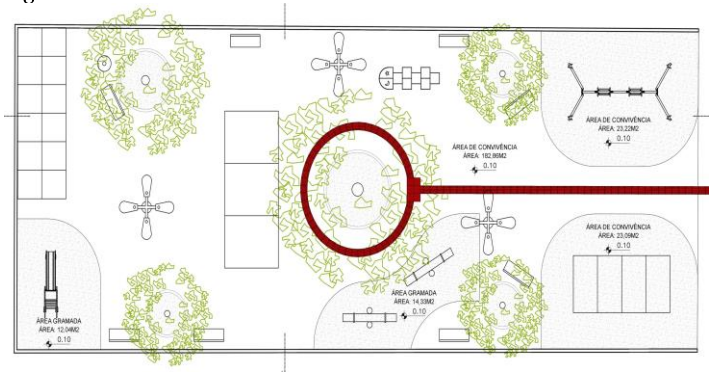
As pracetas estão divididas por usos. Existem as de convivência/contemplação (Figura 11), as de atividade infantil (Figura 12) e as de academia ao ar livre (Figura 13). O mobiliário adotado nas duas primeiras tipologias de praça tem como intuito gerar a permanência, convivência e fortalecimento da identidade com o espaço. Os bancos são de concreto com assento e encosto em madeira. Alguns bancos possuem jardineiras (Figuras 14 e 15), mas também há as jardineiras isoladas. O mobiliário infantil visa estimular a criatividade e atividades físicas nas crianças. Além do mobiliário usual, são utilizados desníveis de piso e um túnel que também possibilita a escalada (Figura 16). Na praceta de academia ao ar livre foi disponibilizado o mobiliário para este fim, além de bancos e bicicletário.

Figura 11 - Praceta de Contemplação



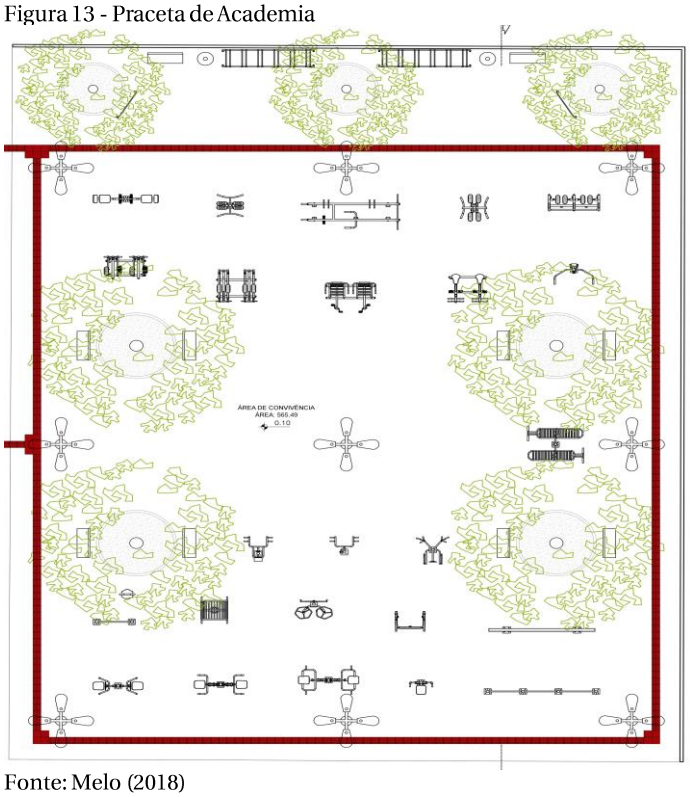
Fonte: Melo (2018)

Figura 12 - Praceta Infantil



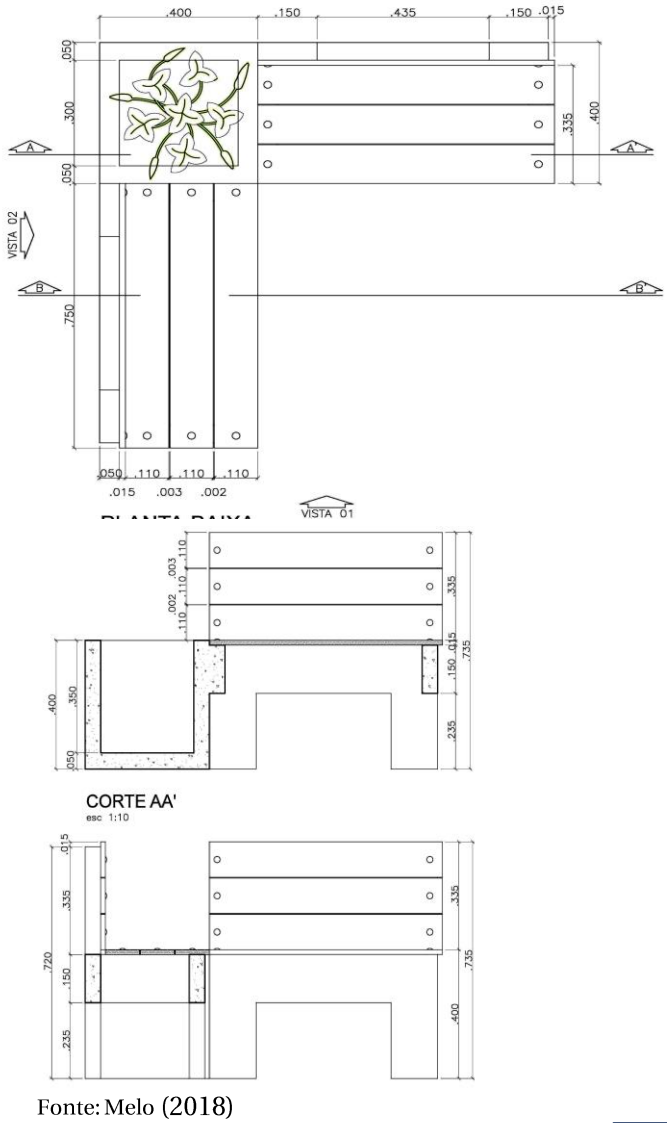
Fonte: Melo (2018)

Figura 13 - Praceta de Academia



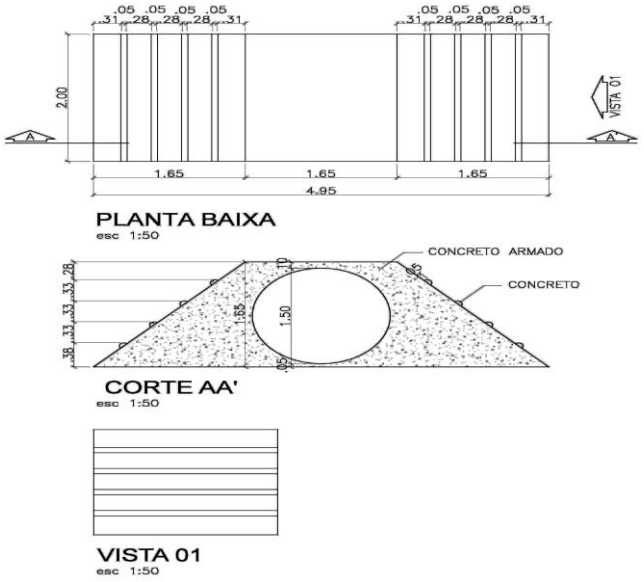
Fonte: Melo (2018)

Figuras 14 e 15 - Banco com Jardineira



Fonte: Melo (2018)

Figura 16 - Túnel com escalada



Fonte: Melo (2018)

Desta forma o projeto de Requalificação da Rua Socialismo e criação de espaços públicos em lotes ociosos oferece espaços públicos que priorizem as pessoas e tragam vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde para seus usuários, conceito trazido por Gehl (2015). Como exemplo da aplicação destes elementos dentro do projeto, está o estímulo a passagem de pedestres e ciclistas através do alargamento do passeio livre e da criação da ciclovia; e da permanência através do mobiliário disposto na área de serviço e da criação de pracetas. Passagem e permanência geram vivacidade para a cidade. A segurança foi trabalhada através das barreiras físicas entre passeio, ciclovia e leito carroçável, e também com o estímulo a passagem e permanência que contribuem para a sensação de segurança dos espaços públicos, segundo Gehl (2015).

Saúde e sustentabilidade são esperados com o aumento do uso do passeio e da ciclovia, ao estimular as pessoas à prática de exercícios físicos e ao utilizarem meios menos poluentes de locomoção. Porém, sem esquecer da interação do bairro Renascer com o seu entorno, o projeto também buscou, para a via de automóveis, utilizar uma pavimentação adequada aos fluxos atuais e futuros, com acostamento e baias para paradas de ônibus coletivo. Assim, obteve-se uma via que atende a todos os usuários (Figura 17), mas que prioriza pedestres, ciclistas e condutores de automóveis, nessa ordem.

Figura 17 - Vista de trecho do projeto

Fonte: 3D Designer

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sabendo da influência que os espaços públicos exercem sobre a qualidade de vida das pessoas e com vistas a elaborar um projeto que tenha impacto real neste sentido, através das análises realizadas na área de estudo chegou-se a conclusão que um projeto de revitalização da Rua Socialismo e inclusão de outros espaços públicos lindeiros a esta, geraria mais vida na mesma. O projeto objetivou analisar o bairro Renascer I e oferecer melhorias para o espaço destinado a pedestres e ciclistas, porém não se aprofundou em outros aspectos correlatos como a drenagem pluvial e sistema subterrâneo de energia elétrica.

As escolhas projetuais foram baseadas na escala humana e nos critérios de qualidade do ambiente utilizados por Gehl, nas suas análises e estudos de cidades que valorizam os pedestres e ciclistas e que têm obtidos resultados muito bons voltados a vivacidade, segurança, saúde e sustentabilidade dos seus usuários e do seu entorno. No projeto, estes conceitos podem ser observados em passeios mais largos, seguros e atrativos; ciclovias protegidas; pracetas para lazer, convivência e prática de atividades físicas; enfim, em tudo o que estimule a passagem e permanência de pedestres e ciclistas, abrangendo-os de forma universal através da acessibilidade.

Trabalhos semelhantes a este, que façam uma análise histórica, de relação com o entorno e de infraestrutura em bairros de Macapá são escassos e não abrangentes ou específicos. Por isso se tem a contribuição que este estudo promove para embasamento ou consulta de futuros trabalhos nesse mesmo âmbito.

REFERÊNCIAS

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HOLZER, Werther. O lugar na geografia humanista. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano IV, no7, p. 67-78, jul. dez. 1999. Disponível em :<http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/07_6_holzer.pdf>. Acesso em 15 jul. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. - 3. ed. - São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011

MACAPÁ. **Plano diretor de desenvolvimento urbano e ambiental de Macapá**. Macapá, P.M.M. – SEMPLA, IBAM. 2004

MELO, Saira Peres. **Projeto de requalificação da Rua Socialismo e criação de espaços públicos em lotes ociosos.** Macapá, 2018. 135f. Monografia (Graduação em arquitetura e urbanismo) - Universidade Federal do Amapá.