

RUAS COMPARTILHADAS: Integração da Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior em Macapá-AP

**Rhafly Gonzaga Moraes¹
Juliane Gonçalves da Silva²**

RESUMO

Ruas Compartilhadas ou “ruas partilhadas” são, basicamente, ruas sem faróis e sem separações nítidas, como espaço entre diferentes veículos e pedestres. O objetivo, foi analisar como o conceito de ruas compartilhadas pode recuperar a qualidade de vida do espaço público no centro da cidade de Macapá, através da integração da Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior. Os procedimentos metodológicos utilizados foram, a revisão bibliográfica e levantamentos em campo, como observações, análises e registros fotográficos e estudos preliminares. A proposta de projeto é uma intervenção urbana que buscou requalificar o espaço público existente, com foco em melhorias para o uso de pedestre, através da integração da rua com a avenida já citadas. Os resultados mostraram que, com a intervenção, retomar as ruas como um espaço público integrante é viável, desde que aos princípios básicos de ruas compartilhadas sejam atendidos.

Palavras-chave: Espaço público. Integração. Ruas compartilhadas.

ABSTRACT

Shared streets or “shared streets” are basically streets without headlights and without clear separations, as a space between different vehicles and pedestrians. The objective was to analyze how the concept of shared streets can recover the quality of life of the public space in the center of the city of Macapá, through the integration of Rua Francisco Azarias da Costa Neto with Avenida Mendonça Junior. The methodological procedures used were the bibliographic review and field surveys, such as observations, analysis and photographic records and preliminary studies. The project proposal is an urban intervention that sought to requalify the existing public space, focusing on improvements for the use of pedestrians, through the integration of the street with the avenue already mentioned. The results showed that with the intervention, taking up the streets as an integral public space is viable, as long as the basic principles of shared streets are met.

Keywords: Public place. Integration. Shared streets.

¹ Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ensino Superior do Amapá - CEAP. E-mail: rhaflgonzaga@gmail.com

² Arquiteta e Urbanista. Mestre em Planejamento e Políticas Públicas. Docente do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ensino Superior do Amapá - CEAP. E-mail: juliane.silva@ceap.br

1 INTRODUÇÃO

Ruas Compartilhadas ou “ruas partilhadas” são, basicamente, ruas sem faróis e sem separações nítidas, como espaço entre diferentes veículos e pedestres. Pode parecer algo muito perigoso ou então que só possa ser feito em locais onde todos tenham muita consciência, mas na verdade é uma ideia que já está sendo colocada em prática em alguns locais do mundo e que parece estimular melhores comportamentos e resultados a partir do aumento da responsabilidade de cada um.

Neste sentido, a pergunta problema que orienta este trabalho foi: De que forma o conceito de ruas compartilhadas pode ser aplicado no processo de recuperação da qualidade do espaço público no centro da cidade de Macapá?

Para isso, sugeriu-se a hipótese de que o conceito de ruas compartilhadas propõe resgate da função pública das vias, deixando de lado a segregação do espaço, sugerindo que pessoas, automóveis e bicicletas compartilhem o mesmo espaço sem diferenciação.

Assim, justificou-se, na contribuição para a área acadêmica, servindo como referencial para futuros projetos, considerando a importância de planejamento para a realização de uma intervenção, que interfere no processo de urbanização da cidade.

O objetivo geral deste trabalho foi analisar como o conceito de ruas compartilhadas pode recuperar qualidade de vida do espaço público no centro da cidade de Macapá, através da integração da Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior.

Desta maneira, os objetivos específicos focaram em levantar dados históricos e conceituais sobre ruas compartilhadas; identificar aspectos normativos necessários para estimular a vitalidade do espaço urbano; e apropriação do espaço público. A proposta é uma intervenção urbana que buscou requalificar o espaço público existente, com foco em melhorias para o uso de pedestre, através da integração Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior.

De forma prática as Ruas Compartilhadas consistem em cancelar os desníveis entre a calçada e a via, construir uma superfície única, contínua e ininterrupta, que não prioriza a circulação veicular, onde tanto os veículos motorizados como todos os demais modos de deslocamento terão que atuar de forma a negociar pessoalmente o espaço. No estado do Amapá não possui ruas que apliquem o conceito Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior localizadas no centro da cidade de Macapá, em uma área de interesse turístico, próximo a orla da cidade banhada pelo rio Amazonas e um dos principais pontos turísticos da cidade a Fortaleza de São José de Macapá.

Em termos sociais, a arquitetura e o urbanismo são essenciais à qualidade de vida nas cidades, a intervenção trará não só a vitalidade do espaço urbano na cidade de Macapá como a qualidade de vida para pessoas quem irão usufruir do mesmo, devolvendo os espaços públicos aos cidadãos. Utilizou-se do método de uma pesquisa aplicada, pois os conhecimentos adquiridos foram utilizados para aplicação prática voltada para a solução de problemas concretos atualmente.

Para esse trabalho de requalificação da qualidade de vida do espaço público no centro da cidade de Macapá,

através da integração da Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior, foi utilizado as obras: Manual de metodologia da pesquisa (2017), do autor Joaquim Severino; e o Manual de metodologia da pesquisa no direito (2009), dos autores Orides Mezzaroba e Cláudia Servilha Montenegro, ambos expõem o passo a passo das fases do processo metodológico e padrões acerca da metodologia do trabalho científico.

Segundo Joaquim Severino (2017), Metodologia Científica é um conjunto de abordagens, técnicas e processos utilizados pela ciência para formular e resolver problemas de aquisição objetiva do conhecimento, de uma maneira sistemática. Esse trabalho científico classificou-se, segundo sua finalidade, em uma pesquisa aplicada, pois os conhecimentos adquiridos são utilizados para aplicação prática voltados para a solução de problemas concretos atualmente.

Classificou-se, também, segundo seu objetivo, uma pesquisa de caráter exploratório pelo fato de que a mesma possui objetivo de proporcionar maior familiaridade com o problema, tonando possível a construção de hipóteses. O método de abordagem de estudo foi o hipotético dedutivo, trabalha-se em cima de observações acerca do objeto de estudo, possibilita a identificação de um problema e a criação de conjecturas, a fim de que no decorrer da pesquisa sejam testadas para a refutação de suas hipóteses.

A coleta de dados foi a abordagem qualitativa, sendo os procedimentos técnicos qualitativos: a pesquisa bibliográfica, através da consulta de livros, artigos e periódicos sobre ruas compartilhada e espaço público, além de documentos referente à história do entorno confrontante e todo o seu processo construtivo; e estudo de caso, com visita in loco para observação, obtenção de fotografias e entrevista informal aos usuários do espaço, objetivando a análise da área.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 O ESPAÇO PÚBLICO E A RUA

García e seu grupo (2015), falam que durante o século passado foram construindo ruas para os automóveis, para assegurar o seu deslocamento. No entanto, a partir de uma mudança de paradigma no uso e fruição da rua e em consonância com os recentes debates internacionais, nossas cidades começaram a devolver os espaços públicos aos cidadãos. Trata-se, de fato, da aplicação do conceito de "Ruas compartilhadas" que apela ao projeto de espaços urbanos para a melhora da qualidade de vida.

A implementação do conceito de Ruas Compartilhadas não deve cumprir estritamente um desenho específico. Dito isso, as propostas de obra devem ser moldadas de acordo com o contexto urbano em que se pretende implementar, o caráter subjetivo da rua e o valor coletivo que se pretende adicionar (GARCÍA, 2015, p. 80).

O desafio é diminuir a segregação da rua por cada modo de deslocamento, eliminando os dispositivos de controle de trânsito, nivelando em um só nível para criar uma superfície contínua que não priorize o trânsito veicular, de modo que todos os atores interajam e negociem seu deslocamento através do espaço. Isso implica retornar à rua como um espaço público, mais do que uma via de circulação, a partir de estratégias de pacificação do trânsito

motorizado, assim como intensidade e em nível de serviço. “As Ruas Compartilhadas reiteram a ideia básica de que a Rua é um espaço público e por isso deve ser de todos e para usufruto de todos os cidadãos” (GARCÍA, 2015, p. 80).

A deterioração das ruas impõe efeitos nos padrões de mobilidade e na qualidade de vida urbana. Sendo menos atrativa, os usuários serão menos atraídos a passar tempo nela para realizar suas atividades sociais. Dessa maneira, caminhar e andar de bicicletas tornam-se situações indesejáveis. Isso incide na sensação de segurança, gerando que cada vez mais atividades que tradicionalmente realizavam-se no espaço público passem a se desenvolver no espaço privado.

A rua é o principal espaço público tanto por sua extensão como pela sua acessibilidade e atividades que contém. Ali produz-se o encontro social e o fortalecimento das relações de vizinhança. E se caracteriza também porque ali se estabelece a articulação entre distintos modos, com notável supremacia de uns sobre outros. A vitalidade que supõe a vida urbana demanda um projeto sensível e flexível que reconheça a diversidade de papéis que a rua cumpre nos diferentes contextos urbanos (TELLA; AMADO, 2016, p. 10).

O Espaço Público é o lugar da cidade de propriedade e domínio da administração pública, o qual responsabiliza ao Estado com seu cuidado e garantia do direito universal da cidadania e a seu uso e usufruto (ALOMÁ, 2013). De modo geral considera-se como as áreas edificadas ou não no espaço urbano muitas vezes são os espaços em que o verde da cidade tem maior expressividade.

Ao falar de espaços públicos é preciso entender, primeiramente, a importância que estes possuem na construção daquilo que chamamos de cidade. São os espaços públicos o local de circulação, de interação e de conexão entre os indivíduos. É lá, naqueles espaços de livre acesso, livres de barreiras e preconceitos que se produzem os fenômenos cotidianos que formam as cidades (EVERS, 2015, p. 01).

No espaço público que se desenvolvem atividades coletivas, com convívio e trocas entre grupos diversos que compõem a heterogênea sociedade urbana. Assim relacionadas diretamente com a formação de uma cultura agregadora e compartilhada entre os cidadãos. O trânsito de pessoas e bens é resultado de uma das maiores necessidades do ser humano: a de se comunicar (GARCÍA, 2015, p. 07).

A rua é considerada o espaço público, sendo o elemento articulador das localidades e da mobilidade, pode ser considerada a formadora da estrutura urbana e de sua representação. De acordo com Kevin Lynch (1988), também é o local principal em que se forma a imagem da cidade, já que é por ela que habitantes transitam e tem a oportunidade de observá-la e entendê-la.

As ruas complementam o espaço público sendo um elemento, como muitos outros, destinado à circulação dos indivíduos, segundo García (2015), a rua é uma faixa da superfície terrestre urbanizada, adaptada e delimitada com direções geográficas específicas, onde os indivíduos, desde diferentes perspectivas e através de diferentes maneiras, interação de forma visual, verbal e fisicamente.

No cenário atual as ruas desenvolvem-se exclusivamente ao tráfego de automóveis, dados do Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta que no Brasil o número de automóveis nos

últimos anos avançou cerca de 10 vezes mais do que o crescimento da população. Uma combinação de comportamentos é o que retornaria à rua de maneira concreta e positiva ao âmbito de Espaço Público.

2.2 PLACEMAKING, WOONERFS E SHARED SPACES

A Organização Brasileira de Placemaking o define como “um processo de planejamento, criação e gestão de espaços públicos totalmente voltado para as pessoas, visando transformar ‘espaços’ e pontos de encontro em uma comunidade ruas, calçadas, parques, edifícios e outros espaços públicos em ‘lugares’, que eles estimulem maiores interações entre as pessoas e promovam comunidades mais saudáveis e felizes (GARCIA et al., 2015).

Estes autores apontam que Jane Jacobs, um dos precursores dos conceitos por trás do Placemaking, defendia a ideia de que ruas com pessoas são ruas mais seguras, usando o termo “olhos na rua” para explicar que, sem perceber, as pessoas são responsáveis por observar o uso dos espaços e zelar pela sua segurança.

O termo woonerfs ou “ruas para viver” surgiu em Delft na Holanda, desenvolvido pelo especialista em tráfego Joost Vahl, nos anos de 1960, quando a rápido desenvolvimento da indústria automotora levou a repensar os modelos urbanísticos existentes (GARCIA et al., 2015)

A origem do conceito segundo Garcia et al. (2015) se atribui a um grupo de vizinhos de Delft que, frustrados e preocupados com as altas velocidades, desenvolveram um modelo de rua sem sinalização viária nem semáforos, reduzindo a quantidade e a velocidade dos automóveis, as woonerf se anunciaram como a solução perfeita para diminuir incidentes nas vias e proporcionar espaços para a vida social conforme ilustrado na figura 01.

Figura 01 - Placa de Ruas Compartilhadas



Fonte: Ruas Compartilhadas; GARCÍA et al, 2015.

Rapidamente, a estratégia foi adotada por diferentes vizinhos e vizinhanças na cidade. Assim, o governo da Holanda publica oficialmente em 1976 uma série de princípios que possibilitam a implementação das woonerf em qualquer povoado ou cidade holandesa que a solicitasse (GARCÍA et al, 2015).

A formalização do desenho do conceito ampliou o impacto para outros países como Inglaterra, França, Suíça, Áustria e até mesmo Japão, que mostraram interesse em implementar algumas das estratégias de desenho das woonerf. De acordo com Porto e Pozueta (2008, p. 28): “Estima-se que, em 1990, o desenho das woonerf foi 100% implementado em aproximadamente 3.500 ruas residenciais na Alemanha e nos Países Baixos”.

Finalmente, inspirado pelo conceito das woonerf, Hans Moderman elaborou a ideia de remover toda a sinalização, elementos de controle de trânsito e desníveis entre as

diferentes superfícies da rua. Ele argumentava que ruas precisam ser lugares onde todos os usuários, independente da forma de deslocamento, pudessem ter o direito de se deslocar de um ponto a outro, por si só; ideia que daria origem posteriormente à configuração dos Espaços Compartilhados ou Shared Spaces (GARCÍA et al, 2015).

A solução de acordo com estes autores se concretizou e foi implantada sob o argumento de Monderman que as autoridades locais conseguiriam economizar na operação e manutenção das ruas ao remover o sistema tradicional de sinalização, pois melhoraria a segurança ao reduzir as velocidades. Com base em dados estatísticos, conseguindo reduzir em 40% a velocidade dos veículos motorizados, concluindo que a ausência de dispositivos de controle de trânsito induzia potencialmente ao aumento do estado de alerta dos motoristas, reduzindo a velocidade que dirigem. Monderman instalou esse modelo em mais de 100 ruas nos vilarejos de Friesland, Groningen e Drenthe na Holanda.

Foi apenas no ano de 2004 que o método de Monderman ganhou atenção, pela primeira vez, dos Engenheiros de Trânsito do Estados Unidos. Sendo mencionado e reconhecido proeminente em meios de publicações como New York Times e Wired como o Engenheiro de Trânsito de havia revolucionado o significado da profissão, ao desenhar ruas não só para a circulação de motorizados, mas também para a circulação a pé e de bicicleta: as chamadas ruas de espaço compartilhado (GARCÍA et al, 2015, p. 30).

No cenário atual um dos países que mais realizou estas intervenções foi o Reino Unido, graças a um dos grandes especialistas modernos no conceito de Shared Space, o arquiteto britânico Ben Hamilton-Baile. Interessado em melhorar as ruas e os espaços públicos com o propósito de encontrar novas formas de promover segurança, economia, vitalidade e civilidade das ruas, retomando o desenho delas aprendido pelos engenheiros Monderman e Vahl (GARCÍA et al, 2015).

2.3 CONSOLIDAÇÃO DO CONCEITO DE RUAS COMPARTILHADAS

2.3.1 Mudança de paradigma

A premissa básica do conceito de Ruas Compartilhadas é compartilhar o espaço e a responsabilidade da rua. Para executar tal premissa é necessário desenvolver uma série de mudanças de comportamentos na rua como: velocidades reduzidas com objetivo acalmar o trânsito motorizado, aumento de comunicação entre as pessoas, com maior presença de pessoas a pé, de bicicleta e outros modos ativos, diminui o risco e aumenta-se a necessidade de comunicação entre as pessoas, a validação dos usuários e a recuperação da coreografia humana, permitindo que os usuários permaneçam envolvidos dentro do mesmo período de tempo, analisando e prestando atenção na atuação e na presença uns dos outros. Algo muitas vezes mencionado como a coreografia humana das ruas (GARCÍA et al, 2015).

Assim, compartilhar o espaço e a responsabilidade da rua, transforma-a de um simples caminho a um verdadeiro lugar. Ao recriar múltiplos momentos em um espaço determinado, o espaço se converte em um ponto de encontro, um lugar onde a circulação dá lugar à permanência. Se antes o objetivo das ruas era economizar

tempo, com o desenho de rua como lugar, o objetivo é passar tempo (GARCÍA et al, 2015, p. 40).

Por isso o conceito de Ruas Compartilhadas é liberal, devido à substancial mudança de paradigma no entendimento da rua por todas as disciplinas que a trabalham. Propondo reflexão sobre nossa época, comportamentos sociais na cidade, cenário da democracia, integração e do acesso ao espaço. Revolucionário ao poder do significado de “público” da rua (GARCÍA et al, 2015).

2.3.2 Características físicas e sociais

Para a implementação correta de uma Rua Compartilhada é necessário conhecer o valor subjetivo de cada rua e validar o seu contexto através do desenho, fortalecendo as relações sociais. As Ruas compartilhadas devem então favorecer tanto a mobilidade como uma nova identidade como espaço público. Desta maneira, o desenho deverá informar as atividades do lugar, e as atividades deverão refletir o desenho; e isto representará um programa de intervenções em seu contexto específico (GARCÍA et al, 2015).

Ainda em García (2015) as características físicas das Ruas Compartilhadas delimitam-se em:

- Superfície: mesmo nível, com várias texturas de pavimento, elementos que definam e diversifiquem as linhas de deslocamento; permitindo acessibilidade total a todos os habitantes; além da sensação dos veículos motorizados invadirem o espaço das pessoas.

- Mobiliário: elementos que amenizem a vida da rua, deixando-a mais atrativa, como espaços de descanso, cadeiras, espaços para grupo ou sozinho (escadas, degraus, áreas verdes, bancos), paisagismo, iluminação, lixeiras, etc.

- Sinalização: Ruas Compartilhadas propõem a eliminação de sinalização e controles horizontais e verticais, porém existem estratégias reduzir a velocidade dos veículos como o uso de texturas e cores nos pavimentos, até a instalação de mobiliário e arborização que delimitam a circulação dos diferentes modos.

E as características sociais das Ruas Compartilhadas em:

- Contato visual: elemento importante de comunicação, oferece uma melhor percepção de segurança em relação a outras pessoas e modos de transporte, permite uma maior aproximação com outras pessoas, fomentando as relações entre pessoas paradas e em movimento.

- Negociação do espaço: está diretamente relacionada com a velocidade e o contato visual, a passagem pelo espaço deve ser negociada na velocidade dos mais vulneráveis, se confirma a prioridade dos caminhantes e ciclistas.

- Vida pública: uso do solo, comércio e equipamentos se verão fortalecidos, agregando várias atividades, sejam fixas ou itinerantes, induzindo a uma melhoria do bem-estar da comunidade e da cidade.

2.3.3 Desafios e benefícios ao compartilhar a rua

Com relação aos processos de desenho das intervenções de Ruas Compartilhadas, é importante contemplar os seguintes desafios: a necessidade de gerar espaços não apenas de integração, mas de verdadeira inclusão em relação a todos os cidadãos; a capacidade de gerar soluções para problemas complexos como o abastecimento das vias

e a oferta de transporte público; e finalmente, a necessidade das distintas disciplinas de interagir entre si para gerar soluções.

A implementação do conceito de Ruas Compartilhadas não deve cumprir estritamente um desenho específico. Dito isso, as propostas de obra devem ser moldadas de acordo com o contexto urbano em que se pretende implementar, o caráter subjetivo da rua e o valor coletivo que se pretende adicionar (GARCÍA et al, 2015, p. 80).

Conforme García et al (2015) as implementações das ruas Compartilhadas proporcionam benefícios como: diminuição dos incidentes, favorecimento a interação de crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida, não segregação do espaço, valorização da hierarquia das ruas, incentivo a economia local, melhora da qualidade de vida do cidadão e criação de lugares de bem-estar, aumento dos cenários culturais, amortecer o uso de veículos motorizados e incentivar o caminhar e o andar de bicicleta.

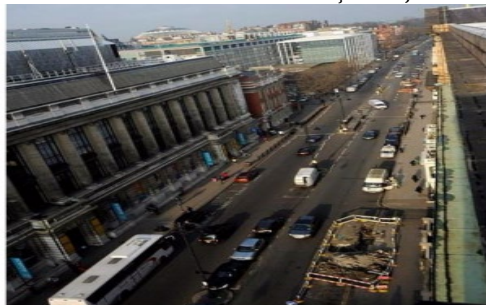
O aumento da demanda por outros modos de transporte favorece a saúde pública, a diminuição do uso irracional de veículos motorizados individuais significa diminuição na emissão de gases poluentes, reduzem o trânsito e o engarrafamento. As Ruas Compartilhadas proporcionam uma transição suave a diferentes áreas da cidade, fazendo um contraponto às barreiras e vias segregadas tradicionais.

3 REFÊNCIAS PROJETUAIS (CORRELATOS)

3.1 EXHIBITION ROAD – LONDRES, INGLATERRA

Um modelo revolucionário de rua foi inaugurado em Londres no final de 2011. A intervenção consistiu em uma via compartilhada por carros, pedestres e ciclistas. O terreno foi limpo de trilhos, obstáculos e barreiras arquitetônicas para que pedestres, pessoas em cadeiras de rodas e com carrinho de bebê possam se mover livremente. As condições de como era o sistema é observada na figura 02. As tampas de canal de drenagem de ferro fundido preto correm ao longo de ambos os lados da estrada, a quatro metros dos prédios.

Figura 02 - Exhibition Road antes da instalação em Janeiro de 2010



Fonte: Jornal britânico Daily Mail.

Edging the covers é uma faixa de pavimentação áspera projetada para deficientes visuais. A pedra natural de alta qualidade foi a opção de pavimentação, visando manutenção a longo prazo. Os pavimentos interligados são unidos com argamassa flexível sobre uma laje de concreto reforçado com fibra. As pedras de pavimentação são mantidas no lugar por nozes de aço inoxidável e concreto que impedem o movimento sob as rodas dos veículos. A iluminação possui 26 mastros de 20m de altura e com

intervalo de 25m ao longo do centro da estrada, especialmente projetada para o espaço (figura 03).

Figura 03 - Exhibition Road após a instalação do projeto em 2011



Fonte: Jornal britânico Daily Mail.

3.2 PITT STREET MALL – SIDNEY, AUSTRÁLIA

Localizada no centro econômico de Sydney, conhecida por ser uma das ruas comerciais mais importantes e com um dos aluguéis comerciais mais caro do mundo, a Pitt Street Mall foi fechada para os carros no final dos anos 70, porém ainda faltava o tratamento asfáltico. Em 2012 foi inaugurada o projeto de requalificação da rua, redesenhada pelo escritório Australiano Tony Caro Architecture. O calçamento asfaltado existente foi substituído por um piso liso formado por um tipo de pedras facilmente encontradas em Sidney. As gralhas das arvores, de drenagem pluvial e mobiliário urbano foram especialmente desenhados para o projeto Pitt Street Mall (figura 04).

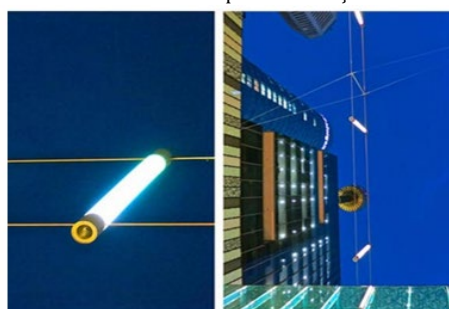
Figura 04 - Pitt Street Mall após intervenção



Fonte: Site Moool.

Optou-se pela iluminação de tipo “Catenary Lighting”, que consiste em uma trama de cabos presos nas edificações adjacentes com luminárias suspensas (figura 05), liberando o piso de postes de iluminação. Este tipo de luminárias permite diversos arranjos dependendo do evento que irá ocorrer no local, podendo-se optar por luz difusa ou direcionada.

Figura 05 - Pitt Street Mall após intervenção – iluminação



Fonte: Site Moool.

3.3 RUA XV DE NOVOEMBRO – CURITIBA, PARANÁ

A Rua Das Flores que até 1870 era abrangida entre as atuais Dr. Muricy e Barão do Rio Branco, não possuía pavimentação nem iluminação adequadas. “No início da década de 1870, com a construção da Estrada do Mato Grosso, a Rua das Flores é estendida até a atual Praça Osório e, no final do século XIX, chega à Praça Santos Andrade, para que o prolongamento se efetivasse, foi necessário aterrar os solos pantanosos que a cercavam.

A Rua passa a receber melhorias contínuas, como pavimentação de Macadame, iluminação, instalação de trilhos de bonde. Com o aumento da ocupação da rua por comércio e serviços, a rua se torna um ponto de encontro para os desfiles e manifestações. É a primeira rua asfaltada da cidade, pavimentação inaugurada com grande festa em 19 de dezembro de 1926. O asfalto é aclamado na época como uma conquista do progresso e da civilização (figura 06).

Figura 06 - Rua XV de novembro na década de 60 antes de ser fechada para carros



Fonte: Guia geográfico de Curitiba.

Juntamente com a implantação do Plano Diretor de 1966 foram instituídas diretrizes próprias para Rua das Flores, e em 20 de maio de 1972 foi transformada em “Calçadão da Rua das Flores”, o primeiro exemplar de calçadão no Brasil, que possuía mobiliário próprio e sinalização adequada. Apesar de enfrentar resistência dos comerciantes locais, que temiam pela diminuição do movimento de carros e consequentemente das vendas, a medida foi muito bem aceita pela população e até hoje a rua é um dos principais pontos turísticos de Curitiba (figura 07).

Figura 07 - Rua XV de novembro na após a intervenção



Fonte: Guia geográfico de Curitiba.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 O OBJETO DE ESTUDO

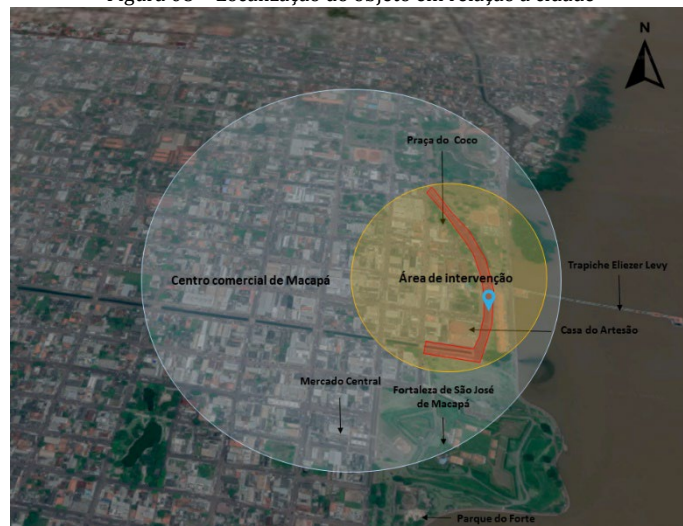
No Brasil a criação de zonas prioritárias para pedestres como os woonerfs seriam uma alternativa para manter o

patrimônio histórico, arquitetônico, artístico e cultural de determinadas regiões das já caóticas, ou então a criação de uma alternativa de convívio público saudável e harmônico em meio a regiões comerciais, empresariais das grandes cidades brasileiras e em zonas periféricas.

Na cidade de Macapá a integração da Rua Francisco Azarias da Costa Neto e a Avenida Mendonça Junior seriam viáveis para implementação do conceito de ruas compartilhadas, por sua localização estratégica, pois é próximo a pontos turísticos da cidade, como a Fortaleza de São José, a Praça do Coco, o Trapiche Eliezer Levy, a Casa do Artesão, o Mercado Central, e principalmente por localizar no bairro central e comercial da capital (figura 08).

A visibilidade e o acesso da população a este trecho são grandes, uma vez que é possível observar diversas paradas de ônibus, de taxi, de moto taxi, vagas de carros e motos. Portanto o fluxo de pedestres e motoristas é presente, haja visto que as ruas compartilhadas são exatamente a interação destes dois papéis.

Figura 08 - Localização do objeto em relação a cidade



Fonte: Adaptado pelo autor a partir do Google Maps (2021).

A Rua Francisco Azarias da Costa Neto localizada no centro da cidade de Macapá, integra o complexo Beira Rio, um dos principais pontos turísticos, a orla da cidade banhada pelo majestoso Rio Amazonas, Trapiche Eliezer Levy, Praça do Cocô e a Fortaleza de São José de Macapá. Observa-se na figura 09 a antiga rua Azarias da Costa.

Figura 09 - Vista da Rua Azarias da Costa Neto no final dos anos 70



Fonte: Acervo do Blog Porta-retrato-Macapá.

O Macapá Hotel situado na Rua Francisco Azarias, foi durante muito tempo ponto de encontro de turistas, famílias e grupos de jovens. Em frente ao hotel havia uma sorveteria que atraía visitantes por estar próximo aos

pontos turísticos da cidade. Na figura 10 observa-se as características arquitetônicas da época.

Figura 10 - Antiga Fachada do Macapá Hotel nos anos 60



Fonte: Acervo do Blog Porta-retrato-Macapá.

A avenida Mendonça Junior localizada no centro da cidade de Macapá, comumente conhecida pelo Canal da Mendonça Junior, construído em décadas passadas para atender um sistema de comportas de águas do rio Amazonas. Nos anos 50 o espaço era um igarapé (figura 11) e nos anos 60 foi transformado em canal para escoamento das águas pluviais com abertura de ruas laterais.

Figura 11 - Antigo Igarapé, onde hoje é o Canal da Mendonça Junior



Fonte: Acervo do Blog Porta-retrato-Macapá.

Ao andar pelo centro da cidade de Macapá nota-se o abandono que se encontra o Canal da Mendonça Júnior. Com essa situação de descaso, surgiram vários problemas sociais provocados pelo despejo do lixo de residências e de lojas que se situam ali perto, o crescimento do mato ao redor e dentro do canal é a fiel imagem do abandono, figura 12, o escoamento dos dejetos, sem projeção de nenhum tipo de tratamento químico.

Figura 12 - Atual estado do Canal da Mendonça Junior



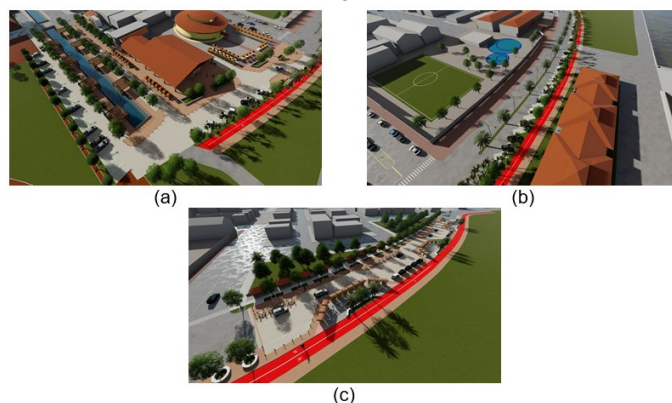
Fonte: Blog José Alberto Tostes

4.2 A PROPOSTA ARQUITETÔNICA

Após levantamentos, produção de dados observados e análises dos estudos preliminares, o projeto foi composto por trechos, com a finalidade de organização e fluidez de veículos e pessoas. O curso natural e já existente de seus usuários inspirou para o aproveitamento da disposição e denominação desses trechos.

A figura 13 expõe uma visão superior de cada segmento, sendo: a) trecho 1 correspondente a Avenida Mendonça Junior, via adjacente ao canal, unindo-se ao início da Rua Francisco Azarias da Costa Neto; b) trecho 2 referente ao primeiro e segundo quarteirões ao longo da Rua Francisco Azarias da Costa Neto; e c) trecho 3 que expõe o terceiro e último quarteirão da Rua Francisco Azarias da Costa Neto.

Figura 13 - Disposição dos trechos: (a) Trecho 1, (b) Trecho 2 e (c) Trecho 3

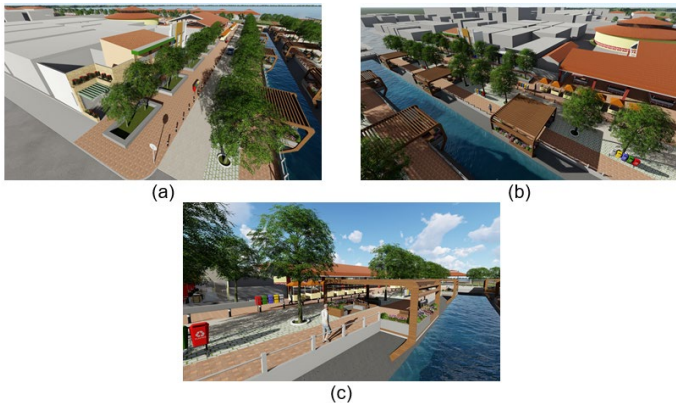


Fonte: Produzido pelo autor a partir do SketchUp e Lumion (2021).

A proposta apresenta, além da segmentação por trechos, a exposição de dois aspectos que são: aspecto material, ou seja, tudo aquilo concreto e palpável; e aspecto estratégico, que são as condições, coordenações e ações vantajosas para o bom desempenho e eficiência do projeto. Tais informações compõem e ilustram cada segmento, citados a seguir.

No trecho 1 pertencente a Avenida Mendonça Junior observa-se: a) o início da integração de ruas, portanto, sendo o primeiro plano do compartilhamento de vias, e que é possível notar uma influência mútua de pistas destinadas a pedestres e carros, respeitando os fluxos, mesmo estes possuam cada um a sua seção, b) adjacente ao canal, onde é possível notar a presença de água, assim estimulando através da intervenção a conscientização da manutenção e preservação do meio urbano e também do meio natural, tornando o canal mais atrativo e seguro, c) mobiliários para a acomodação de seus usuários, como parklets que são uma espécie de área de descanso e contemplação, feito com bancos e encostos de madeira angelim, outros de concreto, cobertura do tipo pergolado, jardineiras que circundam cada abrigo, além de postes de luz do tipo pétala dupla, lixeiras com lixo seletivo, paisagismo com árvores de grande e pequeno porte já existentes no local, vegetação implementada do tipo ipê amarelo, palmeira imperial e areca e pingo de ouro, proporcionando sombra e renovação do ar constantemente (figura 14).

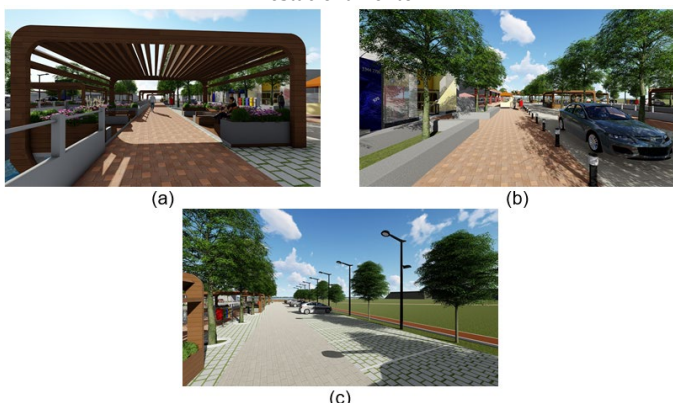
Figura 14 - Trecho 1: a) início da integração, b) adjacente ao canal e c) mobiliários



Fonte: Produzido pelo autor a partir do SketchUp e Lumion (2021).

Ainda sobre o trecho corresponde a Avenida Mendonça Junior pode ser ainda citado: a) fluxo de pedestres com piso em concreto armado, sem desníveis, apresentando mobiliários do tipo, bancos, parklets e mureta de proteção para a segurança, contemplação e bem estar do usuário, b) fluxo de veículos com pisos do tipo intertravado (paginação espinha de peixe) com blocos de concreto retangulares, com a intenção da absorção da água pluvial pelo solo, apresentando largura ideal para a passagem de um carro por vez, possibilitando o condutor contemplar o ambiente e c) estacionamento para carros de passeio, com pavimentação do tipo pisograma composto por grama esperada em seus espaçamentos, com a estratégia de não acumulo de águas das chuvas e uma visão voltada para uma das laterais da Fortaleza de São José de Macapá (figura 15).

Figura 15 – Trecho 1: a) fluxo de pedestres, b) fluxo de veículos e c) estacionamento

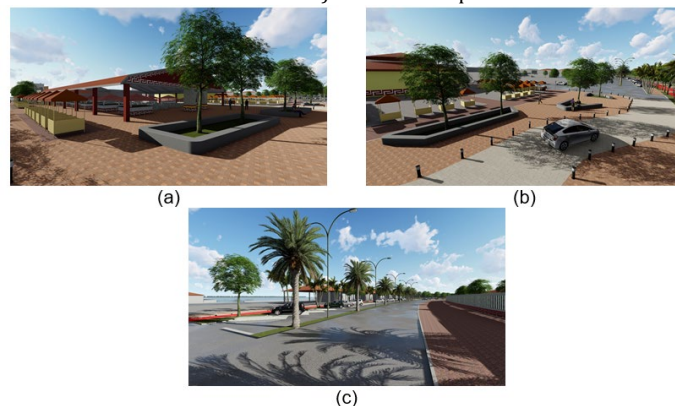


Fonte: Produzido pelo autor a partir do SketchUp e Lumion (2021).

Ao longo do trecho 2 é possível observar que três vistas compõe a Rua Francisco Azarias da Costa Neto, sendo: a) vista para a praça de alimentação, que ao seu redor possui calçamento em concreto armado, onde comporta espaços para barracas de vendas de artes e bancos em concreto ao redor de arvores de médio e grande porte, proporcionando sombra para os seus usuários, além de oferecer 12 vagas para carros, localizadas do outro lado da via, b) vista para a Casa do Artesão que é a sequência da visão anterior, pois em frente a este também pode ser encontrado barracas de vendas, bancos em concreto, vegetação de médio e grande porte, calçada em concreto armado, via do tipo intertravado (paginação espinha de peixe) com largura para a passagem de apenas um carro e repetindo a estratégia de contemplação do lugar por parte do condutor e c) vista do

Macapá Hotel que já apresenta um canteiro central preenchido por paisagismo e iluminação, transformando duas vias de mesmo sentido, sendo uma apenas de passagem com largura para dois carros, logo possuindo um fluxo mais rápido que a outra, e está por sua vez com passagem para somente um veículo com o destino para uma as 43 vagas de estacionamento (45 graus) disponíveis, proporcionando mais conforto e praticidade para aqueles que utilizarão daquele espaço (figura 16).

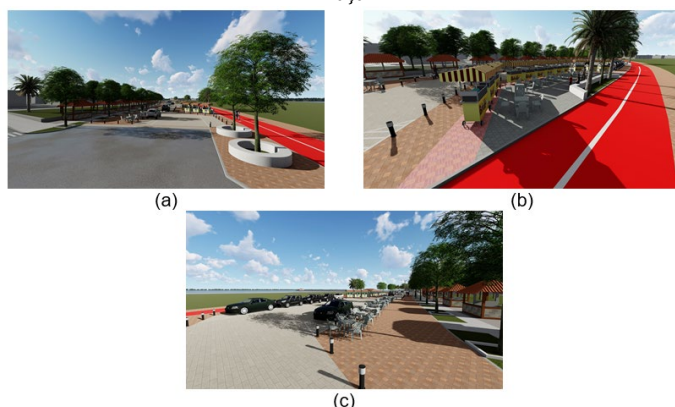
Figura 16 – Trecho 2: a) vista para a praça de alimentação, b) vista para a Casa do Artesão e c) vista do Macapá Hotel



Fonte: Produzido pelo autor a partir do SketchUp e Lumion (2021).

Quanto ao trecho 3, pode-se analisar do terceiro e último quarteirão da Rua Francisco Azarias da Costa Neto: a) início da Praça do Coco, onde a via passa a ter curvas levemente sinuosas e largura para a passagem de um veículo por vez, esta estratégia impede que um motorista passe em alta velocidade, b) espaço de vendas e alimentação, utilizando justamente dos recuos feitos pelas vias, sendo os da lateral direita (no sentido do fluxo) para confortáveis 43 lugares de carrinhos de batata frita, sorvete, espetinhos, bebidas e outras vendas do gênero, além de um amplo espaço para mesas e cadeiras destinadas a alimentação no local, todo esse setor dividido em três baterias que formam exatamente os recuos e c) área de alimentação e contemplação da Praça do Coco, logo, os recuos laterais esquerdos das curvas da via, estratégia que beneficiou não somente o trânsito, mais também aqueles com o intuito de venda e consumo de água de coco, encontrando mesas e cadeiras, calçada para passeio, sem obstáculos e com praticidade (figura 17).

Figura 17 – Trecho 3: a) início da Praça do Coco, b) espaço de vendas de batatas fritas e alimentação e c) área de alimentação e contemplação da Praça



Fonte: Produzido pelo autor a partir do SketchUp e Lumion (2021).

É importante destacar que, ao longo de toda a intervenção, existe a presença de faixa de passeio e ciclovia, voltadas para a lateral adjacente à frente do Rio Amazonas. Foi utilizado também, calçamento com a facilidade de drenagem de águas pelo solo, paisagismo com vegetação que possibilite sombra às pessoas, iluminação noturna, sinalização horizontal e vertical, acessibilidades, mobiliários públicos e segurança, respeitando leis de usos e normas regulamentadoras.

Portanto a proposta traz consigo uma estrutura viável, estratégias realistas e importantes considerações diante do comportamento e rotina da comunidade macapaense que tem o hábito muito presente de ir à frente da cidade desfrutar seus momentos de lazer, principalmente em família.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do desenvolvimento desta pesquisa, que teve como problema, conceituar o termo de Ruas Compartilhadas e a maneira em que poderia ser inserida na cidade de Macapá para a qualidade do meio público é que, se obteve o objetivo de analisar o conceito e da ideia de integrar as Rua Francisco Azarias da Costa Neto com a Avenida Mendonça Junior, e que se chegou no resultado de uma proposta de intervenção.

Os dados obtidos confirmaram que uma mera pista de veículos, repensada a partir de estratégias de manutenção do tráfego motorizado, torna-se viável para a implantação no local descrito no trabalho. A reprodução das ruas compartilhadas volta-se a considerar o ambiente construído, a certificar a segurança, a desenvolver a vitalidade e gerar a liberdade de movimento.

Se destacam os benefícios da redução da velocidade dos veículos, facilitação da mobilidade das pessoas e estimulação da interação social, causando o sentido de comunidade, estimulando uma maior diversidade de atividades, diminuindo a segregação social e restaurando o uso ativo do espaço público. A melhoria é tanto da qualidade de desempenho do espaço público, quanto da intensidade de fluxos de usuários. Devendo assim, criar espaços sistêmicos e integrados, que tendem a recuperar a característica de vida urbana.

Isto significa que retornar as ruas como um espaço público integrante é viável, desde que aos princípios básicos de ruas compartilhadas sejam atendidos, assim como a manutenção desses locais, no sentido físico e de conscientização para o usufruto, conseqüentemente prolongando a vida útil do ambiente e dos sentidos das estratégias adotadas.

Portanto esta pesquisa fica de incentivo para pesquisas e trabalhos futuros, tanto para a acadêmicos quanto para profissionais, objetivando a inclusão da proposta em planejamentos urbanos e execuções, para a Cidade e restante do país.

REFERÊNCIAS

ALOMÁ, Patricia Rodriguez. **O espaço público, esse protagonista da cidade**. 19 Dezembro, 2013. ArchDaily. Disponível em: <https://bit.ly/2Pmd94v>. Acessado em: 4 dez. 2018.

CARDOSO, L; Matos, R. 2007. **Acessibilidade Urbana e**

Exclusão Social: novas Relações, velhos Desafios. In: X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis.

CARO, Tony. Moool: **Pitt Street Mall Architecture**. Disponível em: <<https://moool.com/en/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture.html>>. Acessado em: 4 de dezembro de 2018.

CURITIBA, Guia Geografico. **Rua das Flores**. Disponível em: <http://www.curitiba-parana.net/rua-flores.htm>. Acessado em: 11 de dezembro de 2018.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens**. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

EVERS, Henrique. **Nossa Cidade: o papel do espaço público na vida urbana**. 2015. Coescrito por Luísa Zottis. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2015/05/06/nossa-cidade-o-papel-doespaco-publico-na-vida-urbana/>. Acessado em: 4 de dezembro de 2018.

GARCÍA, Eduardo; OCAMPO, Ximena; PAILLIE, Francisco; AGUILAR, Daniel. **Ruas Compartilhadas**. Brasil. Dérive Lab. v 1.0, 2015. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5696289/mod_resource/content/0/ManualRuasCompartilhadas_SampaP%C3%A9.pdf. Acessado em: 17 de dezembro de 2018.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2007.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acessado em: 4 de dez. 2018.

LAZARO, João. Blog Porta-Retrato Macapá/Amapá: **Canal da Mendonça Junior**. 2010. Disponível em: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com/2010/05/canal-da-mendonca-junior.html>. Acessado em 15 dez. 2018.

LAZARO, João. Blog Porta-Retrato Macapá/Amapá: **Foto Memória de Macapá O "velho" Macapá Hotel**. 2015. Disponível em: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com/2015/03/foto-memoria-de-macapa-o-velho-macapa.html>. Acessado em 15 dez. 2018.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

MASSEY, Ray. **Sem meios-fios, calçadas ou placas de estado-babá: a rua sem desordem mais longa da Grã-Bretanha foi inaugurada para tornar as coisas mais seguras**. 2012. Disponível em: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-2094939/Britains-longest-clutter-free-street-unveiled-make-things-SAFER.html>. Acessado em: 11 dez. 2018.

MACAPÁ. Prefeitura Municipal de Macapá. **Do Uso e Ocupação do solo do município de Macapá**. LEI COMPLEMENTAR nº 115/2017.

MACAPÁ. Prefeitura Municipal de Macapá. **Plano Diretor**

de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá.
2004.

MEZZAROBA, Orides; MONTEIRO, Cláudia Servilha. **Manual de metodologia da pesquisa no direito** - revista e atualizada. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

PORTO, M.; POZUETA, J. **Os Espaços Compartilhados.** Espanha: Universidade Politécnica de Madrid. 2008.
Disponível em:
http://oa.upm.es/2845/2/INVE_MEM_2008_59439.pdf.
Acessado em: 4 dez. 2018.

SEVERINO, Antonio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** 21ª Edição Revista e Ampliada. Cortez e Editora. 2017.

TELLA, Guillermo; AMADO, Jorge. **O Papel das ruas compartilhadas: Como recuperar a qualidade de vida no espaço público.** Archdaily, Brasil, v. 0, n. 0, p.0-0, 30 ago. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794322/o-papel-das-ruas-compartilhadas-como-recuperar-a-qualidade-devida-no-espaco-publico-guillermo-tella-e-jorge-amado>. Acessado em: 11 dezo. 2018.

TOSTES, José Alberto. Blog Jose Alberto Tostes: **Canal da Mendonça Junior: imagem do anti-planejamento.** 2015.
Disponível em:
<https://josealbertostes.blogspot.com/2015/04/canal-da-mendonca-junior-imagem-do-anti.html>. Acessado em: 11 dez. 2018.

VARGAS, H. C., CASTILHO, A. H. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados.** 3ª edição. Barueri, SP: Editora Manole, 2015.