



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE
BACHARELADO EM GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL**

SAMUEL IVAN OLIVEIRA MOURA

**O PLANEJAMENTO URBANO E A OFERTA DE SERVIÇOS
PÚBLICOS: O CASO DA CIDADE DE SANTARÉM, PARÁ.**

**SANTARÉM
2019**

SAMUEL IVAN OLIVEIRA MOURA

Monografia apresentada no Instituto de Ciências da Sociedade da UFOPA como requisito básico para conclusão do Curso Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional.

Orientadora: Ana Beatriz Oliveira Reis

SANTARÉM
2019

**Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP) Sistema
Integrado Bibliotecas – SIBI/UFOPA**

M929p Moura, Samuel Ivan Oliveira

O planejamento urbano e a oferta de serviços públicos: o caso da cidade de Santarém Pará / Samuel Ivan Oliveira Moura – Santarém, 2022.

57 f.: il.

Orientadora: Ana Beatriz Oliveira Reis

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade, Bacharelado em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional.

1. Planejamento urbano. 2. Santarém. 3. Bairros. I. Reis, Ana Beatriz Oliveira, *orient.* II. Título

CDD: 23 ed. 307.76098115

Bibliotecária - documentalista: Mary Caroline Santos Ribeiro – CRB-2/566

SAMUEL IVAN OLIVEIRA MOURA

O PLANEJAMENTO URBANO E A OFERTA DE SERVIÇOS PÚBLICOS:
O caso da cidade de Santarém, Pará.

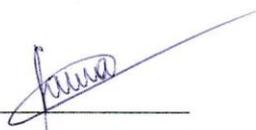
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Ciências Econômicas e Desenvolvimento Regional, para obtenção do grau de Bacharel em Gestão Pública e Desenvolvimento Regional: Universidade Federal do Oeste do Pará, Instituto de Ciências da Sociedade.

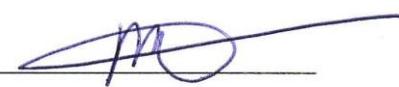
Conceito: 9,8

Data de Aprovação: 18/12/19



MSc. Ana Beatriz Oliveira Reis - Orientadora
Universidade Federal do Oeste do Pará


Dr.ª. Antônia do Socorro Pena Gama
Universidade Federal do Oeste do Pará


Dr. Márcio Júnior Benessuly Barros
Universidade Federal do Oeste do Pará

Dedico este trabalho primeiramente à Deus, autor da minha vida. E ao meu avô em memória, Manuel Gonzaga de Oliveira, que me ensinou valores que carrego comigo.

AGRADECIMENTOS

Na realização desta pesquisa, muitos foram os que contribuíram para a finalização, diretamente ou indiretamente. Antes de tudo, sem Deus com certeza não poderia ter iniciado nada, pois sem Ele nada somos. Como tutora e conselheira de vida, agradeço minha mãe, Ana Oliveira, que desde o início dos conhecimentos tem me apoiado, financeiramente ou mostrando que basta apenas nos dedicarmos naquilo que estamos executando, seja pouco ou muito, a dedicação deve ser a mesma. Como amigo, tenho muito a agradecer meu pai, Ivan de Sousa, por estar me ajudando durante um dos percursos mais importantes da minha vida. Agradeço de forma geral à minha família que mesmo distante tem me influenciado para sempre manter-se no caminho certo. Agradeço também a minha orientadora Ana Beatriz Oliveira Reis, por ter aceitado a ideia da pesquisa mesmo não sendo sua prática direta, além dos assessoramentos imprescindíveis. A oportunidade que a UFOPA disponibilizou realizando um curso de Gestão Pública e Desenvolvimento Regional no oeste do Pará, é louvável e a qual também agradeço. Durante o curso muitos foram os colegas que conheci, mas alguns se destacaram por estar me ajudando mesmo em momento complicados, em ordem alfabética, são eles: Marcus Vinícius, Paulo Menezes e Yuri Rodrigues. De uma forma ou de outra, os nomes aqui citados, contribuíram tanto para pesquisa quanto para a formação no curso.

RESUMO

O planejamento urbano se faz necessário para a gestão eficiente das cidades. A pesquisa objetivou identificar a problemática pública quanto aos equipamentos urbanos dos bairros: Maracanã II, Aeroporto Velho, Centro e Área Verde e, se orientou através de diversas visões do espaço urbano, com foco em compreender o planejamento de cidades médias, assim como do geoprocessamento para acelerar o processo de coleta de dados do recorte urbano que foi estudado. Os setores que estão contidos no estudo, são: lazer (espaços de convivência e práticas desportivas), segurança (infraestrutura existente que apoia os órgãos de segurança pública), saúde (unidades básicas), educação (escolas, centro universitário, etc.) e mobilidade urbana (infraestrutura dos revestimentos de vias, rotas e pontos de espera de transporte coletivo). O diagnóstico revelou os bairros que possuem mais infraestrutura e os que tem menos. O Centro – muito por sua ocupação histórica ter sido prévia aos demais, com 100% de vias asfaltadas e muitos equipamentos urbanos –, enquanto o Aeroporto Velho tem uma certa organização na ofertas de serviços público (onde se localizam o Estádio Estadual, o Hospital Regional, o Hemopa e a Prefeitura de Santarém), o Maracanã II ficando em terceiro por contar com instituições distribuídas pelo bairro – que por ser contemplado com uma praia urbana possui vias asfaltadas, hipótese revelada na pesquisa. E o bairro Área Verde, o mais distante do centro comercial, com a menor oferta de serviços de todos os setores pesquisados. A pesquisa demonstrou nas análises dos bairros levantados que existe uma grande diferença entre os ambientes pesquisados. O bairro Centro ficou em primeiro com melhor e maior quantidade de oferta de serviços, seguido do Aeroporto Velho, em terceiro o Maracanã 2 e, o Área Verde em último lugar com menores índices em relação aos bairros pesquisados.

Palavras-Chave: Planejamento Urbano. Santarém. Bairros.

ABSTRACT

Urban planning is necessary for the efficient management of cities. The research aimed to identify the public problem regarding the urban equipment of the neighborhoods: Maracanã II, Old Airport, Center and Green Area, the research was guided through various visions of urban space, focusing on understanding the planning of cities, as well as geoprocessing to accelerate the process of collecting data from the urban clipping that was studied. The sectors that are contained in the study are: leisure (spaces of coexistence and sports practices), security (existing infrastructure that supports public safety agencies), health (basic units), education (schools, university center, etc.) and mobility (infrastructure of road coverings, routes and public transport waiting points). The diagnosis revealed the neighborhoods that have more infrastructure and those that have less. The Center – much because its historic occupation was prior to the others, with 100% asphalt roads and many urban equipment – while The Old Airport has a certain organization in the offers of public services (where the State Stadium is located, the Hospital Hemopa and the City hall of Santarém), Maracanã II being third because it has institutions distributed throughout the neighborhood – which because it is contemplated with an urban beach has paved roads, hypothesis revealed in the research. And the Neighborhood Área Verde, the furthest from the shopping center, with the lowest offer of services from all sectors surveyed. The results showed that the theme is relevant to the interests of local society, which allow a current reading of various aspects that can be used for the benefit of the city and, consequently, its residents.

Keywords: Urban Planning. Santarém. Neighborhoods.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Mapa de Localização de Zonas Administrativas Urbanas de Santarém	21
Figura 02 – Mapa de Localização de Santarém, no Pará	23
Figura 03 – Mapa de Localização dos Bairros em Estudo	27
Figura 04 – Mapa de Equipamentos do Bairro Aeroporto Velho	29
Figura 05 – Mapa de Mobilidade Urbana do Aeroporto Velho	31
Figura 06 – Mapa de Infraestrutura viária do Aeroporto Velho	32
Figura 07 – Mapa de Equipamentos do Bairro Área Verde	34
Figura 08 – Mapa de Mobilidade Urbana do Área Verde	35
Figura 09 – Mapa de Infraestrutura Viária do Área Verde	36
Figura 10 – Mapa de Equipamentos do Bairro Centro	38
Figura 11 – Mapa de Mobilidade Urbana do Centro	40
Figura 12 – Mapa de Infraestrutura Viária do Centro	41
Figura 13 – Mapa de Equipamentos do Bairro Maracanã II	43
Figura 14 – Mapa de Mobilidade Urbana do Maracanã II	44
Figura 15 – Mapa de Infraestrutura Viária do Maracanã II	45
Figura 16 – Estudo de Manchas de Serviços dos Bairros	50

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Índices de possíveis problemas quanto à oferta de serviços dos bairros.....	47
Quadro 02 – Índices de Mobilidade e Pavimentação dos Bairros.....	48
Quadro 03 – Simulação de Novo Bairro.....	49
Quadro 04 – Fatores atenuantes da mobilidade urbana nos bairros.....	52
Quadro 05 – Área da pesquisa.....	52

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
2	METODOLOGIA.....	14
3	PLANEJAMENTO URBANO.....	15
3.1	Conceitos.....	15
3.2	Conceitos de Infraestrutura Viária.....	19
4	A CIDADE E SEUS LIMITES GEOGRÁFICOS.....	21
4.1	Santarém Como Cidade Média.....	22
4.2	Plano Diretor de Santarém.....	24
5	CARACTERIZAÇÃO DOS BAIRROS.....	27
5.1	Bairro: Aeroporto Velho.....	27
5.1.1	Caracterização.....	27
5.1.2	Equipamentos Urbanos.....	28
5.1.3	Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária.....	30
5.2	Bairro: Área Verde.....	33
5.2.1	Caracterização.....	33
5.2.2	Equipamentos Urbanos.....	33
5.2.3	Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária.....	35
5.3	Bairro: Centro.....	37
5.3.1	Caracterização.....	37
5.3.2	Equipamentos Urbanos.....	37
5.3.3	Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária.....	39
5.4	Bairro: Maracanã II.....	41
5.4.1	Caracterização.....	41
5.4.2	Equipamentos Urbanos.....	42
5.4.3	Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária.....	44
6	COMPARATIVOS E ÍNDICES DOS BAIRROS.....	47
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	54
	REFERÊNCIAS.....	56

1 INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado influenciado pela produção capitalista do espaço e a má gestão das cidades brasileiras resultou no caos do planejamento urbano atual. O processo de desenvolvimento das cidades que há muito tempo vem agravando a situação por questões políticas-econômicas demanda planejamento e execução, o que os municípios deveriam estar buscando como forma de melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos.

Na conjuntura atual brasileira, onde as cidades permanecem no caos da hiperurbanização (um nível de urbanização superior que se esperava para os tempos atuais) um processo que tem sua origem no início das cidades com falta de planejamento e estudos, existe a necessidade da busca de melhorias para o bem-estar social, ainda mais para países em desenvolvimento.

No norte do Brasil essa situação se agrava por questões de extensas áreas dos municípios que não conseguem reverter a situação da problemática urbana. Henrique Rattner, urbanista brasileiro, analisa esse processo como um atraso na nação. “A insuficiência e a inadequação dos esforços para vencer o atraso, especialmente nos países pobres [...] é confrontada com a grave escassez de capital para o desenvolvimento” (RATTNER, p. 4, 1974). Ou seja, no período econômico e político que se passava, a elaboração de políticas para reverter a situação esgotava as forças do Estado, pela falta de recursos.

No entanto, Paul Singer (2014) demonstra que o desenvolvimento nos países latino-americanos sofreu influência de duas limitações, que seriam os setores de produção tecnologicamente atrasados e a exportação de capital para países estrangeiros. Onde o primeiro se dá pelo fato de existir uma concentração de recursos em certas áreas do país, deixando outras em desníveis e, o segundo de que as riquezas eram repassadas para os países considerados potências, ocasionando uma dependência, mas não do Estado, do capital. O qual tivera diretamente relacionado com as formas de se produzir o ambiente urbano.

Diagnosticar regiões, cidades e/ou localidades, para efetiva tomada de decisão do poder público, serve para os munícipes entenderem e cobrarem aquilo que é de direito. Essa é uma tarefa que a esfera municipal com auxílio das estadual e federal deveria executar. Porém, questões socioeconômicas, além de políticas, impedem esse processo, assim como a “opinião pública nessas nações está bastante dividida sobre a necessidade, justificativa e conveniência em canalizar esses recursos escassos às áreas atrasadas” (RATTNER, p. 4, 1974). Ou seja, mesmo tendo a realização dos diagnósticos como tarefa governamental, os próprios cidadãos não compreendem o processo como meio de melhoria de vida.

Assim como para Patrick Geddes (pai do planejamento urbano), “faz-se, pois, necessária uma pesquisa polística completa prévia ao estabelecimento de qualquer projeto urbano” (CHOAY, p. 274, 1965). Para Geddes (1965), o termo polística deriva da sociologia que estuda a cidade quanto às origens, desenvolvimento, estrutura, funcionamento interno e externo.

Demonstrando aqui que a pesquisa se torna relevante, tratando-se de dados que são escassos aos meios científicos e de conhecimento público. Isto é, existindo a necessidade de examinar o espaço que as pessoas habitam. Com esse intuito a pesquisa busca identificar os equipamentos urbanos necessários para o bom funcionamento dos bairros, mesmo que periféricos (bairros distantes do centro comercial).

Torna-se imprescindível estudos para buscar propostas cada vez mais sustentáveis para melhorar a qualidade de vida das pessoas. O diagnóstico urbano tem a iniciativa de examinar a cidade como um todo, envolvendo questões socioeconômicas, de infraestrutura, educação, saúde, segurança, conforto, etc. Uma das dificuldades são as questões geográficas brasileiras, devido às extensas áreas o que dificulta a esses estudos. No Norte do país, essa situação se agrava devido às questões de tecnologia e a falta de recursos humanos especializados.

No Norte do Brasil, estado do Pará, está localizado o município de Santarém, segundo o IBGE (2010) é o terceiro mais populoso no estado. A cidade possui quarenta e oito bairros, os quais são: Aeroporto Velho, Aldeia, Alvorada, Aparecida, Amparo, Área Verde, Caranazal, Cambuquira, Centro, Conquista, Diamantino, Elcione Barbalho, Esperança, Fátima, Floresta, Interventoria, Ipanema, Jaderlândia, Jardim Santarém, Jutáí, Livramento, Liberdade, Laginho, Maicá, Mapiri, Mararú, Maracanã I, Maracanã II, Matinha, Nova Vitória, Nova República, Novo Horizonte, Pérola do Maicá, Prainha, Salé, Santa Clara, Santarenzinho, Santíssimo, Santo André, São Cristóvão, São Francisco, São José Operário, Uruará, Urumari, Urumanduba, Vigia, Vitória Régia e Salvação.

Os bairros escolhidos para tal foram: Maracanã II, Aeroporto Velho, Centro e Área Verde. Explicando a escolha dos bairros de forma sucinta, tem-se que o Maracanã é um bairro que possui uma área de praias, geograficamente na área leste, com predominância de residências; o Aeroporto Velho, é donde está o centro administrativo municipal com a sede da Prefeitura da cidade, na área central da cidade, tendo influência sobre a saúde e educação, com a presença de prédios como o Hospital Regional do Baixo Amazonas; o Centro é o aglomerado comercial com mais empreendimentos, tendo uma área mais qualificada em relação à infraestrutura, localizado na área norte; e o bairro Área verde, encontra-se como periférico tanto por questões de infraestrutura quanto por distância para o centro comercial, tendo problemáticas acentuadas (como falta de saneamento básico), ficando este na área leste e, com predominância

de características rurais.

O foco é identificar os equipamentos urbanos do setor de educação (escolas e creches), de saúde (unidades de saúde), lazer (praças e centros desportivos), de segurança pública (departamentos de polícia), assim como de mobilidade urbana, com enfoque no transporte coletivo que é ofertado aos bairros, pontos de ônibus e os revestimentos de vias para compreender de forma prática a realidade do santareno em diversas situações.

A partir disso levanta-se a questão-chave da pesquisa: quais são os problemas de infraestrutura básica dos bairros em estudo em relação aos equipamentos urbanos? Ou seja, qual seria a oferta de serviços públicos que é considerada necessária, para se obter a qualidade de vida dos (as) moradores (as)?

É uma série de variáveis que podem estar complicando a vida dinâmica do urbano. Mas a pesquisa como tema urbano, vindo a focar apenas em alguns recortes. Quanto à educação, creches, escolas de ensino fundamental e médio, e se por ventura existir ensino público profissionalizante; na saúde, unidades básicas será o foco como serviço de atendimento direto ao cidadão; na área de lazer, praças, bosques, centro comunitários, centrosdesportivos e áreas de convivência estarão inclusas para análise desse projeto; em relação a segurança pública, delegacias, departamento de polícia, assim como o atendimento direto de box policial serão identificados; por último, porém essenciais, os fatores da mobilidade, em relação ao transporte público coletivo, identificando a quantidade de linhas disponíveis em cada bairro em estudo, assim como a existência ou não de pontos de ônibus e, os revestimentosde vias estabelecendo porcentagens que cada bairro tem de vias saneadas/pavimentadas.

Essa pesquisa parte da escolha de quatro bairros em situações distintas no mesmo município, buscando enaltecer a diversidade que existe na cidade trazendo para uma escala local, com intuito de demonstrar por meio de mapas temáticos, a localização dos mesmos e analisar os resultados obtidos para futuras propostas.

Empiricamente, através de observação cotidiana de cidadão, o autor faz a leitura de que os bairros: Maracanã, Aeroporto Velho e Área Verde, principalmente esse último, são considerados bairros precários quanto à infraestrutura urbana, assim como seu ordenamento, porém com características distintas que enriquece a pesquisa com diversidade de temáticas. A escolha do bairro Centro surge como meio de comparação do que se obtém de mais estruturado na cidade, pois em muitas cidades o é um local de abandono, violência, prostituição, habitat de moradores de rua, porém no caso de Santarém, é um bairro que por questões históricas e socioeconômicas estaria equipado com diversos serviços que necessita o meio urbano.

Para Milton Santos (2010), os bairros periféricos são desamparados, dentre outros fatores, devido à dificuldade de mobilidade, falta de saneamento básico, violência acentuada, os quais impedem a qualidade de vida dos cidadãos. Por isso, examinar o contexto da mobilidade urbana, para entender esse processo de desfavorecimento se faz necessário. Nos bairros multifuncionais, onde todos os serviços necessários mínimos estão estabelecidos, esse problema não se agrava, porém na escala santarena a questão traz um questionamento sobre

o uso desses equipamentos urbanos, pois no caso de unidades básicas de saúde, mesmo existindo no bairro, é necessário se deslocar para o Hospital Municipal para tratamentos de urgência e emergência. Meios de convivência são escassos e os existentes tem precariedades, que seriam sanadas com manutenções mensais.

No Maracanã I, que se tem a praia, existe a problemática evidente e narrada pela mídia constantemente do lixo à céu aberto, um problema que não é foco da pesquisa, mas que demonstra a falta de compromisso do poder público. Com poucas linhas de transporte público coletivo, dificultando ao morador do interior do bairro a locomoção, aumentando o tempo perdido com mobilidade para o Centro, por exemplo. Mesmo tendo a estrutura física da Prefeitura no bairro Aeroporto Velho, algumas vias desse bairro passam por problemas de drenagem, falta de nivelamento, o que leva às casas, em dias chuvosos, a água que pode estar contaminada.

A partir da compreensão do planejamento urbano aplicado às cidades médias, a qual Santarém estaria inserida por ser a terceira cidade mais populosa do Pará (IBGE, 2010) será possível demonstrar as necessidades que existem nesse meio, assim como o subsídio da legislação do planejamento urbano municipal.

Essa investigação, para os meios científicos terá um ineditismo no meio local, o que poderá servir para embasar demandas existentes da sociedade santarena, que mesmo que mobilizada em certos momentos, não existe algo formal para justificar suas lutas, em determinadas situações. Importante destacar que os dados obtidos servirão como meios comparativos quanto às normas do Estatuto da Cidade, o Plano Diretor Municipal de Santarém, assim como a lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar 07/2012). Além dessas bases, autores da ótica urbanística, assim como da produção do espaço serão referenciados para embasar esta pesquisa. Um tema que é dinâmico como a cidade, pois a conclusão da pesquisa no ano de 2019 pode ser analisada como determinada situação e, anos depois devido às diversas transformações do cotidiano da sociedade, outra.

Aqui o intuito não é solucionar problemas, mas examinar o espaço em que se vive. Identificando os Equipamentos Urbanos, nos setores de Educação, Saúde, lazer, mobilidade

urbana (parada de ônibus, transporte coletivo, revestimento de vias) e Segurança Pública nos bairros: Maracanã, Aeroporto Velho, Centro e Área Verde.

A pesquisa torna-se pertinente para futuros trabalhos, projetos e demandas da sociedade civil organizada. Onde autorpretende aprofunda-se cada vez mais no conhecimento do urbano, buscando se aprimorar técnico e cientificamente, a partir de conceitos funcionais, para minimizar os problemas do espaço em que se vive. Entendendo que a aplicação dos conhecimentos do urbanismo é um processo multidisciplinar, ou seja, que envolve toda a complexidade de uma sociedade.

A pesquisa está demonstrada em 4 etapas, a metodologia, o referencial teórico, o desenvolvimento em si, as considerações realizadas pelo autor e as referências utilizadas. O referencial teórico possui 4 subitens, iniciando com os conceitos de planejamento urbano, a infraestrutura de tipos de vias, a situação das cidades médias no Brasil e breves recortes do Plano Diretor Municipal. E a execução da pesquisa resultou em um quantitativo de dados que permitiu a contextualização da cidade como leitura macro, e dos bairros como leitura micro. Com os dados obtidos a parte final estabelece um comparativo de informações dos bairros pesquisados.

2 METODOLOGIA

Para elaboração dessa pesquisa foi necessário, inicialmente, ser realizada revisão bibliográfica para aprofundar os conhecimentos e embasar o referencial teórico. Utilizando-se da técnica de pesquisa de análise legislativa, serão investigadas as leis urbanísticas de Santarém, nesse caso, o Plano Diretor Municipal. Com o mesmo intuito, algumas bibliografias de cunho do planejamento urbano foram analisadas para enriquecer conceitualmente, aprimorando o projeto.

Noutro momento, passou-se para a coleta de dados, ou seja, levantamento de informações da área de estudo com auxílio de geoprocessamento. Sendo necessário a execução de um estudo de caso na área em questão, diagnosticando e descrevendo os problemas. A escolha dos bairros torna-se estratégica por conta de alguns fatores, que diferenciam os mesmos e demonstram as disparidades no meio urbano de um mesmo município.

Tratando-se de gestão de cidades, faz-se necessário o auxílio tecnológico para acelerar o processo de análise das estruturas físicas presentes, por ser uma área extensa em termos geográficos, será utilizado a técnica do software de manipulação de dados georreferenciados. O software em questão será o Quantum GIS (QGIS), que através da plataforma do IBGE (2010) passa-se a coletar informações remotamente, agilizando o processo de aquisição de dados.

A partir deste mesmo software, serão elaborados os mapas temáticos de acordo com o

setor dos equipamentos urbanos, atuando pelos setores da educação, saúde, lazer, segurança pública e mobilidade urbana (quanto ao atendimento de transporte coletivo, pontos de ônibus e revestimento das vias que compõe cada bairro).

Visualmente os mapas ficariam excessivamente poluído com muitas informações, podendo confundir o leitor, por isso a necessidade da divisão de setores, aumentando a quantidade de material, e facilitando a compreensão da leitura dos equipamentos na cidade. Isso se a coleta demandar, pois caso exista poucas informações, a melhor forma de apresentação será reavaliada. Para confirmação de dados, serão necessárias, visitas aos bairros em questão, valendo-se então, da pesquisa de campo. E com isso, depois de coletar e manipular os dados, será imprescindível a descrição, para prosseguir para a análise dos mesmos.

2 PLANEJAMENTO URBANO

2.1 Conceitos

O planejamento urbano perpassa por diversas tipologias de conceitos, aqui estarão listados quanto ao urbano, equipamentos urbanos, cidade, hiperurbanização, morfologia urbana, diagnóstico e prognóstico, com o intuito de esclarecer ao leitor informações-base para o prosseguimento da pesquisa, haja vista que são termos que podem estar sendo demasiadamente utilizados.

Antes de tudo, o termo Urbano, que estará presente no contexto dessa pesquisa, é conceituado como “relativo à cidade; pertencente à cidade” (AURÉLIO, 2018). Para Rodrigues (2007), urbano seria um conceito pelo fato de qualificar o modo de vida que influencia na sociedade. Assim, urbanização estaria derivada desse, com intuito de “tornar-se urbano” (AURÉLIO, 2018). Essa ciência urbana onde cada termo surge a partir de outro, o urbanismo por sua vez “é o conjunto das questões relativas à arte de edificar uma cidade” (AURÉLIO, 2018). Ou seja, o urbano seria o espaço que a cidade está inserida sendo necessário seu aprimoramento, a urbanização como processo dessa transformação e, o urbanismo como o exercício de entender e modificar esse meio.

Existem ainda definições de urbano segundo outra ótica, em questões demográficas, político-administrativas, renda média per capita, equipamentos urbanos, geográficas e de cunho social, segundo define Ferrari (1979). Apenas três serão exemplificadas. Em questões demográficas é determinada de acordo com o número de indivíduos da localidade, a Organização das Nações Unidas define “urbano o agrupamento humano de população igual ou superior a 20.000 habitantes” (FERRARI, p. 21, 1979). Quanto à equipamento urbano, as leis municipais definem pela presença de equipamentos públicos se o ambiente é urbano ou rural.

E na questão geográfica é entendido como urbano quando “houver ocupação contínua do espaço por um certo número de habitações, serviços públicos e instituições” (FERRARI, p. 22, 1979).

Interessante destacar que os equipamentos urbanos são “todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade” (NBR 9284, 1986). Ou seja, são as unidades básica de saúde, escolas, creches, instituições governamentais, assim como foge ao sentido físico espacial, englobando rede de esgoto, rede de abastecimento de água, arruamento – “distribuição das ruas” (AURÉLIO, 2018) – iluminação pública, calçadas, etc.

Entendendo que o termo urbano está vinculado ao de cidade, Célson Ferrari definiu ecleticamente, uma nomenclatura conceitual para o termo cidade, através de diversos autores como: Maurer, Pierre George, Tricart, Sombart, Ratzel, Wagner e Sieveking.

Cidade é o espaço contínuo ocupado por um aglomerado humano considerável, denso e permanente, cuja evolução e estrutura (física, social e econômica) são determinadas pelo meio físico, pelo desenvolvimento tecnológico e pelo modo de produção do período histórico considerado e cujos habitantes têm ‘status’ urbano (FERRARI, p 24, 1979).

Definido o urbano, o espaço então passa a ser elaborado de acordo com as finalidades humanas – mesmo que o urbanismo não discuta “a necessidade de soluções que preconiza, mas reivindicando o ponto de vista verdadeiro”, segundo o arquiteto e urbanista, Choay (1979). Como a dinâmica de uma cidade é composta por seus seres vivos complexos, o ambiente urbano, conseqüentemente torna-se o mesmo, tendo a necessidade de atender aos seus atores.

Por intermédio do pensamento crítico marxista, o urbanismo é definido por Henry Lefebvre com um “capitalismo organizado” (LEFEBVRE, 2002). Com a predisposição à crítica, Lefebvre constrói em seu livro sobre “A revolução urbana”, o que seria a pior das utopias, onde o Estado teria o papel de cuidar do ambiente em que o urbanita vive, porém em um contexto que o capital administra o consumo do espaço e do habitar. O fato da existência ou não de caos seria ocasionado por ordenamento das estratégias que buscam o lucro de certos grupos.

A partir disso, alguns autores urbanistas utilizam-se do termo hiperurbanização, para conceituar uma problemática existente do capitalismo. Para Rattner (1974) é uma urbanização acelerada que tende ao caos. Termo e conceito confirmado por Ferrari (1979), o qual é um acontecimento “doentio” levando em consideração os fatores econômicos e sociais – concordando estes que esta é maléfica para o caso do Brasil, um país em desenvolvimento cujas práticas de planejamento existem em questões formais, mas no cotidiano ou na prática não é

notável.

Milton Santos (2010), quando explica o crescimento da cidade de Guadalajara no México, demonstra que com o aumento quaduplicado da população de 1930 a 1960, acresce também a demanda de alimentos – o que para a região foi benéfico – evoluindo a técnica do campo e elevando a qualidade de vida neste, que mesmo com o célere êxodo rural, houve um “efeito circular positivo”. Situações distintas, elencando a necessidade de estudo específico, ou seja, cada nação tem sua peculiaridade, o que pode servir para uma, não necessariamente se aplicará a outra.

Para explicar a problemática do urbanismo no Brasil, a própria colonização portuguesa que chegou para dominar o território e explorar os recursos naturais, historicamente constatado por Holanda (1995) no livro *Raízes do Brasil*, destaca o pouco rigor que se tinha na construção do espaço urbano até então formado, isto é, o não-arquitetado, teria apenas a expansão como meio de evolução territorial, influenciando então na morfologia urbana que compõe atualmente as cidades brasileiras.

O termo morfologia urbana, acima citado, é definido como “o estudo das formas urbanas e dos atores e processos responsáveis pela sua transformação” (MARETTO, M. 2014). Entender que existe a multifuncionalidade complexa das cidades é compreender o conceito inicial do que se trata o urbanismo. Assim como Gueddes (1965), Choay (1979), define que a necessidade de entender os fatores urbanos anteriores, nesse ponto, as questões históricas e geográficas do território para vislumbrar questões futuras da sociedade, no urbanismo buscaria entender o contexto urbano.

O urbanismo acaba sendo definido pela disputa de interesses entre os que habitam o espaço que se constrói, criando uma certa pressão neste. Conforme Lefebvre (2002) descreve, existe o conflito entre a individualidade de interesses e a política, que também estabelece seus meios. Ou seja, o capital moldando-se conforme interesses de grupos que buscam o poder econômico e político.

O que implica em conceituar o urbanismo como unidade de teoria, lógica e estratégia. “Mas quando uma função unitária se manifesta e se torna eficaz, [...] é a estratégia do lucro[...]” (LEFEBVRE, 2002). O que implicaria proferir que as decisões acertadas, da perspectiva técnica do urbano estariam ligadas as intenções previstas na engrenagem de um sistema.

Muito pela situação histórica de colonização como de evolução demasiada da demografia das cidades, devido ao êxodo-rural – migração do campo para a cidade – que era produto das promessas de melhorias de vida, encontrando emprego e com isso, dignidade, segundo aponta Santos (2010). Ressaltando que “toda mudança de sistema de caráter histórico

teve repercussões imediatas na América Latina e no seu sistema urbano” (SANTOS, p 60, 2010). Ou seja, embora a causa da migração de indivíduos para a cidade tenha influenciado o contexto da morfologia urbana, a história é que atinge diretamente, provocando os problemas urbanos.

No caso brasileiro, devido ao desenvolvimento industrial, conforme Monte-Mór (2008) passou-se então na busca de soluções de níveis de países desenvolvidos para uma nação ainda em desenvolvimento, ou seja, tendo sistemas historicamente que obtiveram êxito, como modelo, mas que podem ser maléficos se não observadas as peculiaridades de cada região.

E no planejamento urbano, “método de aplicação, contínuo e permanente, destinado a resolver, racionalmente, os problemas que afetam uma sociedade situada em determinado espaço” (FERRARI, p. 3, 1979), surge para buscar as soluções necessárias que possivelmente serão aplicadas nas cidades. Um problema complexo como o corpo humano, que fazendo uma analogia, tem diversos sistemas que controlam os órgãos, que se problemático em certos momentos, podem afetar toda a dinâmica orgânica das cidades.

Apesar de que “o urbanismo quer resolver um problema [...] que foi colocado bem antes de sua criação, [...] quando a sociedade industrial começava a tomar consciência de si e a questionar suas realizações” (CHOAY, p. 3, 1979). Jane Jacobs (2011), ativista política, utilizando de sua obra “Morte e Vida das Grandes Cidades” confirma o que Choay coloca, tratando que os problemas urbanos são complexos, assim como seus desdobramentos. Completando que esses são devido à “problemas, carências e serviços que se emaranham em determinado lugar” (JACOBS, p. 270, 2011), fato reconhecido pelos estudiosos do urbano.

Mostrando como é inerente e antiga a construção de tentativas de soluções para o meio urbano que persiste à geração atual. Essa hipercomplexidade do espaço passa ainda por outra circunstância, onde “o planejamento urbano encarado como um projeto acabado, ou seja, uma obra a ser construída e edificada em sua totalidade” (Monte-Mór, 2008) não vislumbraria possibilidades futuras ou de possíveis adaptações para atender as funções necessárias da sociedade em outros momentos e, analisando a situação local.

Para Di Sarno (2004) é essencial que o planejamento urbanístico busque efetivar fins para o setor público e privado, além de transformar espaços, estimular certas atividades e, a manutenção de determinadas situações para que exista um equilíbrio na cidade. Não apenas depender de certos interesses, mas o bem viver de todos, onde a população tenderia a buscar por direitos.

Para Almeida et al. (1999), o planejamento ambiental – termo derivado de ambiente, que não deve ser confundido com os temas da natureza – tem que ser contextualizado em âmbito

geral, com processos de definições e decisões, em vários níveis de atividade, utilizando métodos contínuos que finalizem na tomada de decisões mais coerente.

Tanto Di Sarno (2004), quanto Almeida et al (1999) alinham-se na crença de que o planejamento deve ter benefícios para a população, a partir de uma ótica de que o Estado deve gerir e executar as decisões cabíveis para criar e manter qualidade de vida que não se prive à certos grupos.

Seguindo a mesma vertente, o governo como ator e gestor responsável pelo seu território, deve buscar corrigir os desequilíbrios de demanda e oferta nos setores de desenvolvimento do país. Como Ferrari (1979) preconiza e complementa, é necessário a correção nos desequilíbrios regionais, assim como o estudo e a previsão de um crescimento eficaz das cidades. Se para conseguir que exista redução de problemas no urbano – que resultarão em qualidade de vida dos cidadãos – são necessários estudos prévios, para aplicá-los outro processo seria elaborado, a fim de seguir à execução funcional, tendo como administrador o Estado.

Acima foram citados entre linhas dois métodos do planejamento urbano, mesmo que esse tenha diversos outros, aqui estarão listados dois, a diagnose e a prognose, termos de Célson Ferrari, em sua obra “Curso de Planejamento Municipal Integrado”. Demonstrados durante a execução dessa pesquisa.

Diagnóstico ou diagnose segundo Ferrari (1979), é a pesquisa de um determinado local, o qual ele compara com o médico fazendo exame em um doente, que após descobrir a doença, analisa os resultados, identificando e conhecendo as causas da doença; aplicando ao urbanismo (ciência que estuda o meio urbano e seus agentes), consiste então no processo de planejamento para avaliação dos problemas urbanos.

No entanto, “é através da prognose, prognóstico ou previsão que o diagnóstico da situação presente se transforma em diagnóstico da situação futura” (FERRARI, p. 45, 1979). Esses dois métodos de avaliação de cidades que irão contribuir indiretamente e, significativamente, na busca da redução das problemáticas e anseios da sociedade.

Segundo Ferrari (1979) estariam envolvidos profissionais do setor físico territorial (arquitetos, geógrafos, engenheiros, etc.), do setor social (sociólogo, psicólogo, assistente social, etc.), do setor econômico (estatístico, economista, etc.), do setor administrativo (especialista em finanças públicas, técnico em administração pública, etc.) e outros técnicos eventualmente necessários como experts em comunicação. O que demonstra a pluralidade no estudo do espaço em que o ser humano vive, pois, a complexidade da convivência cotidiana é que é motivo de alteração das cidades e de seus modos de se desenvolver ou evoluir.

De modo geral, conceituar o que é necessário para entender certos passos dessa pesquisa,

vai de encontro com os termos técnicos da cidade. Onde o urbanismo através do planejamento vai modular questões para diagnóstico e prognóstico, resultando então em projetos que abrangerão profissionais de todas as áreas possíveis, aliás fica claro a pluriprofissionalidade, sendo a sociedade complexa.

2.2 Conceitos de Infraestrutura Viária

Com a finalidade de compreender, na fase de diagnóstico sobre os bairros, conceituar alguns termos é de suma importância, como as tipologias de revestimento de vias. Os quais estão classificados em três tipologias: Asfáltico, Material Laterítico e Leito Natural.

O revestimento asfáltico é o mais empregado nas cidades brasileiras, segundo a Revista Pini (2011), o CBUQ (Cimento Betuminoso Usinado à Quente) é um sistema de pavimentação formado por camadas que irão suportar as cargas do tráfego de veículos que nas vias podem estar perpassando.

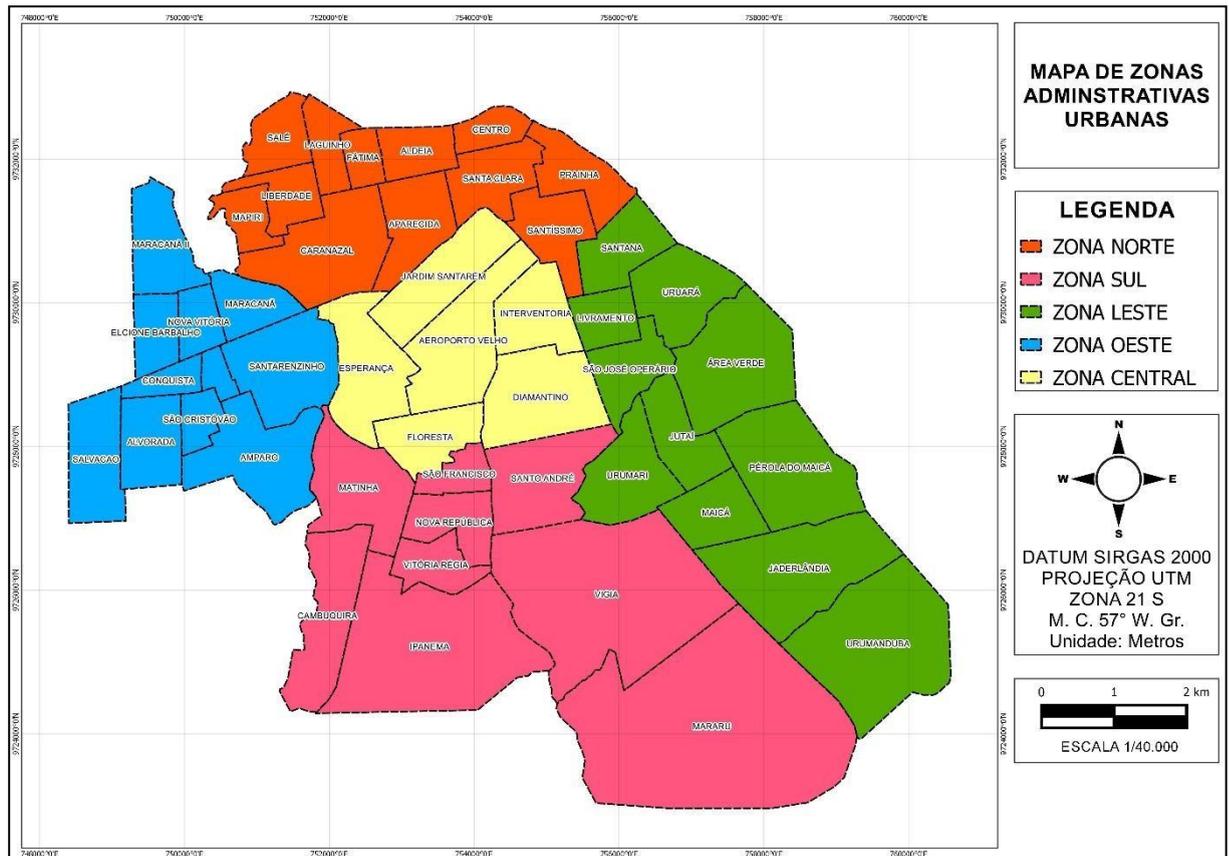
O Material Laterítico, conceitua-se como “a base com solo laterítico, a camada granular de pavimentação, utilizando solo laterítico executada sobre a sub-base ou reforço do leito, devidamente regularizados e compactados” (DNER, 1998). Ou seja, o que seria um dos passos da pavimentação asfáltica (uma das camadas) é empregada como revestimento em vias da cidade de Santarém, o qual pode ter efeito paliativo.

Documentos do DNIT¹, quando classificam as rodovias em relação a situação física, conceituam alguns termos, como é o caso do revestimento de Leito Natural, as quais podem ser “construídas em primeira abertura, em terreno natural, sem atendimento às normas, podendo eventualmente receber revestimento primário” (DNIT, 2007). Na mesma publicação complementa-se que a “superfície de rolamento se apresenta no próprio terreno natural” (DNIT, 2007). De forma simples, seriam vias sem contato algum de infraestrutura, que ainda não foram realizados trabalhos para pavimentação dessas.

3 A CIDADE E SEUS LIMITES GEOGRÁFICOS

O Plano Diretor de Santarém (2018), na seção II, estabeleceu os limites das zonas e distritos administrativos (figura 01). Classificando-as em Zonas de acordo com as direções dos pontos colaterais da rosa dos ventos: Norte, Sul, Oeste, Leste, assim como considerou o centro geográfico da cidade como a zona central.

Figura 01 – Mapa de Localização de Zonas Administrativas Urbanas de Santarém



Fonte: Dados do Plano Diretor de Santarém (2018), adaptado pelo autor, 2019.

A Zona Norte é composta pelos bairros: Caranazal, Liberdade, Mapiri, Laguinho, Fátima, Aparecida, **Centro**, Santa Clara, Aldeia, Santíssimo e Prainha. Zona Central: Esperança, **Aeroporto Velho**, Jardim Santarém, Interventoria, Diamantino e Floresta. Zona Leste: Uruará, **Área Verde**, Jutai, Urumari, Maica, Perola do Maicá, Jardelândia, Urumanduba, Santana e São José Operário. Em relação a Zona Oeste, são os bairros: Amparo, São Cristóvão, Alvorada, Conquista, Novo Horizonte, Santarenzinho, Maracanã, **Maracanã II**, Nova Jerusalém e Nova Vitória. E Zona Sul: Cambuquira, Ipanema, Mararu, Vigia, Vitória Régia, Nova República, Matinha, São Francisco e Santo André.

A partir da divisão política, foi possível escolher os bairros dessa pesquisa, perceptível os bairros destacados em negrito, para elucidar que são bairros de diferentes zonas, o que permite amostragem de distintas situações no interior de Santarém.

Ainda sobre o instrumento legislativo municipal (PDMS, 2018), o mesmo estabelece critérios na seção III, artigo 121, sobre criação de novos bairros. O critério 1, é a necessidade de três equipamentos públicos que funcionem, não atento para a demanda da população, mas para a existência apenas. No item 2, demonstra organização ao buscar a demarcação dos lotes de forma alinhada, seguindo a legislação.

Com a mesma preocupação, postula a abertura de vias de forma alinhada, este item com necessidade de aprovação prévia pelos entes competentes. Além disso, exige o mínimo de três entidades comunitárias, com propósito de compor o conselho gestor. E no item final, o documento utiliza-se da porcentagem de 70% de área urbanizada e construída, para aprovação de um novo bairro.

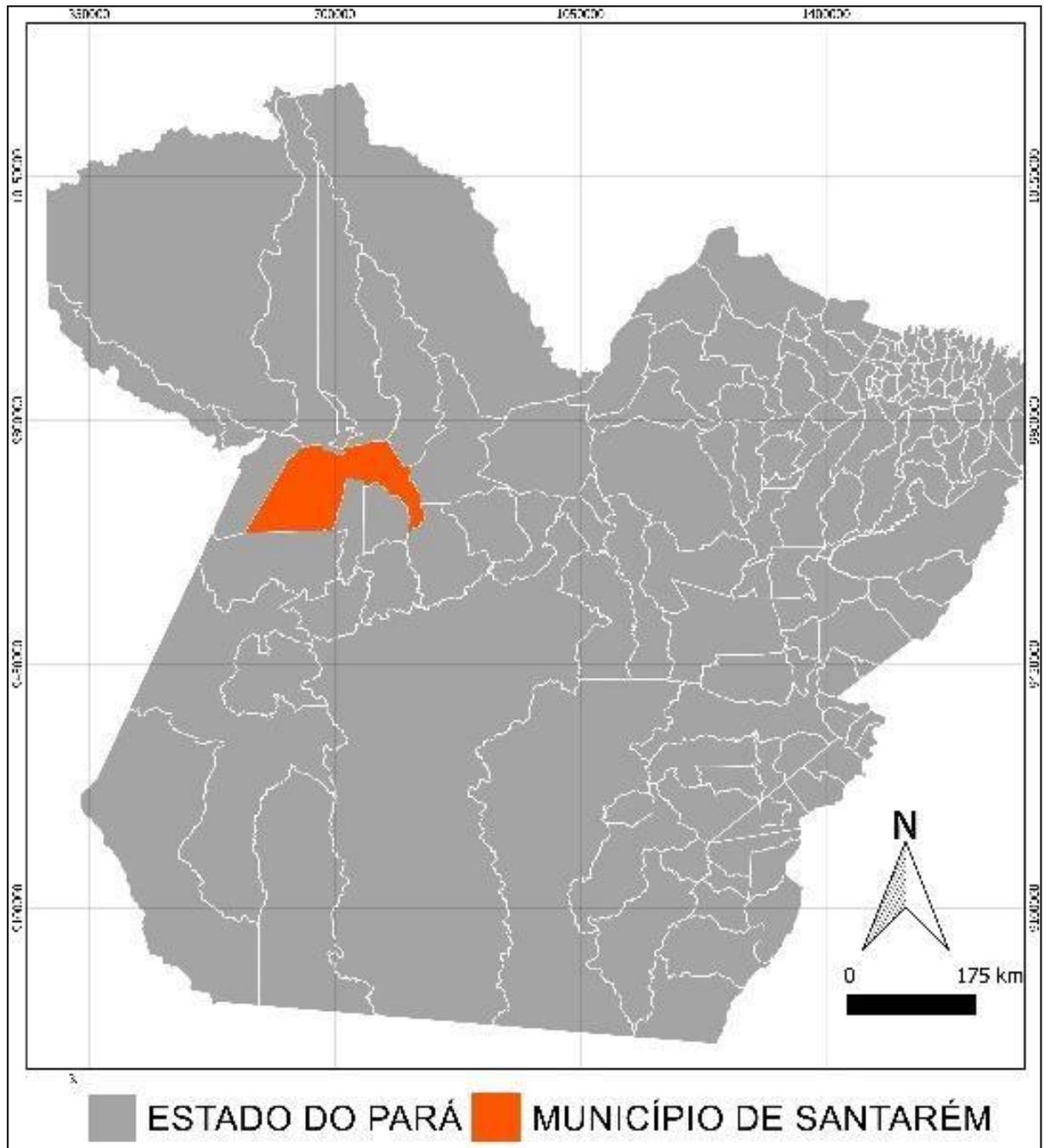
Embora exista a recente lei para organizar o município, empiricamente, observa-se que o mesmo tem utilidade para fins políticos e formais. Políticas públicas pouco são citadas nesse documento. A delimitação de áreas de Interesse Social, não se abrangeu em sua totalidade. Demonstra ser facultativo para certos pontos e/ou deixa com conceitos dúbios noutros. Não se observa ainda, a preocupação com ocupações que possam estar surgindo, cita-se áreas de expansão urbana, mas não formas de normalizar ou propor infraestrutura para estas.

3.1 Santarém Como Cidade Média

O município de Santarém, localizado no Norte do Brasil, no estado do Pará, foi fundado no dia 22 de junho de 1661. Conhecido como missão na aldeia dos Tapajós, no dia 14 de março de 1758, o local foi elevado à categoria de vila pelo governador da Província Grão Pará, capitão-general Francisco Xavier de Mendonça Furtado, recebendo o nome de Santarém. E em 24 de outubro de 1848, Santarém finalmente foi elevada à categoria de cidade pelo presidente da Província, Jerônimo Francisco Coelho, dados retirados do site oficial da Prefeitura Municipal de Santarém (2018).

No oeste do Pará, parte da Mesorregião do Baixo Amazonas, Santarém possui área de 17.898,389 km² e 302.667 habitantes, ocupando a 83ª posição no país, em termos de população e, a 3ª no estado, já na microrregião é o município mais populoso, segundo a estimativa do IBGE (2018).

Figura 02 – Mapa de Localização de Santarém, no Pará



Fonte: Dados do IBGE (2010), elaborado pelo autor, 2019.

Alguns autores identificam que cidades entre 100 mil e 500 mil habitantes são consideradas cidades médias, é o caso de Braga (2005) e Ferrari (1979), assim como por conta das “funções e, principalmente, o papel que desempenham na rede urbana regional, nacional e internacional” (CASTELLO BRANCO, 2006). Lembrando que noutra período da história da cidade, esta teve importância estratégica nacional, como Ferreira elenca:

[...] em função de sua localização estratégica privilegiada nas confluências dos rios

Amazonas e Tapajós e, tendo papel de extrema relevância na realidade de preservação da soberania nacional no espaço amazônico, a cidade de Santarém foi declarada pelo Estado brasileiro no período militar (1964-1985) como área de segurança nacional, fato que desencadeou por parte do Estado estratégias de ocupação e valorização do espaço urbano da cidade. (FERREIRA, 2011)

Foi segundo Ferreira (2011), o período (1964-1985) que a urbanização teve um grande avanço com os projetos que foram injetados pelo governo brasileiro, como as rodovias federais BR-163, BR-230 e BR-210 e as rodovias estaduais PA-254, PA-255/423, PA-257, PA-457 e PA-370, o que interligou a Amazônia às outras partes do país.

Quanto à gestão de cidades médias passa por alguns percalços, porém “representa um ponto de difusão da produção e dos valores do sistema socioeconômico de que faz parte” (AMORIM; SERRA, 2001). Em um contexto onde a metrópole ou capital estabelece os meios de produção e detém a maior parte dos recursos, as cidades médias se concentram como pólos de industrialização expandindo o capital.

Trindade (2011) utiliza o termo cidades intermediárias, as quais iriam gerir a intermediação entre metrópoles e as pequenas cidades, com funcionalidade de suporte às metrópoles regionais. Estas teriam o papel regional com potencial de comunicação e articulação, devido ao contexto geográfico.

3.2 Plano Diretor de Santarém

O Plano Diretor Municipal, é um instrumento obrigatório – regido pelos artigos 182 da Constituição Federal e 39 e seguintes do Estatuto das cidades – para cidades com mais de 20 mil habitantes, deve conter objetivos ‘concretos’ (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2012).. No caso de Santarém, o mesmo foi atualizado no ano de 2018, enquadrando-se como base para a próxima etapa da pesquisa.

Fábio Duarte *et al* (2012), faz uma crítica aos planos diretores, pois eles são apenas a título de formalidade, onde na prática deixaria de exercer função objetiva. Assim como a política de mobilidade urbana, o plano diretor tem pouca eficácia devido ao planejamento que se atenta apenas para a oficialidade, não sendo exercido em sua configuração prática.

“Planos desordenados de ocupação, sobreposições normativas mal planejadas e quaseinsolúveis e o predomínio de grupos políticos que jamais incentivaram a correta destinação de terras para a pacificação e desenvolvimento sustentável reforçam o horizonte de perspectivas negativas que dão causa às preocupações de ativistas e defensores de direitos humanos”. (JACARANDÁ; MATZEMBACHER, p. 342.2018)

Em uma cidade média, cujo planejamento ainda demonstra ter participação apenas no

contexto escrito, a execução deste não vem a cargo dos entes competentes, onde é melhor a busca por uma ocupação de terras para apropriar-se e ter um espaço para viver e dizer que é do cidadão, do que aguardar a ociosidade do Estado para executar as políticas públicas existentes, como é o caso de alguns programas de habitação.

Para ilustrar o cenário que é resultado do não-planejamento, segundo Paula e Bartelt (2016), tem-se que o crescimento urbano desordenado, apontado pelos autores já citados, vem influenciar em um número maior de viagens dentro da cidade, assim como viagens mais distantes, o que resultará na menor frequência de transporte coletivo, o que reduz a qualidade deste e aumenta as tarifas, levando aos proprietários de veículos particulares um estado de dependência, visto que o transporte público tem índices insatisfatórios.

O capítulo I, do Plano Diretor de Santarém (2018), logo em seu artigo 1º estabelece-o como um instrumento estratégico, servindo esse de orientação ou de base para os atores públicos ou privados que tem sua parte na produção do espaço santareno. Seguindo para o capítulo II, “das Diretrizes e Objetivos”, o artigo 5º enumera alguns objetivos, dentre os quais destacam-se para essa pesquisa:

[...] III - otimizar a ocupação dos espaços e o uso dos equipamentos públicos aplicados no Município de Santarém; [...] V – impedir o uso, edificação e o parcelamento excessivo ou inadequado do solo em relação à infraestrutura urbana; [...] IX – garantir a justa distribuição dos benefícios decorrentes das obras e serviços de infraestrutura urbana e rural [...] (PDMS, 2018)

Os itens III, V e IX, acima listados, trazem consigo termos-chave como a busca por equidade de benefícios para a população, uma ocupação do espaço melhorada, mas impedindo o uso do espaço considerado inadequado, demonstrando uma tentativa de padronização do município, pelo mesmo em termos formais.

Como o foco da pesquisa está ligada para os equipamentos urbanos, alguns trechos relacionados à saúde, à educação e ao lazer foram utilizados. Porém, pouco se encontra com especificidade destes, ou seja, aborda-se em contexto geral, mesmo que dividido pelos setores. Iniciando no capítulo V e finalizando no capítulo VII da lei.

Novamente, a busca por equilíbrio de disponibilidade de serviço vem explícita, agora no setor da saúde, conforme elencado no instrumento:

Art. 80. São diretrizes do Sistema Municipal de Saúde:
[...] V – disponibilidade à população de serviços de saúde respeitando os princípios de Universalidade, Equidade e Integralidade, em todos os níveis de atenção; VII – garantia de acesso gratuito à saúde a todo (a) cidadão (ã) em todos os níveis de atenção; [...]
Art. 84. O Município de Santarém ao assumir a saúde de seus munícipes pretende alcançar os seguintes objetivos:

[...] IV – facilitar o acesso da população as ações e serviços de saúde; Art. 85. São ações estratégicas do Sistema Municipal de Saúde:

I – estruturar as Unidades de Saúde com recursos humanos, construção, ampliação, reforma e manutenção de equipamentos, medicamentos e insumos; [...] (PDMS, 2018)

Entende-se que uma das problemáticas encontradas na gestão do município, seja a de mudança física dos equipamentos urbanos, de acordo com a troca de prefeitos, o que dificulta para os munícipes identifica-los. O inciso IV do art. 84 comenta que se deve facilitar o acesso, enquanto muda-se a cada gestão, pelo que se tem observado nos últimos anos.

No inciso I do art. 85 são colocadas formas de estruturação, porém na realidade é outra dificuldade encontrada durante a pesquisa é quanto a estrutura das edificações, existindo o prédio, mas a manutenção deste não está sendo executada.

Quanto ao setor de educação, coube destacar o artigo 89, no que se refere às estratégias desse setor, em específico no inciso “III – relativas à democratização do conhecimento e à garantia da qualidade da Educação: [...] d) garantir a construção, adequação e ampliação de prédios escolares compatíveis às condições ambientais locais; [...]” (PDMS, p. 38, 2018). Esse setor será analisado pela pesquisa, identificando se as escolas estão com o mínimo de manutenção.

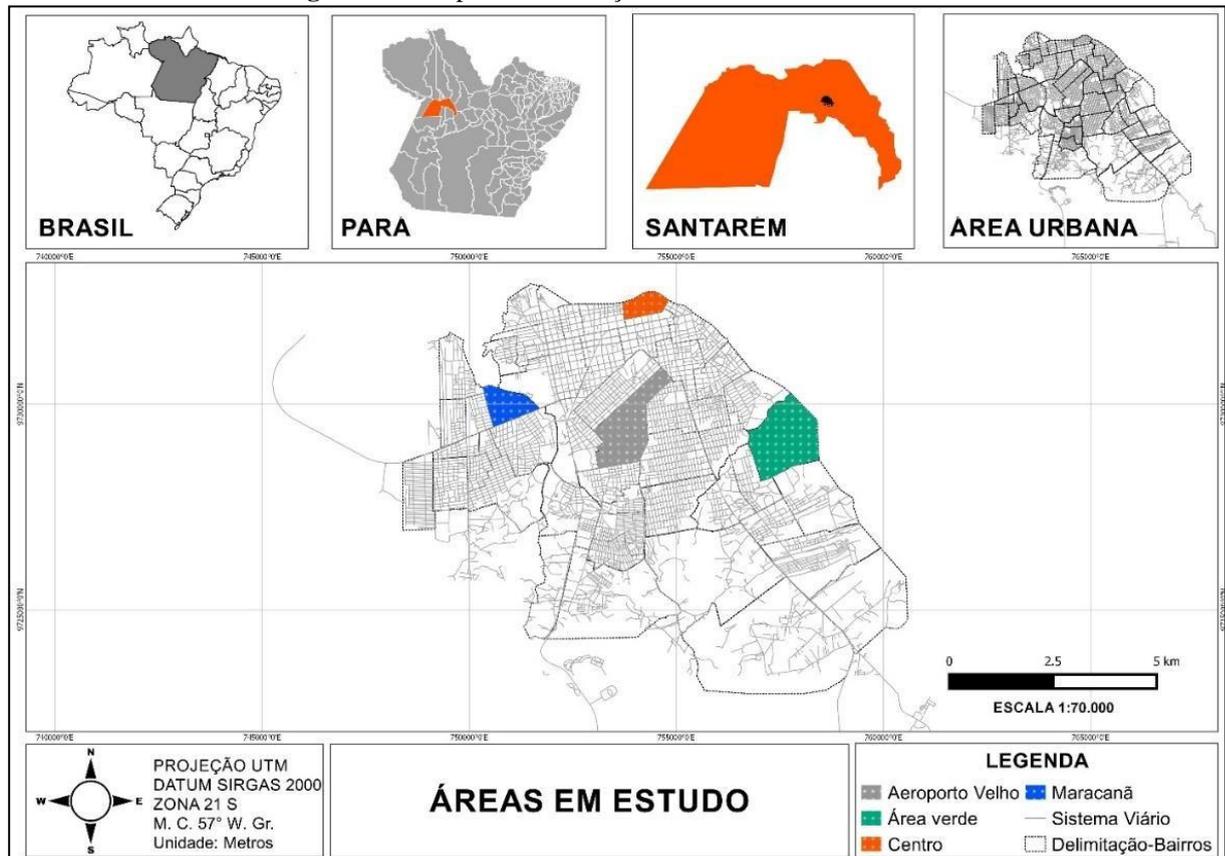
Em relação ao lazer, existem duas situações identificadas no parágrafo 4º do art. 92 que dispõe que se deve “construir, ampliar e incrementar quadras de esporte e áreas de lazer nas unidades escolares” (PDMS, p. 41, 2019-2029), ou seja, através das escolas melhorar o setor de lazer. E, no inciso IV, do art. 95, compete ao município: “construir, reformar e ampliar espaços públicos destinados à prática do esporte e lazer, de acordo com a demanda, diversificando as opções existentes” (PDMS, p. 41, 2018).

Pelo menos em termos formais legislativos, os setores de educação, saúde e lazer estão sendo contemplados com suas estratégias e objetivos a serem norteados pelo instrumento que é o Plano Diretor de Santarém. Por meio da pesquisa de campo alguns pontos irão trazer à leitura desses ambientes e, verificando se a legislação está sendo executada.

4 CARACTERIZAÇÃO DOS BAIRROS

Os bairros a serem estudados a seguir, em ordem alfabética, são: Aeroporto Velho, Área Verde, Centro e Maracanã II, visualizados na figura 03. A ordem de apresentação de dados será no sentido apresentado anteriormente, pois os espaços/ambientes de uma cidade não são mais importantes que outros, apenas desempenham funções distintas e, originando espaços.

Figura 03 – Mapa de Localização dos Bairros em Estudo



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), limites políticos dos Bairros do Plano Diretor de Santarém (2018), adaptado pelo autor, 2019.

4.1 Bairro: Aeroporto Velho

4.1.1 Caracterização

Na Zona Central de Santarém, encontra-se o bairro Aeroporto Velho, o qual é habitado por 1996 famílias, população de 7513 indivíduos (IBGE, 2010). Ainda segundo o IBGE (2010), possui 195 hectares de extensão territorial. Se calculado população por hectares, demonstra que são 38 habitantes por hectare.

Identifica-se que a malha urbana seguiu um traçado de acordo com a topografia e, o padrão do antigo aeroporto, porém ao sul deste, percebe-se a existência de quarteirões irregulares e vias estreitas. O qual possui zoneamento de uso misto, ou seja, de áreas comerciais e residenciais.

4.1.2 Equipamentos Urbanos

O bairro Aeroporto Velho (Figura 04), possui equipamentos públicos importantes para cidade, como o complexo administrativo do poder executivo e legislativo. Está localizado no bairro, a Prefeitura Municipal de Santarém, a Câmara Municipal, Central de Atendimento ao

Contribuinte e o Setor de Assistência Social. Outros prédios importantes da educação, como o Centro Universitário da Amazônia (UNAMA) – instituição de ensino superior –, a Unidade Municipal de Educação Infantil (UMEI) do Aeroporto Velho, a EMEF Brigadeiro Eduardo Gomes, a EMEF Delfina de Jesus Amorim e a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio (EEEFM) Professora Terezinha de Jesus Rodrigues.

Com relação à estrutura de saúde, encontra-se no bairro, o Hospital Regional do Baixo Amazonas, o Centro de Controle de Zoonoses de Santarém, o Centro de Saúde do Aeroporto Velho e o Hemocentro de Santarém (HEMOPA), instituições que possuem raio de influência para além do bairro. Neste caso, o Hospital Regional, que atende a microrregião do Baixo Amazonas e, uma Unidade Básica de Saúde, no centro do bairro.

Embora busque atender a cidade, existe ainda, na cor lilás, alguns setores de segurança pública. Como a Unidade Integrada Pro Paz (UIPP – Delegacia da Mulher) e a FASEPA (Fundação de Atendimento Socioeducativo do Pará, com o objetivo de reeducar jovens).

O bairro demonstra ter diversos equipamentos públicos que não englobam apenas a população de Santarém, mas da microrregião. Para o fator interno do bairro, não foi constatado a presença de um posto de saúde, pois mesmo com a presença de um Hospital Regional, a demanda do Aeroporto Velho não é suprida para pequenos procedimentos. Assim como áreas de lazer, como exemplo, ocorrem eventos no Estádio Estadual, mas praças que são espaços livres, pouco existem. E quanto as instituições de ensino, parecem estar distribuídas proporcionalmente ao território, embora nessa pesquisa não se analise a demanda de serviços públicos, a existência parece demonstrar certo atendimento educacional.

Figura 04 – Mapa de Equipamentos do Bairro Aeroporto Velho



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), limites políticos dos Bairros do Plano Diretor de Santarém(2018), adaptado pelo autor, 2019.

4.1.3 Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária

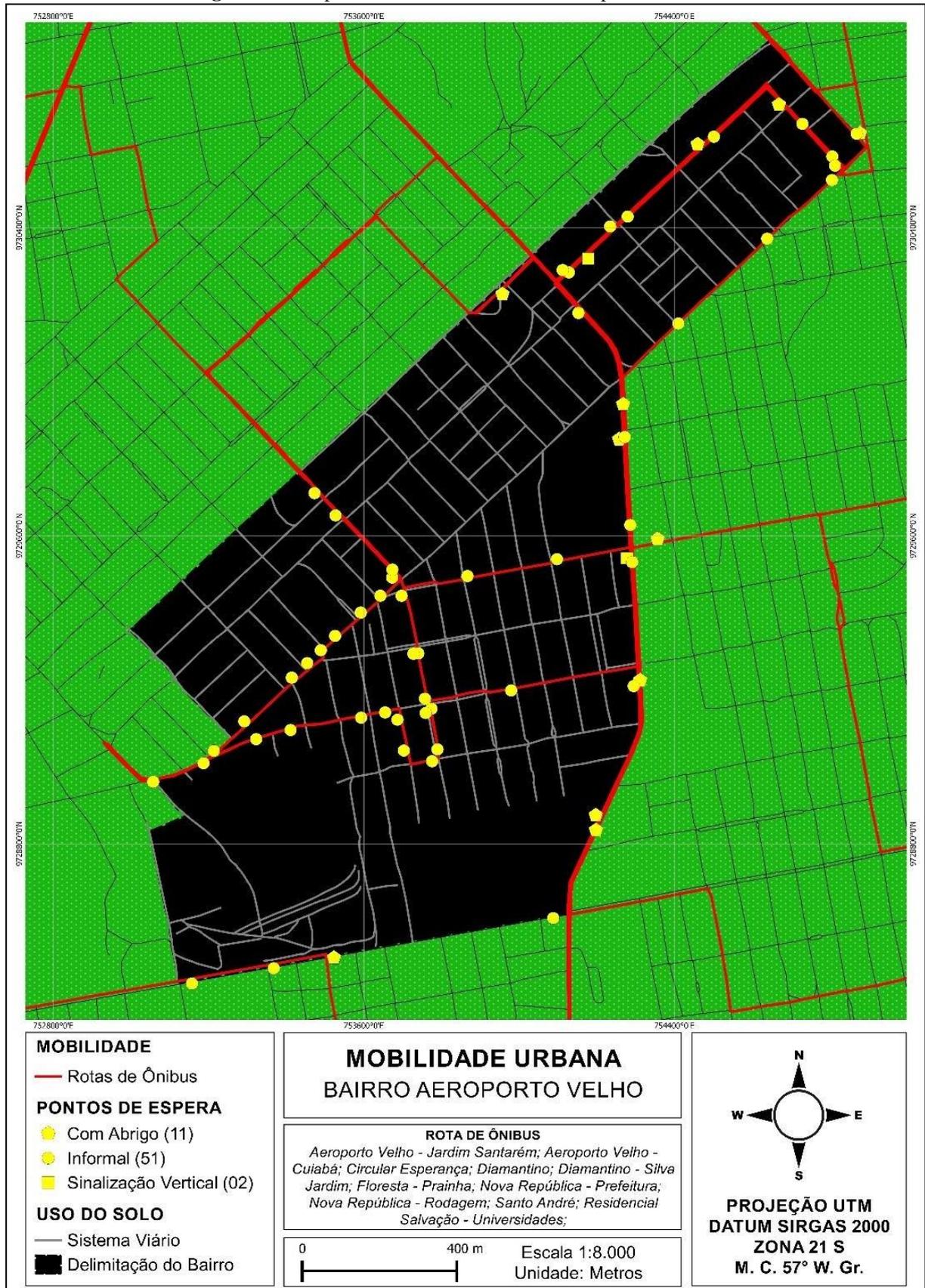
A partir da coleta de dados na Secretaria de Mobilidade e Trânsito de Santarém (SMT) do ano de 2016, elaborou-se mapas com intuito de relevar a oferta de transportes público e pontos de espera, bem como da infraestrutura viária, a qual seria da qualidade das vias, nesse caso, os revestimentos.

No Bairro Aeroporto Velho trafegam as rotas de transporte coletivo urbano: Aeroporto Velho Cuiabá, Aeroporto Velho Jardim Santarém, Circular Esperança, Diamantino, Diamantino Silva Jardim, Floresta Prainha, Nova República Prefeitura, Nova República Rodagem, Santo André e Salvação Universidades. No total, são dez linhas de ônibus, porém no caso do Diamantino Silva Jardim, em horários específicos, pelo turno matutino e vespertino, que o mesmo transporta passageiros. A linha Salvação Universidades opera a cada uma hora no bairro. Os demais têm rotas que passam nos pontos de embarque e desembarque com tempo médio de vinte a trinta minutos. (Fig. 05)

Os pontos de espera ou as paradas de ônibus desse bairro, são sessenta e quatro. Divididas em três tipos: com abrigo, com sinalização vertical (placa) e, as paradas informais (as quais não possuem nenhum tipo de sinalização, mas segundo a SMT, os ônibus param para os passageiros). Conforme a figura 5, das sessenta e quatro paradas de ônibus, duas possuem sinalização vertical, onze possuem abrigo e, cinquenta e uma dessas são de pontos informais.

Logo, o bairro possui grande oferta de transporte coletivo, porém que não há infraestrutura quanto aos pontos de espera de embarque e desembarque. De acordo com os dados, quase 80% destes são informais, ou seja, não existe o mínimo que é a placa indicando que no local passa ônibus. Vale destaque ainda, que a via mais utilizada por essas rotas, é a avenida Sérgio Luiz Henn (via limite do bairro, na direção leste da figura 5).

Figura 05 – Mapa de Mobilidade Urbana do Aeroporto Velho



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Figura 06 – Mapa de Infraestrutura viária do Aeroporto Velho



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Com o foco ainda em mobilidade, a somatória do comprimento das vias do bairro Aeroporto Velho, é de quase trinta e seis quilômetros (fig. 06). Dos quais quase quinze são asfaltados, mais de cinco são de revestimento de material laterítico e, mais de quinze são de vias sem nenhum tipo camada de revestimento, ou seja, ainda em leito natural.

Em termos percentuais, são mais de 41% de vias asfaltadas, enquanto 43% são de leito natural, e se somado ao índice do material laterítico (16%), o bairro possui grande parte da malha viária sem asfalto. E as ruas que são pavimentadas não necessariamente indicam qualidade para tráfego, por já existir alguns buracos.

4.2 Bairro: Área Verde

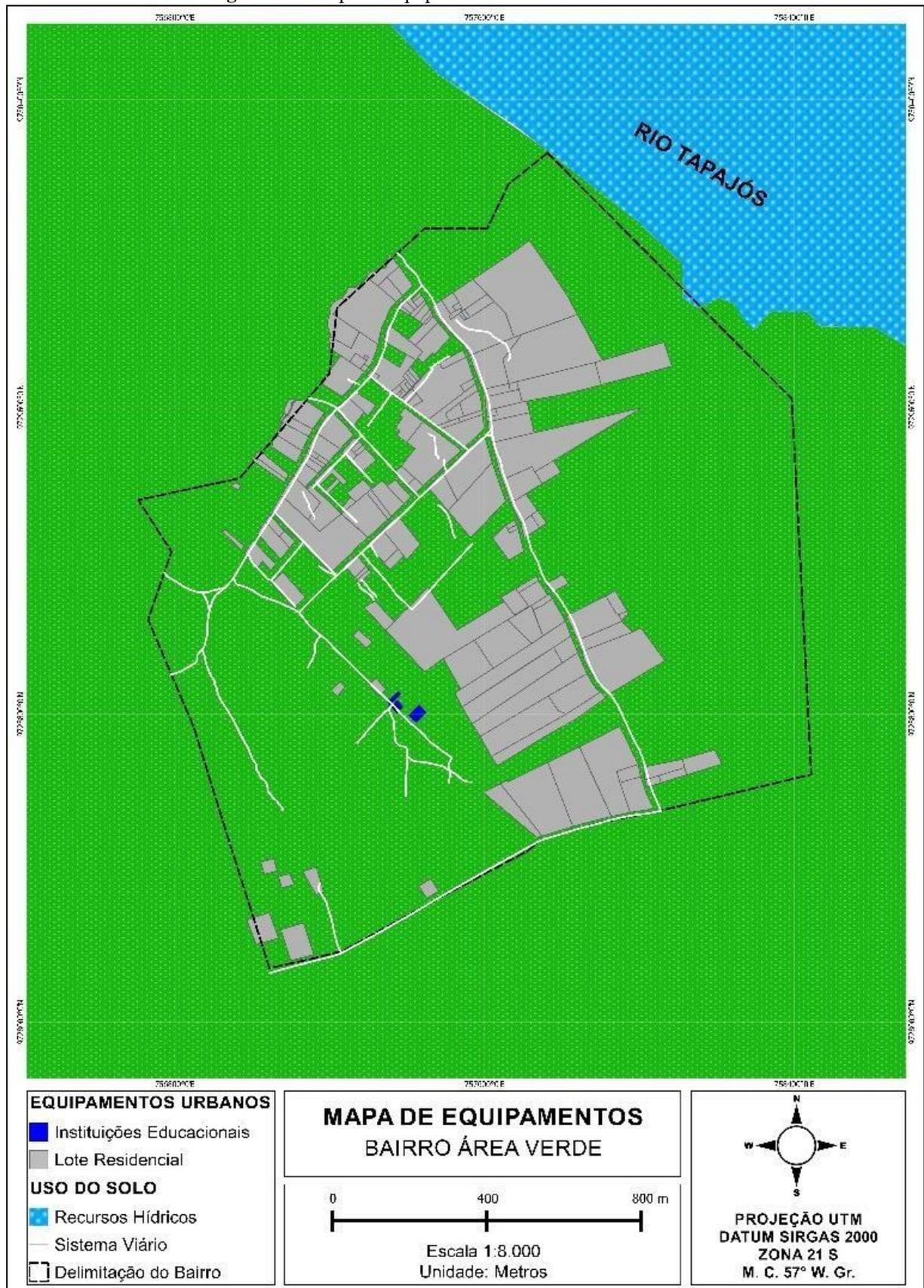
4.2.1 Caracterização

O bairro Área verde está situado na Zona Leste de Santarém, habitado por 685 famílias, população de 2922 indivíduos e, possui 233 hectares de extensão territorial (IBGE, 2010). Na relação população por hectares, demonstra que são 12,5 habitantes por hectare. A malha urbana seguiu um traçado em desacordo com a cidade com a existência de quadras irregulares. Vale destacar que o bairro está bem próximo das margens do Rio Tapajós (fig. 07).

4.2.2 Equipamentos Urbanos

A Área Verde é um dos bairros periféricos de Santarém, o qual não pode ser constatado a presença de equipamentos públicos quanto aos setores da Saúde, Lazer e Segurança. Apresentou apenas uma instituição de ensino, a Escola Municipal de Ensino Infantil e Fundamental (EMEIF) Cezar Simões Ramalheiro, conforme o mapa abaixo.

Figura 07 – Mapa de Equipamentos do Bairro Área Verde

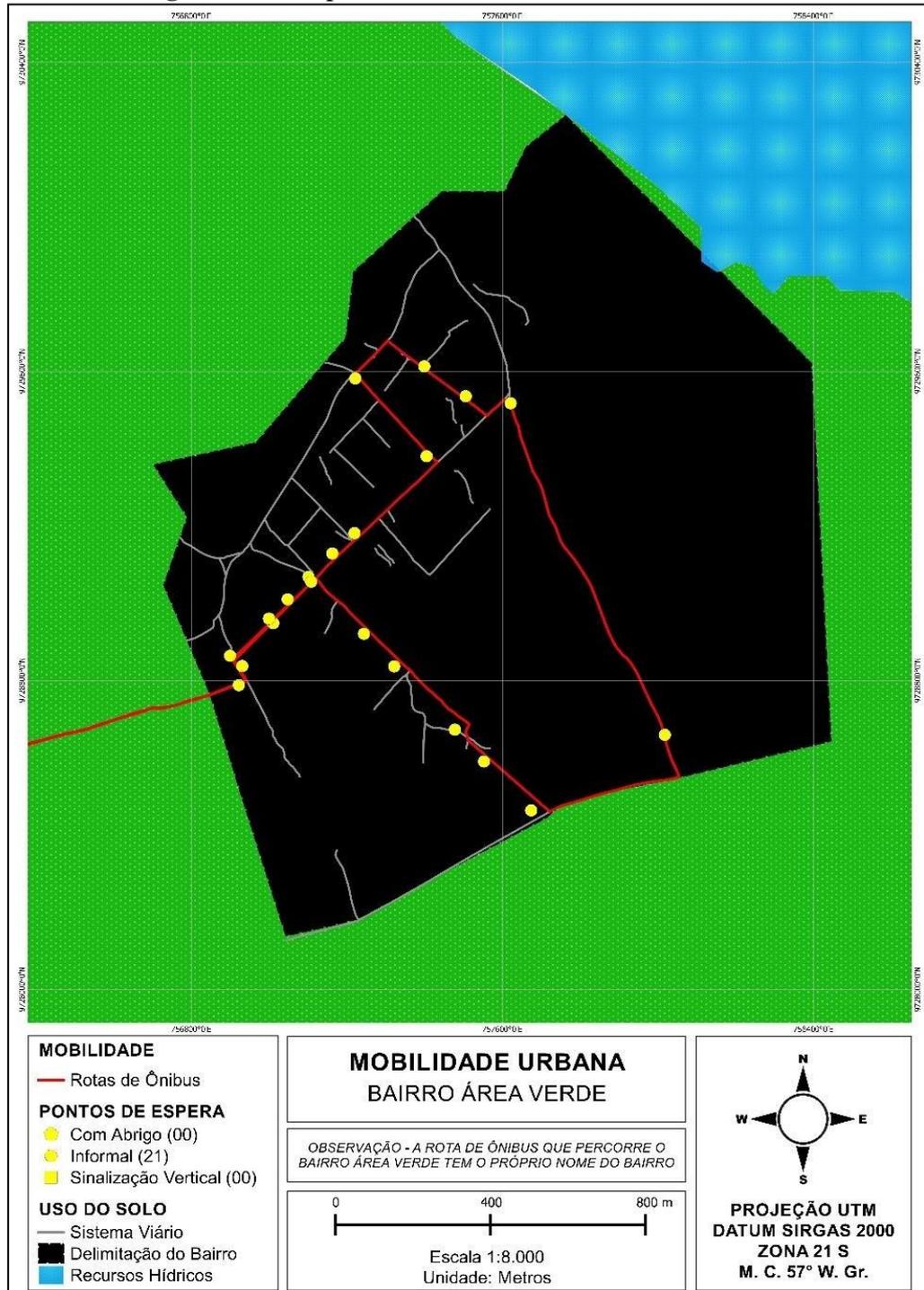


Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

4.2.3 Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária

Assim como na oferta de equipamentos urbanos, conforme a figura 08, quanto ao transporte coletivo que atende o bairro, é de apenas uma rota, que possui o próprio nome do bairro, mas que aparenta ser distributiva nas vias deste.

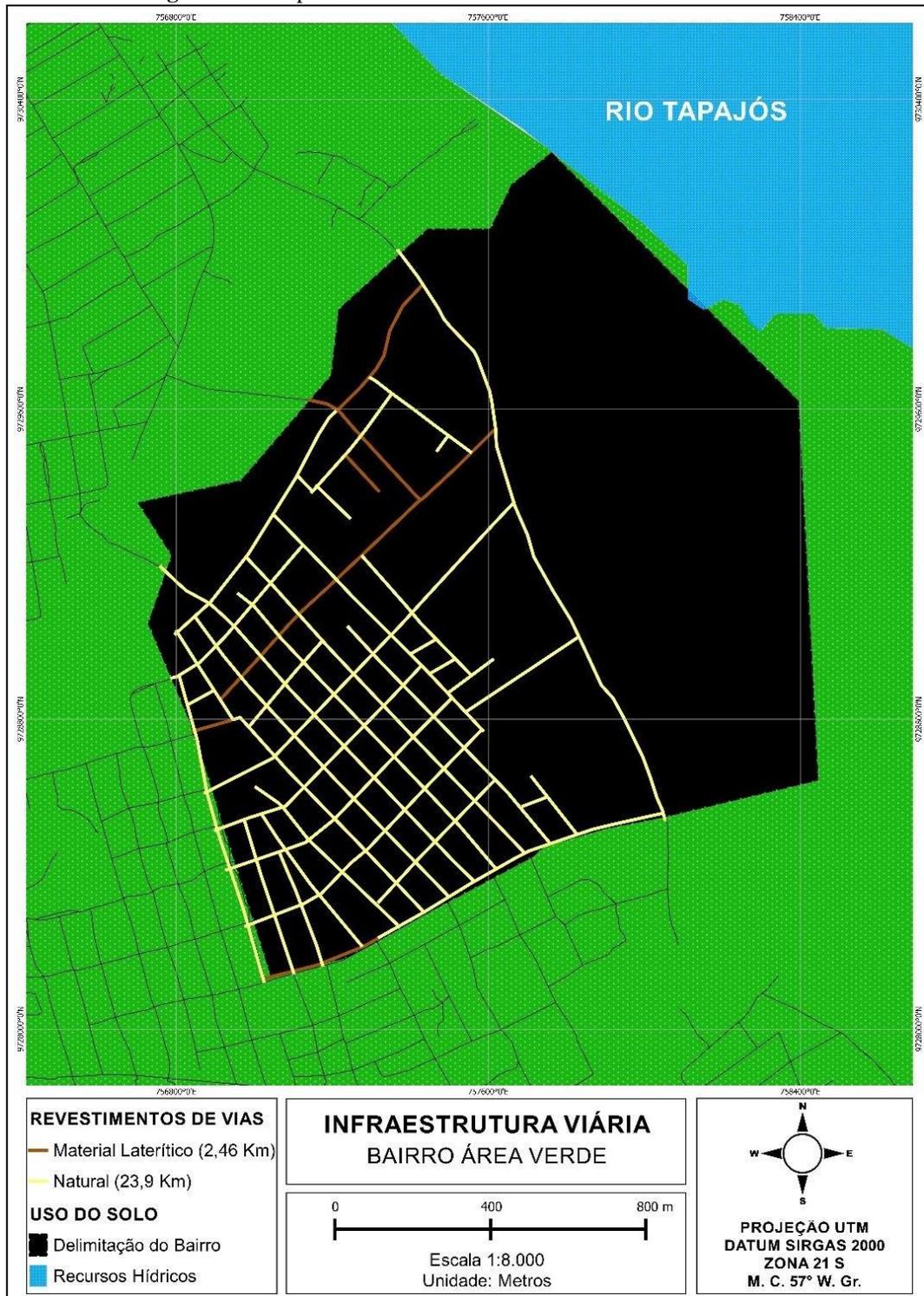
Figura 08 – Mapa de Mobilidade Urbana do Área Verde



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

No que tange aos pontos de embarque e desembarque de ônibus, todos são paradas informais, segundo dados do Plano de Mobilidade Urbana de Santarém (2016). Ou seja, um bairro distante do centro comercial, que possui apenas uma rota de transporte coletivo e as paradas são de acordo com o sinal feito pelos usuários.

Figura 09 – Mapa de Infraestrutura Viária do Área Verde



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Não distanciando dessa realidade, os revestimentos de vias identificados foram de mais de vinte e seis quilômetros (26 km), dos quais, nenhum está asfaltado (fig. 09). Mas que dois quilômetros e quatrocentos e sessenta metros (2,46 Km) destas vias apresentam revestimento de material laterítico e, os vinte e três quilômetros e novecentos metros (23,9 Km) de leito natural.

Se o bairro Área Verde fosse passar por uma regulamentação para se tornar um bairro, com certeza existiriam dificuldades quanto aos 70% de área urbanizada, assim como a quantidade de equipamentos públicos em funcionamento e as ruas alinhadas. Vale a anotação de que esse bairro tem surgimento recente em relação ao Aeroporto Velho e ao Centro, conforme elenca Amorim (1999).

4.3 Bairro: Centro

4.3.1 Caracterização

A origem de Santarém a partir do rio, criou o bairro Centro (AMORIM, 1999). E como esse foi o pioneiro da urbanização em Santarém, pondera-se que o mesmo tenha características mais complexas do que os demais bairros escolhidos para pesquisa. Embora esse tenha cunho mais comercial do que os outros, ainda possui uso residencial.

O bairro Centro caracteriza-se na Zona Norte de Santarém, com 294 famílias, população de 1054 indivíduos e, possui 48 hectares de extensão territorial (IBGE, 2010). Se calculado população por hectares, são 22 habitantes por hectare. Destaca-se que o bairro possui poucos habitantes, no entanto, conforme será visto a frente tem função comercial para a cidade, ou seja, atrai a população de todos os bairros.

4.3.2 Equipamentos Urbanos

Com demanda populacional que advém de outros bairros, e primeiro a ser urbanizado (AMORIM, 1999), o mesmo possui diversos equipamentos públicos. Totalizando seis instituições de ensino, treze do setor da saúde, dezoito de áreas/edificações de lazer e/ou turismo, além da vista para o encontro das águas (do Rio Tapajós com o Rio Amazonas) e, um posto policial representando o setor de segurança pública, visualizados na figura 10.

Específico do setor de Educação, são as instituições: Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio (EEEFM) Frei Ambrósio, Escola Estadual de Ensino Médio (EEEM) Rodrigues dos Santos, Escola de Educação Infantil e Fundamental Carequinha, Instituto SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial, que oferece alguns cursos profissionalizantes, de forma gratuita), e os demais oferecem cursos pré-vestibulares e

profissionalizantes.

No setor da Saúde, são as instituições: Centro Regional de Saúde, Secretaria Municipal de Saúde, clínicas e laboratórios que possuem convênio com o Sistema Único de Saúde (SUS). Enquanto que os pontos turísticos ou áreas de entretenimento, são: Mirante do Tapajós, encontro dos rios, Orla da cidade, Porto Fluvial, Praça Monsenhor José Gregório, Praça Rodrigues dos Santos, Praça do Pescador, Teatro Victoria, Centro de Artesanato Cristo Rei, Hotel Alvorada, Solar do Barão de Santarém, Casarão Elza, Casarão do Barão de São Nicolau, Igreja Batista, Igreja Assembleia de Deus, e Igreja Católica (Matriz).

Figura 10 – Mapa de Equipamentos do Bairro Centro



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Mesmo existindo apenas um posto policial é perceptível rondas policiais contínuas nesse perímetro da cidade, haja vista que grandes quantidades de pessoas transitam e ocupam esse

espaço em diversos momentos do dia/noite, aliás é um centro comercial com características turísticas.

4.3.3 Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária

O bairro mais visitado de Santarém é o Centro, aliás a população do município de Santarém busca as relações de comércios e de lazer nesse espaço. É nesse local que as pessoas de outras cidades circunvizinhas estabelecem contato inicial, aliás a região Oeste do Pará, assim como no Brasil foi se expandindo por meio de rios (HOLANDA, 1995).

Então, além da população local, moradores de outras cidades circulam esse ambiente nos horários comerciais. Por esses e outros fatores de territorialidade do capital, que o Centro é o espaço mais disputado – portanto mais valorizado – pela população. O que influencia diretamente no modo de transporte, no caso da pesquisa, do transporte público coletivo.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana de Santarém (2016), todas as rotas urbanas, intermunicipais³ e rurais trafegam no Centro, embora não existam terminais para suportar a demanda existente (fig. 11). Embora seja um bairro, comparado aos outros da pesquisa, pequeno em extensão - não especificados os transportes aquáticos - este possui quatorze pontos de espera de embarque e desembarque de ônibus. Dos quais sete são compostos por abrigo, seis possuem sinalização vertical e uma parada é informal.

Observa-se ainda que as vias mais utilizadas pelos ônibus são as avenidas: Rui Barbosa e São Sebastião, onde apenas uma rota que é o Orla Fluvial, pouco conhecida pela comunidade, transita pela avenida Tapajós (primeira via da cidade).

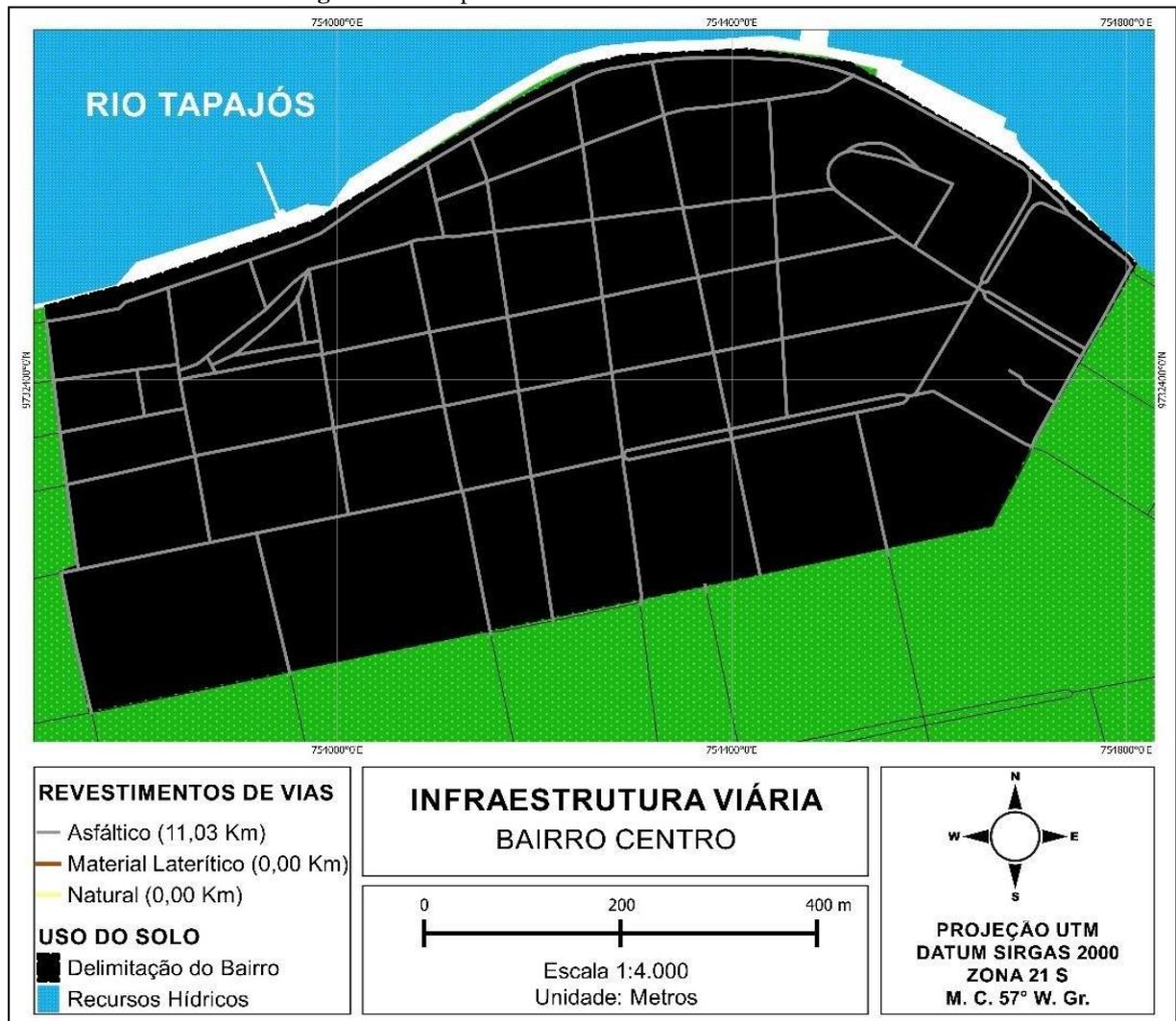
Figura 11 – Mapa de Mobilidade Urbana do Centro



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

A infraestrutura viária, assim como do Bairro Área Verde – porém com outro contexto – pouco se existe para comentar, haja vista que conforme a figura 12, o Centro possui revestimento de via asfáltico em todas as ruas, ou seja, os onze quilômetros que existem de vias, são pavimentados. Aliás o leito natural constatado é apenas na orla, com a areia das praias que surgem em certas épocas do ano.

Figura 12 – Mapa de Infraestrutura Viária do Centro



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Embora o bairro – em comparação aos outros três da pesquisa – seja o menor em extensão, menor quantidade de pessoas e apenas um posto policial, é o que contempla maior número de instituições de saúde e a rede viária mais estruturada, assim como possui melhor acessibilidade de transporte público.

No quesito acessibilidade, embora para os pedestres/cidadãos é visível a inexistência de calçadas que permitem autonomia para todos, para os veículos o bairro demonstra potencial, ou seja, mesmo que o Centro não tenha se originado por meio de planejamento, o poder público municipal buscou estruturá-lo de diversas formas.

4.4 Bairro: Maracanã II

4.4.1 Caracterização

O bairro Maracanã II está situado na Zona Oeste de Santarém, habitado por 701 famílias, população de 2840 indivíduos e, possui 133 hectares de extensão territorial (IBGE, 2010). Na relação população por hectares, demonstra que são 21,4 habitantes por hectare. O surgimento desse bairro advém do espraiamento da densidade demográfica. Este também está às margens do Rio Tapajós, porém diferente do Área Verde, possui áreas de entretenimento turístico, ou seja, existem praias nessa área que atraem diversos banhistas.

4.4.2 Equipamentos Urbanos

No tocante aos equipamentos públicos oferecidos nesse bairro, são visualizados os equipamentos dos setores de educação, lazer e segurança.

Em relação às escolas, são: EMEF do Maracanã e EMEF Dom Floriano. Além de dois campos, um de areia e outro gramado, o Maracanã II possui área de quase 2 hectares de praia, considerada como praia urbana, por não estar distantes da sede do município. A figura 13 ilustra essas áreas, além de identificar a estrutura da Cavalaria Militar, nesse caso a Polícia Militar Montada (PEL MONT). Ainda sobre a Cavalaria Militar, segundo site oficial da Polícia Militar do Pará (2018) o batalhão contabiliza 40 policiais e 19 animais, realizando policiamento nos bairros: Maracanã I e II, Nova República, Elcione Barbalho, Nova Vitória, Amparo, Santarenzinho, Conquista.

O chamando “PEL MONT” também dá apoio aos patrulhões, policiamento de Campo de futebol e grandes eventos como carnaval e Sairé em Alter do Chão, fazendo parte da Operação Veraneio e nas festividades de Nossa Senhora da Conceição, segundo site oficial do Batalhão. (PMP, 2018)

Figura 13 – Mapa de Equipamentos do Bairro Maracanã II

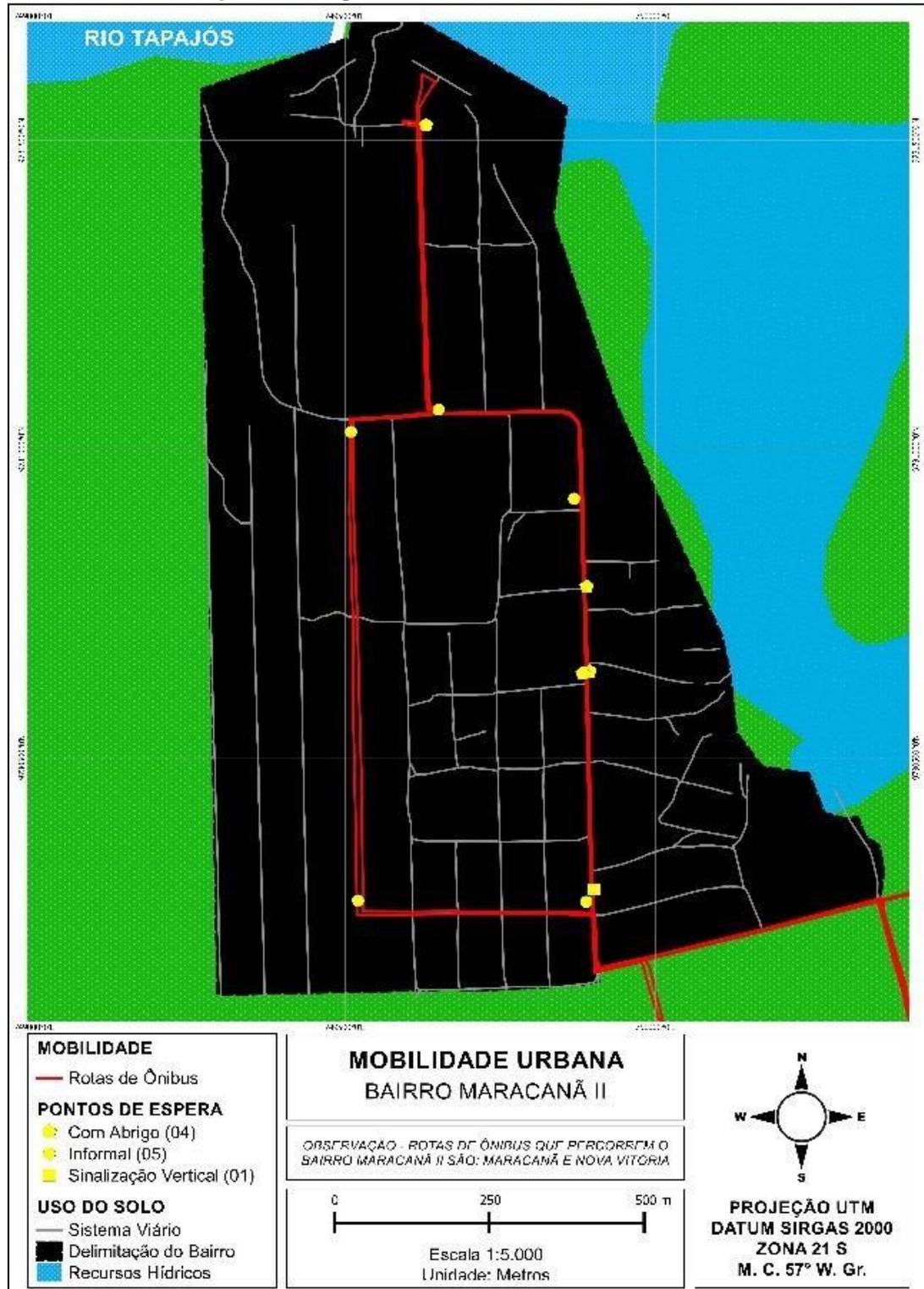


Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

4.4.3 Mobilidade Urbana: Transporte Coletivo e Infraestrutura Viária

Na figura 14 estão inseridos os dados existentes da mobilidade urbana, se tratando de transporte coletivo público e a estrutura para aguardar tais veículos.

Figura 14 – Mapa de Mobilidade Urbana do Maracanã II



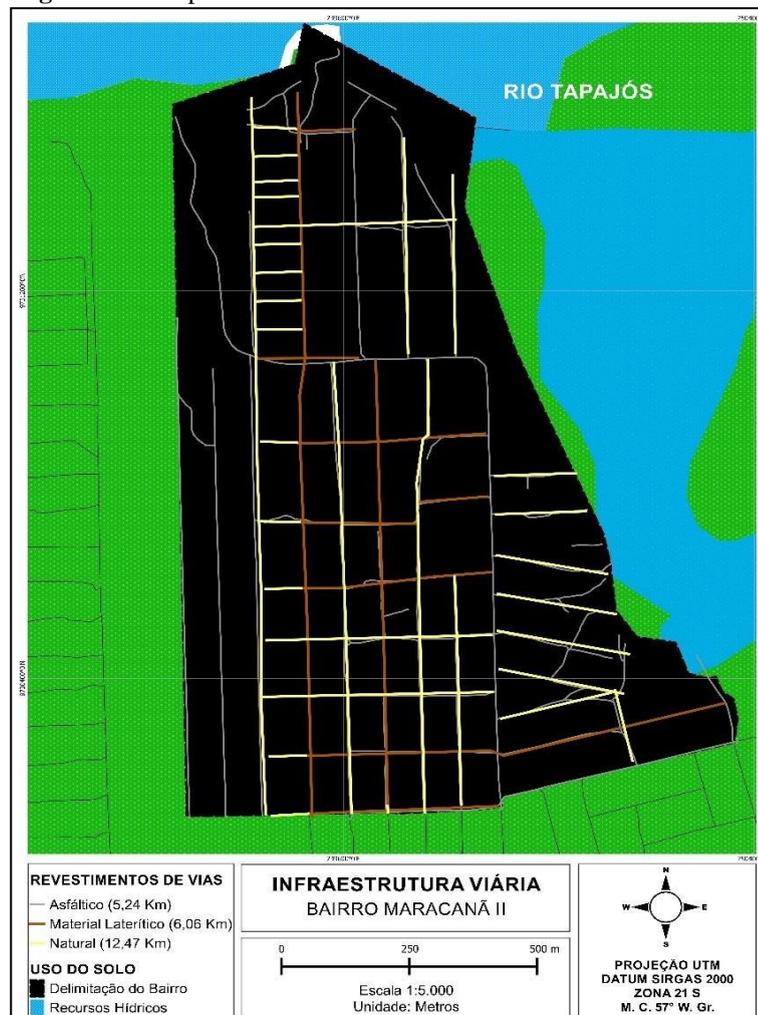
Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Duas rotas de ônibus realizam o transporte de passageiros para o bairro, a linha Nova Vitória e a Maracanã Centro. Observa-se ainda que as vias utilizadas pelos ônibus parecem, geograficamente distribuída, atender a demanda existente.

Ainda na figura 14, somam-se dez pontos de espera do coletivo, dos quais quatro possuem abrigo, uma sinalização vertical e os demais são de paradas informais. Ou seja, mesmo em um bairro, que existe demanda turística, por conta das praias, a maioria dos pontos de espera de ônibus são informais.

Já na figura 15, em relação à estrutura viária do Maracanã II, de vinte e três quilômetros e oitocentos metros (23,8 Km) de extensão de vias, cinco quilômetros e duzentos e quarenta metros (5,24 km) são de ruas asfaltadas, seis quilômetros e sessenta metros (6,06 km) possuem revestimento de material laterítico e, quase doze quilômetros e quinhentos metros (12,5 km) não sofreram nenhuma alteração, ou seja, são de revestimento natural.

Figura 15 – Mapa de Infraestrutura Viária do Maracanã II



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), dados do Plano de Mobilidade de Santarém - SMT (2016), adaptado pelo autor, 2019.

O Maracanã II é um bairro que possui praias, com alguns equipamentos urbanos distribuídos no centro geográfico. Com poucas linhas de ônibus – mas que parecem atender a demanda, além de ter poucas vias asfaltadas e, localizada próxima à uma nascente de igarapé. A qual cabe destaque, pois segundo a lei 12.651/2012 sobre Preservação Permanente e as Áreas de Reserva Legal, estabelece no art. 4º, inciso IV, que: “as áreas no entorno das nascentes e dos olhos d’água perenes, qualquer que seja sua situação topográfica, no raio mínimo de 50 (cinquenta) metros”. Visualizado na figura 15, que esse limite parece não ser respeitado.

5 COMPARATIVOS E ÍNDICES DOS BAIRROS

Para analisar os dados até o momento demonstrados foram elaborados quadros que permitem compara a situação dos bairros pesquisados e, assim destacar os aspectos mais relevantes.

No quadro 01 são ilustrados: a problemática existente nos bairros, a quantidade de equipamentos, quantos habitantes estão distribuídos na área destes, assim como a classificação política já citada.

Quadro 01 – Índices de possíveis problemas quanto à oferta de serviços dos bairros

BAIRROS	ZONA	HAB./HEC.	EQUIPAMENTOS	PROBLEMAS
AEROPORTO VELHO	Central	38	14	Lazer
ÁREA VERDE	Leste	12,5	2	Lazer e Segurança
CENTRO	Norte	22	38	Histórico
MARACANA 2	Oeste	21,4	6	Saúde

Fonte: IBGE (2010), PDMS (2018), adaptado pelo autor, 2019.

O Quadro 01 destaca que o bairro Centro é o que possui maior quantidade de equipamentos urbanos (38). Além de possuir a segunda menor média de habitantes por hectares (22), no entanto como um bairro antigo (AMORIM, 1999), este deveria ter vários patrimônios históricos tombados, o que segundo pesquisa ao IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) o município de Santarém (PA) não possui.

O segundo bairro com maior quantidade de equipamentos (14) é o Aeroporto Velho, considerado o centro administrativo do município (aliás a estrutura principal da prefeitura está localizada neste), com a maior quantidade de habitantes por hectares (38). De acordo com os dados de população do Censo Demográfico de 2010 do IBGE e, análise da área do bairro com dados geoprocessados da mesma plataforma de informações –, mas com poucos equipamentos de lazer, ou seja, uma grande área com desproporção de número de praças, quadras e área de

convivência, por exemplo.

O bairro Maracanã II é o terceiro, nesse caso, em número de equipamentos públicos (6), assim como é o terceiro na análise entre população e espaço com 21,4 hab./hec., o qual não possui posto de saúde próprio, ficando à critério dos moradores irem ao bairro mais próximo para esse serviço.

Ainda no quadro 01, o bairro Área Verde é o que demonstra piores índices em relação aos demais pesquisados. Possui uma grande área de hectares para poucos habitantes, com apenas 2 equipamentos públicos, com inexistência de serviços no setor de segurança e lazer. Ou seja, um bairro grande em território, com poucos habitantes e pouca oferta de serviços.

Com o mesmo intuito de diagnóstico e comparação dos bairros, o quadro 02 coloca a especialidade de cada bairro, empiricamente constatados pelo autor (morador da cidade há mais de 4 anos). Nota ainda a quantidade de rotas de ônibus por bairro e a estrutura dos pontos de espera, assim como a porcentagem de pavimentação asfáltica das vias.

Quadro 02 – Índices de Mobilidade e Pavimentação dos Bairros

BAIRROS	ESPECIALIDADE	ROTAS DE ÔNIBUS	PONTOS DE ESPERA	% ASFALTO
AEROPORTO VELHO	Administrativa	10	64	41%
ÁREA VERDE	Urbano/Rural	1	21	0%
CENTRO	Comercial/Histórica	48	14	100%
MARACANA 2	Turística	2	10	22%

Fonte: PMS (2016), adaptado pelo autor, 2019.

Do que possui melhor infraestrutura para o inverso, o bairro Centro permanece em primeiro como no quadro anterior, por conter todas as vias asfaltadas – o que não indica que estas estejam em boas condições de tráfego –, com 14 paradas de ônibus, todas com sinalização ou abrigo para a espera. É o bairro que todas as rotas urbanas perpassam, com a justificativa de ser um bairro comercial, com serviços e compra de produtos. Além de possuir locais e imóveis históricos do município, ou seja, com itens que o turismo poderia estar aproveitando para salvaguardar e valorizar estes.

Continuando no quadro 02, o bairro Aeroporto velho permanece em segundo por possuir 41% de vias asfaltadas, assim como 10 rotas de ônibus que interligam esse bairro à cidade. Com a maior infraestrutura de pontos de espera entre os bairros, por possuir 64 paradas, mesmo que nem todas sejam sinalizadas ou com abrigo. Atenta-se ao fato de que o Aeroporto Velho é o bairro que contempla a estrutura da prefeitura da sede do município, por isso a nomenclatura

da especialidade administrativa.

Os demais bairros permanecem nas mesmas posições, pelo fato de o Maracanã 2 ter mais vias asfaltadas que o Área Verde, com 22%, mas que possui apenas 10 pontos de espera, e apenas 2 rotas de ônibus. Embora possua poucas paradas, o mesmo oferece abrigos e proporção na quantidade destes pontos, aliás o bairro tem uma área menor que o Área Verde e, possui praia urbana, ou seja, a especialidade do mesmo está em atrair turismo.

Em última instância o bairro Área Verde que, embora não tenha nenhuma rua asfaltada, contabiliza 21 pontos de espera, o que para o bairro pode ser satisfatório, mas com nenhuma infraestrutura de sinalização destas ou a presença de abrigos. Apenas uma rota de ônibus interliga o bairro aos demais e, possui uma especialidade de estar em uma área que surgiu como zona rural, adapta-se com o passar dos anos. Por isso o mesmo é classificado como urbano, mas com características rurais.

Posterior a essa predição de quantitativos, onde o bairro Centro aponta os melhores índices e o Área Verde os piores em relação à oferta de serviços, foi elaborado um último quadro para analisar uma simulação com o intuito de verificar: se os bairros existentes fossem áreas que buscam a nomenclatura de bairro, pelo novo plano diretor municipal, estes seriam aceitos. Ressalta-se que apenas 2 itens foram escolhidos, haja vista que a pesquisa não contemplou dados sobre os conselhos e/ou associações comunitárias destes bairros.

Quadro 03 – Simulação de Novo Bairro

BAIRROS	3 EQP. PUBLICO	LOTES ALINHADOS	SERIA BAIRRO NOVO?
AEROPORTO VELHO	Sim	Sim	Sim
ÁREA VERDE	Não	Não	Não
CENTRO	Sim	Sim	Sim
MARACANA 2	Sim	Não	Não

Fonte: Autoria própria, 2019.

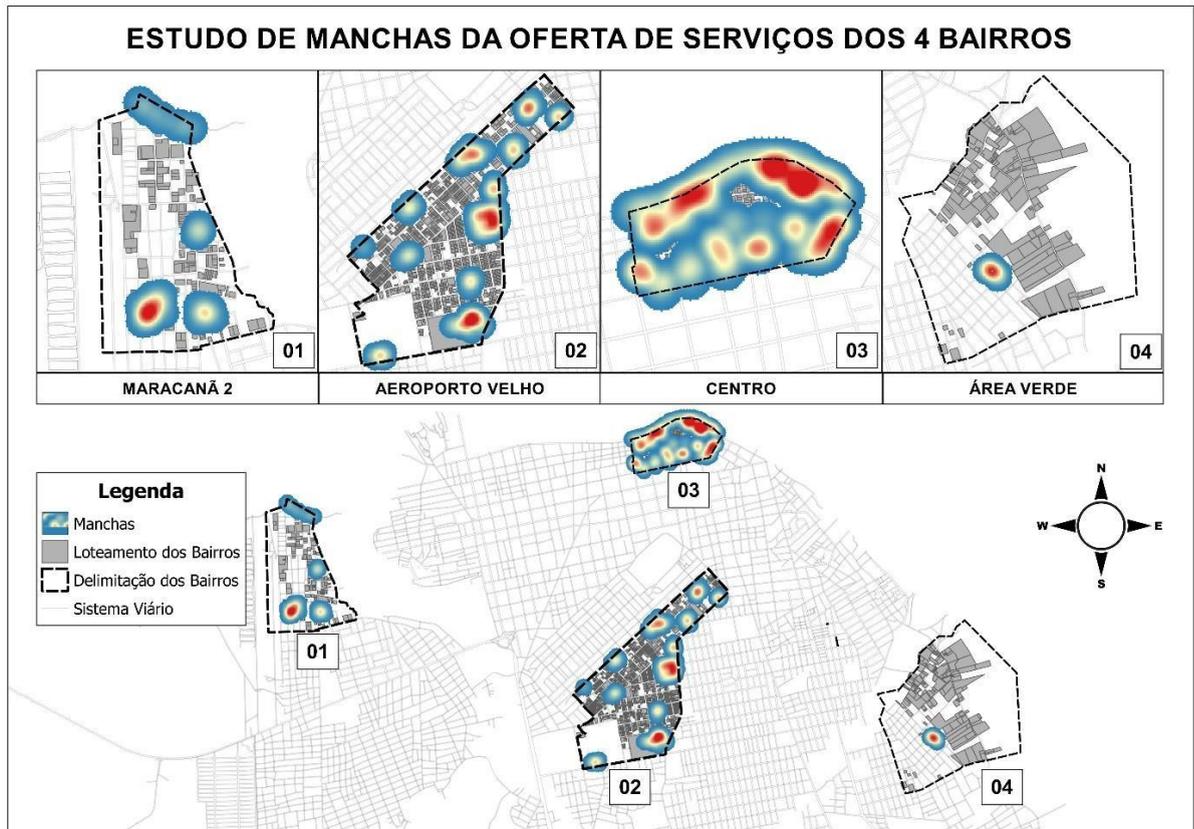
O quadro 03 simula a possibilidade de um novo bairro em Santarém, mesmo esse já sendo um, apenas para noção de situação em que se encontra alguns bairros. Os bairros Centro e Aeroporto Velho possuem o mínimo de 3 equipamentos urbanos e lotes alinhados (em vistas espaciais), portanto seriam aprovados como bairro.

No entanto o Maracanã II possui apenas os 3 equipamentos, mas os lotes não são alinhados em sua organização geográfica. O Área verde nem os equipamentos nem os lotes alinhados, portanto ambos não seriam considerados bairros. Lembrando que ainda faltaram

aspectos a serem analisados (por não ser o foco principal da pesquisa), mas que com esses itens básicos apenas 50% dos bairros analisados estariam classificados como bairros.

Ao identificar os equipamentos públicos desses bairros, foi possível elaborar um mapa que elucidasse a proporção e ocupação do território em relação a estes. Na figura 16, são demonstrados o estudo de manchas das ofertas de serviços dos bairros pesquisados. Onde as maiores incidências de equipamentos urbanos estão em cores quentes (vermelho e amarelo), enquanto que as áreas em cor azul tem certo atendimento por estes, mas as restantes áreas que não estão em cores, não possuem atendimento de serviços públicos. Fora identificados os lotes dos bairros para fins de orientação do que existe além das estruturas públicas.

Figura 16 – Estudo de Manchas de Serviços dos Bairros



Fonte: Malha Urbana do IBGE (2010), adaptado pelo autor, 2019.

Enumerados para melhorar o entendimento de localização dos bairros, o Maracanã II é o bairro número 01, o Aeroporto Velho o número 02, o Centro o 03 e o Área Verde o 04. Nesse caso foi adotada a classificação de acordo com a orientação geográfica, do Oeste para o Leste, ou seja, da esquerda para direita, o que facilita a compreensão e o estudo das manchas.

Ainda na figura 16 é perceptível a distinção entre os bairros, quanto à oferta de serviços públicos. O bairro Centro é o mais preenchido pelas manchas, existindo proporções maiores

para a cor vermelha e amarela, enquanto os demais bairros em estudo têm pequenas proporções de vermelho. Destaca-se o bairro Área Verde com a menor proporção de manchas, o que indica menor ofertas de serviços, onde o Centro ficaria em primeiro e o Área Verde em último de acordo com os parâmetros de comparações.

Na situação encontrada ficam reflexões no âmbito do espaço como mercadoria: os bairros melhor atendidos pelo poder público possuem valor mercadológico maior que os que possuem precários serviços? Existe o interesse de habitar certos espaços e outros não? Por que os bairros mais distantes do centro comercial têm menores índices de serviços públicos, embora a demanda exista? Os parâmetros que alteraram uma lei norteadora do município foram para melhorar o ambiente em que os moradores estão vivendo, ou para acelerar o processo de especulação imobiliária? Ainda existem questões a serem estudadas por pesquisadores, que não cabe à essa pesquisa como um estudo analítico do ambiente urbano.

O uso do solo demonstrou a disparidade entre o bairro o qual historicamente a cidade deu início (Centro), comparado aos outros pesquisados mais distantes do centro comercial. Assim como este possui infraestrutura viária totalmente asfaltada, com linhas de transporte coletivo urbanas e rurais perpassando nas vias desse.

Embora o surgimento do bairro Aeroporto Velho tenha sido posterior ao Centro, este já possui cenário mais proveitoso que o Maracanã II e o Área Verde, muito por possuir grande parte da estrutura da Prefeitura Municipal, como é observado um padrão econômico-social na paisagem desse recorte urbano – com residências melhor estruturadas, quando comparadas aos bairros já mencionados.

Menor infraestrutura na oferta de serviços, mas que parece atender a demanda. É o caso do Maracanã II e do Área Verde quanto às rotas de transporte coletivo, embora quanto aos equipamentos públicos fixos, a precariedade é notória. Nesse caso os moradores tem que se deslocar para bairros próximos, ou até mesmo para o Centro para conseguir atendimento – o que para mobilidade urbana já acarreta maior fluxo de pessoas, ou seja, um problema de bairro torna-se um problema da cidade. Lembrando ainda que apenas 4 bairros foram estudados, mas que já habilita a visão de que a sociedade santarena precisa estar unida para articulações internas e externas que permitam melhorias no ambiente local, que resultará em qualidade de vida.

De forma geral, somando-se os 4 bairros e os quantitativos, foi possível fazer dois quadros demonstrativos dos pontos que o autor considerou relevantes a serem destacados. O quadro 04 que envolve os vetores de mobilidade e de revestimentos de vias, mostrando os atenuantes do cenário atual. Enquanto o quadro 05 complementa a importância e dimensiona para o leitor qual foi a atuação da pesquisa.

No quadro 04 é notável que de noventa e seis quilômetros e oitocentos e setenta metros (96,87 km) de vias, apenas trinta quilômetros e novecentos e sessenta metros (30,96 km) são asfaltados – considerando todos os bairros, o que seria menos de 32% das vias. Assim como de 109 pontos de espera de ônibus, apenas 22 possuem abrigos para melhor conforto do passageiro – que diariamente necessita utilizar o transporte para fins de trabalho, comercial ou de lazer. Analisando em melhor situação, o Centro estaria melhor por ter 100% das vias asfaltadas e 50% de pontos de espera do tipo abrigo.

Quadro 04 – Fatores atenuantes da mobilidade urbana nos bairros

BAIRROS	MOBILIDADE URBANA			REVESTIMENTO DE VIAS (KM)			
	PONTOS DE ESPERA DE ÔNIBUS			ASFALTADAS	TOTAL	%	
	ABRIGOS	TOTAL	%				
AEROPORTO VELHO	11	64	17,18	14,69	35,71	41,13	
ÁREA VERDE	0	21	0	0	26,36	0	
CENTRO	7	14	50	11,03	11,03	100	
MARACANA II	4	10	40	5,24	23,77	22,04	
OS 4 BAIROS	22	109	20,18	30,96	96,87	31,96	

Fonte: PMS, 2016, adaptado pelo autor, 2019.

Embora o Aeroporto Velho tenha mais abrigos que os demais bairros da pesquisa, estes 11 abrigos representam apenas 17% dos pontos de espera. Ainda sobre o mesmo bairro, ele é o que possui maior quantidade de vias, e o que tem mais quilômetros de vias asfaltadas com quase quinze quilômetros (15km), mas esse trecho é apenas 41% do total de vias do bairro. Já o Centro que possui a menor quantidade de vias, tem o maior percentual de revestimento asfáltico.

Ainda no quadro 04, o Área Verde é o menos estruturado por não possuir vias asfaltadas e pontos de espera do tipo abrigo, mesmo com uma extensa quilometragem de vias – com vinte e seis quilômetros e trezentos e sessenta metros (26,36 km). Quanto ao Maracanã II são cinco quilômetros (5 km) de asfalto, notáveis apenas nas vias que dão acesso à praia, assim como a disponibilidade dos abrigos estão nessas vias.

Quadro 05 – Área da pesquisa

BAIROS	HECTARES	POPULAÇÃO
AEROPORTO VELHO	195	7513
ÁREA VERDE	233	2922
CENTRO	48	1054
MARACANA II	133	2840
OS 4 BAIROS	609	14329
ÁREA URBANA DE SANTARÉM	7187	180756

Fonte: PMS (2016), adaptado pelo autor, 2019

O quadro 05 salienta o recorte urbano realizado para a pesquisa. Em extensão territorial os 4 bairros representam seiscentos e nove hectares (609 ha) de uma cidade com sete mil cento e oitenta e sete hectares (7187 há), ou seja, 8,5% da cidade foi estudado, que demonstra baixos índices urbanísticos. Em relação ao quantitativo populacional seria de 7,92% do total da cidade de Santarém, ou seja, de mais de cento e oitenta mil indivíduos, a pesquisa englobou 14.329 – com informações de 2010 pelo IBGE, o que com certeza já são números obsoletos. Aliás o urbano é dinâmico e em nove anos muitos espaços se transformam e, muitos cenários são criados ou alterados.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa demonstrou nas análises dos bairros levantados que existe uma grande diferença entre os ambientes pesquisados. Com os parâmetros/dados utilizados, o bairro Centro ficou em primeiro com melhor e maior quantidade de oferta de serviços, seguido do Aeroporto Velho – com o pólo administrativo –, em terceiro o Maracanã 2 com uma área de praias e, o Área Verde em último lugar com menores índices em relação aos bairros pesquisados.

Em resposta à pergunta norteadora – quais os problemas de infraestrutura básica em relação aos equipamentos públicos? Em dois bairros (Aeroporto Velho e Área Verde) a inexistência de praças ou quadras permite a afirmação de que existe a necessidade de espaços de convivência e/ou lazer. A segurança é um ponto complexo em todos os bairros, mesmo quando existe estrutura física desta. Em um dos bairros nota-se a falta de oferta de unidade básica de saúde, como é o caso do Maracanã II. No entanto, mesmo que minimamente, em relação a mobilidade de transporte coletivo (paradas e rotas de ônibus) os bairros estão contemplados, lembrando que, quanto aos pedestres – que seriam as calçadas – não foi um dos alvos da pesquisa.

No que se refere ao processo de pesquisa, obteve-se acesso fácil aos dados disponibilizados pela Secretaria de Mobilidade e Trânsito no ano de 2016, destaca-se a

participação do autor na produção de arquivos nesse órgão, como estagiário. A dificuldade marcante foi a análise de informações e o que estas representavam. A pesquisa pode contribuir para algumas situações dos bairros e, a leitura da importância desses no centro geográfico de Santarém. Caso não fosse disponibilizado os arquivos *shapes* – que é o formato utilizado para o software de geoprocessamento Quantum GIS –, da Secretaria de Mobilidade e Trânsito de Santarém, o período de pesquisa poderia se estender, para se compreender: as pesquisas como “laboratório urbano” nesse estágio extracurricular ocorreram do início de 2015 ao final de 2016, o que possibilitou dados relevantes, ou seja, o período de 6 meses para elaboração de uma pesquisa desse porte não seria possível com a riqueza de informações.

A proposta de examinar o espaço urbano em escala de 4 bairros foi uma experiência que permitiu ao autor compreender as distinções originadas por diversos fatores como o tempo e a produção do espaço pela sociedade. Através do mapeamento de algumas diretrizes de planejamento urbano foi possível entender a densidade conceitual. Existe um nível de complexidade por ser uma cidade de porte médio, no interior da Amazônia, o que pode não ser a mesma dinâmica em outros municípios ou até mesmo de igual valor populacional. Demonstra-se aqui que os objetivos específicos iniciais foram contemplados.

Identificar e realizar um comparativo de informações não apenas conceitual, mas de questões específicas de cada bairro permitiu à pesquisa um aprofundamento que estabelece melhores condições ao leitor de entender o espaço santareno, mesmo que por 4 recortes urbanos. Isto é, mesmo que por uma parcela do perímetro urbano, a cidade foi estudada – local onde poucas são as literaturas com essa temática microanalítica.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, J. R., Marques, T., MORAES, F. E. R., Bernardo, J. **Planejamento ambiental: caminho para a participação popular e gestão ambiental para o nosso futuro comum** – uma necessidade, um desafio. 2a ed., Rio de Janeiro: Thex Ed. 1999. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v7n1/2175-3369-urbe-7-1-0122.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2019
- AMORIM, Antônia Terezinha dos Santos. **Santarém: Uma síntese histórica**. Canoas: Ulbra, 1999. 256 p.
- AMORIM, Filho O.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, Thompson A.; SERRA, Rodrigo V., **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.
- AURÉLIO. **Conceito de Urbano**. 2018. Disponível em: <https://dicionariodoaurelio.com/urbano>. Acesso em: 16 ago. 2018.
- AURÉLIO. **Conceito de Urbanismo**. 2018. Disponível em: <https://dicionariodoaurelio.com/urbanismo>. Acesso em: 16 ago. 2018.
- AURÉLIO. **Conceito de Urbanização**. 2018. Disponível em: <https://dicionariodoaurelio.com/urbanizacao>. Acesso em: 16 ago. 2018.
- AURÉLIO. **Conceito de Intermunicipal**. 2019. Disponível em: <https://dicionariodoaurelio.com/intermunicipal>. Acesso em: 18 set. 2019.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRAS DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9284 - EQUIPAMENTOS URBANOS: Conceito**. 1986. 4 p. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/sheyqueiroz/nbr-928486-equipamento-urbano>. Acesso em: 17 ago. 2018.
- BRAGA, R. Cidades médias e aglomerações urbanas no estado de São Paulo: novas estratégias de gestão territorial. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. São Paulo, 20 a 25 de março de 2005.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da Mobilidade Urbana no Brasil**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Brasília: Rio de Janeiro. 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&id=27709. Acesso em: 12 set. 2018
- CASTELLO BRANCO, M.L. Cidades médias no Brasil. **Cidades Médias: produção do espaço**. In: SPÓSITO, E. S.; SPÓSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Orgs.). São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 1979. 350 p. DI
- SARNO, D. C. L. **Elementos de Direito Urbanístico**. Barueri: Manole. 2004
- DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à Mobilidade Urbana**.

2. ed. Curitiba: Juruá, 2012. 108 p.

FERRARI, Célson. **Curso de Planejamento Municipal Integrado**. Editora Pioneira, 2ª edição. 1979. 631 p.

FERREIRA, Jader Duarte. Análise do Plano-Processo na Urbanização de Cidades no Baixo Amazonas: O CASO DE SANTARÉM-BRASIL. 2011. 118 f. Dissertação (Mestrado) - **Curso de Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano**, Universidade da Amazônia, Belém, 2011. Cap. 4. Disponível em: <http://www6.unama.br/mestrado/desenvolvimento/attachments/article/57/Análise%20do%20PlanoProcesso%20na%20Urbanização%20de%20Cidades%20no%20Baixo%20Amazonas;%20o%20caso%20de%20Santarém-Brasil.PDF>. Acesso em: 12 jul. 2018.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do espaço**. Editora Annablume. São Paulo, 2005.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 211 p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2012. Disponível em: ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Caracteristicas_Gerais_Religiao_Deficiencia/caracteristicas_religiao_deficiencia.pdf. Acesso em: fev. 2018.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Malha municipal digital do Brasil: 2010. Rio de Janeiro: IBGE, [2012]. Disponível em: ftp://geoftp.ibge.gov.br/malhas_digitais/. Acesso em: fev. 2018.

JACARANDÁ, Rodolfo; MATZEMBACHER, Priscila. Direitos humanos e o sistema de justiça nos conflitos de terra na Amazônia ocidental. **Revista Direito e Práxis**, [s.l.], v. 9, n. 1, p.323-350, mar. 2018. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2179-8966/2018/32714>. Acesso em: 12 ago. 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3ª ed. São Paulo: Editora Wmf Martins Fontes, 2011. 296 p. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3843818/course/section/923498/JACOBS-Jane-1961-Morte-e-Vida-de-Grandes-Cidades%20%281%29.pdf>. Acesso em: 17 ago. 2018.

KNEIB, Erika Cristine. Centralidades urbanas e sistemas de transporte público em Goiânia, Goiás. Urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, [s.l.], v. 8, n. 3, p.306-317, 20 jun. 2016. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3369.008.003.ao02>. Acesso em: 4 out. 2018.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisa**. 8. ed. Brasil: Atlas, 2017. 328 p.

LEFEBVRE. Henri. **A revolução Urbana**. Editora Humanitas. Belo Horizonte. p. 139-150. 2002.

MARETTO, Marco, BRAVO, Luisa; ROCA, Estanislau; MARTÌ, Miquel. **Barcelona: sant adria' besos waterfront regeneration project**. Parma: Univerity of parma, 2014.

MONT-MOR, Roberto Luís de Melo; **Planejamento Urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas**, organizado por Geraldo M. Costa e Jupira G.Mendonça, Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2008. p. 31-65.

MORAES, Roque. Análise de conteúdo. **Revista Educação**, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

NAKAMURA, Juliana. **Os tipos de revestimentos, o maquinário necessário e os cuidados na contratação, projeto e execução**. 2011. Disponível em: <http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/16/pavimentacao-asfaltica-os-tipos-de-revestimentos-o-maquinario-necessario-260588-1.aspx>. Acesso em: 8 nov. 2018.

OJIMA, Ricardo; FUSCO, Wilson. Migrações e nordestinos pelo Brasil: uma breve contextualização. **Migrações Nordestinas no Século 21 - Um Panorama Recente**. In Ricardo Ojima, Wilson Fusco. São Paulo: Editora Edgard Blücher. p.11-26. 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5151/BlucherOA-ojimafusco-04>. Acesso em: 07 fev. 2019.

PMP, Polícia Militar do Pará. **Informações da Polícia Militar**. 2018. Disponível em: <https://sites.google.com/site/batalhaotapajos/historico>. Acesso em: 12 set. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM. **História de Santarém**. 2018. Disponível em: http://www.santarem.pa.gov.br/pagina.asp?id_pagina=24. Acesso em: 8 set. 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM. Secretaria de Trânsito e Mobilidade (SMT). **Plano de Mobilidade Urbana de Santarém**. Dados geoprocessados: arquivos shapes. 2016.

RATTNER, Henrique. **Planejamento Urbano e Regional**. São Paulo: Editora Nacional. 1974. 161 p.

RODRIGUES, Arlete MOYSÉS. A cidade como direito. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24533.htm>. Acesso em: 17 ago. 2018.

SANTARÉM. Lei nº 20.534, de 17 de dezembro de 2018. **Plano Diretor Participativo do Município de Santarém/PA**. Santarém, PA. Disponível em: http://www.santarem.pa.gov.br/pagina.asp?id_pagina=86. Acesso em: mar. 2019.

SANTOS, Milton. **Ensaio sobre a Urbanização Latino-americana**. 2ª Edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. 193 p.

SINGER, Paul. **Urbanização, Dependência e Marginalidade na América Latina**. Brasiliense. São Paulo, 2014.

TRINDADE, S. C. Jr. Cidades Médias na Amazônia Oriental: das Novas Centralidades à Fragmentação do Território. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 1-3, 135-151. 2011.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO OESTE DO PARÁ
REITORIA

SISTEMA INTEGRADO DE BIBLIOTECAS
BIBLIOTECA CENTRAL RUY BARATA

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

1. Identificação do autor

Nome completo: SAMUEL IVAN OLIVEIRA MOURA

CPF: 022.053.202-89 RG: 6332031/PC-PA Telefone: (93) 99186-3716

E-mail: samuel.nau8@gmail.com

Titulação recebida: Graduação / Bacharelado

Seu e-mail pode ser disponibilizado na página de rosto?

Sim () Não

2. Identificação da obra

() Monografia TCC () Dissertação () Tese () Artigo científico () Outros: _____

Título da obra: O PLANEJAMENTO URBANO E A OFERTA DE SERVIÇOS PÚBLICOS: O CASO DA CIDADE DE SANTARÉM, PARÁ.

Programa/Curso de pós-graduação: GESTÃO PÚBLICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL.

Data da conclusão: ____/____/____.

Orientador: M^{CS} ANA BEATRIZ OLIVEIRA REIS

E-mail: _____

Co-orientador: _____

Examinadores: D^{RA} ANTONIA DO SOCORRO PENA GAMA
DR. MARCIO JÚNIOR BENESSULY BARROS

3. Termo de autorização

Autorizo a Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA) a incluir o documento de minha autoria, acima identificado, em acesso aberto, no Portal da instituição, na Biblioteca Ruy Barata, no Repositório Institucional da Ufopa, bem como em outros sistemas de disseminação da informação e do conhecimento, permitindo a utilização, direta ou indireta, e a sua reprodução integral ou parcial, desde que citado o autor original, nos termos do artigo 29 da Lei nº 9.610, de 19 de fevereiro de 1998. Essa autorização é uma licença não exclusiva, concedida à Ufopa a título gratuito, por prazo indeterminado, válida para a obra em seu formato original.

Declaro possuir a titularidade dos direitos autorais sobre a obra e assumo total responsabilidade civil e penal quanto ao conteúdo, citações, referências e outros elementos que fazem parte da obra. Estou ciente de que todos os que de alguma forma colaboram com a elaboração das partes ou da obra como um todo tiveram seus nomes devidamente citados e/ou referenciados, e que não há nenhum impedimento, restrição ou limitação para a plena validade, vigência e eficácia da autorização concedida.

Santarém, 21 / 09 / 2022.

Samuel Ivan Oliveira Moura

Assinatura do autor

4. Tramitação

Secretaria / Coordenação de curso

Recebido em ____/____/____. Responsável: _____

Siapa/Carimbo