

SGA São Gonçalo do Amarante

No município de São Gonçalo do Amarante foi construído o conjunto Amarante. Este conjunto foi licitado no ano de 1976 e inaugurado em 1978 em meio a clima festivo, com o povo nas ruas e com a presença do governador e de chefes de Estado. O jornal Tribuna do Norte, em matéria do 14 de junho de 1983 (p. 13), destacou Amarante como uma experiência pioneira da Cohab com o programa de lotes urbanizados. No entanto, as casas foram entregues inacabadas, tendo que ser concluídas pelos moradores. O conjunto, apesar de localizado em São Gonçalo do Amarante, recebeu moradores de Natal/RN — a população desapropriada das encostas da Rua do Motor (Diário de Natal, março de 1978, p. 1).

1 - Comércio, 2 - Escola, 3 - COSERN, 4 - Ginásio, 5 - Unid. de Saúde, 6 - Igreja, 7 - Unid. Policial, 8 - Quadra

EXECUÇÃO E PROGRAMAÇÃO

Enquanto isso, estão sendo construídas 2.337 casas em Natal (Soledade II), Goianinha, Parelhas e Ceará Mirim.

E o terreno do Conjunto Nova Natal, o maior da Cohab, com 2.863 casas, um investimento de 580 milhões de cruzeiros, já está sendo terraplenado.

Fica no Município de São Gonçalo do Amarante e as construções vão começar dentro de dois meses.

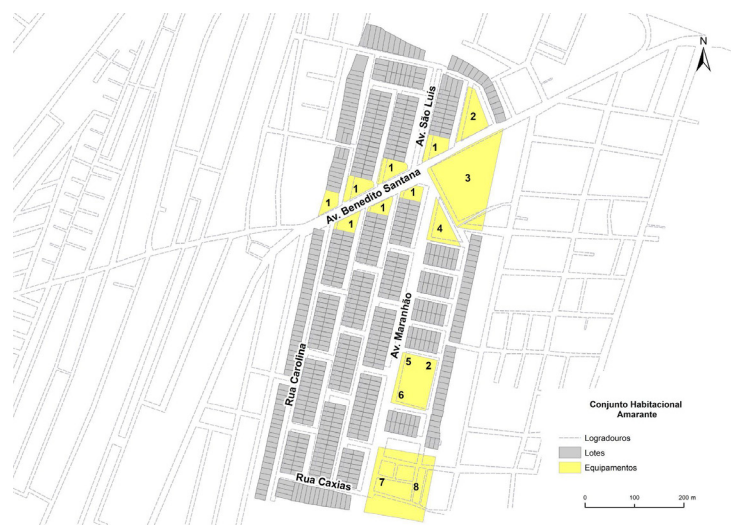
Outros grandes conjuntos, na capital e no interior, estão sendo projetados.

Fonte: Diário de Natal, julho de 1980, p. 5.



Fonte: Coleta direta de dados do Grupo Estúdio Conceito (NAPP-IPP/UFRN), 2023.

Equipamentos urbanos e Uso e ocupação do solo do conjunto Amarante



Fonte: Levantamento de campo, 2023.



Fonte: Levantamento de campo, 2023.

A localização do conjunto foi considerada “fora do perímetro urbano” (Tribuna do Norte, 23 de agosto de 1979, p. 1), fato que, somado à ausência de infraestruturas básicas – assistência médica, comércio e escolas –, agravou a reclamação dos moradores, que não contavam com uma rede de transporte público que entrasse no conjunto e por isso tinham que se deslocar para pegar ônibus em bairros como Igapó e Cidade Alta, fato apontado como a “tortura do abandono” do conjunto (Tribuna do Norte, 14 de junho de 1981, p. 13). O problema do transporte público foi também assunto de matéria publicada no jornal Diário de Natal, que expressou a superlotação e, além disso, o sofrimento dos estudantes pela impossibilidade de pagar meia passagem. Esta situação os obrigava a caminhar de São Gonçalo a Natal para acessar os ônibus que concediam esse direito (Diário de Natal, março de 1980, p. 5).

População reclama do transporte coletivo

Os serviços prestados pelas empresas de transportes coletivos em Natal vêm sofrendo uma série de críticas dos usuários que se encontram insatisfeitos com o atendimento ao público, por parte dos ônibus da Transnata, Guanabara e, mais recentemente, a Cidade do Sol, únicas concessionárias que exploram as linhas urbanas na capital.

A revolta maior prende-se, sobretudo, à longa espera nos terminais pré-determinados pelo Dectran, fazendo com que grande parte dos passageiros perca mais de trinta minutos em deslocamentos dos bairros para o centro da cidade e vice-versa, provocando revoltas e discussões com motoristas e cobradores.

Além do clima de insegurança, verificado nos últimos dias, por conta dos acidentes com os coletivos da Guanabara e Cidade do Sol, ainda com o nome da antiga empresa Nápoles, os usuários vêm sendo obrigados a utilizarem

ônibus superlotados, principalmente nos horários de pique, quando se verifica maior afluência nos terminais e paradas principais.

As reclamações mais constantes procedem dos passageiros que utilizam os veículos que fazem as linhas Candelária - Rocas (Via Praça Pedro Velho), Redinha, onde se registra superlotação, e no Conjunto Amarante. Neste último, para não pagar a passagem adulta, os estudantes são obrigados a se deslocarem por mais de 200 metros, a fim de apanharem outro coletivo em Igapó.

OBSOLETO

Segundo estudos realizados recentemente, “o atual modelo de ônibus urbano usado no Brasil tem no mínimo, trinta anos de atraso em relação ao que se exige para um transporte mais confiável e moderno”. Lamentavelmente, continua o estudo, no Brasil de hoje não

há ônibus urbano que obedeça sequer de longe os regulamentos e normas internacionais em vigor há mais de dez anos”.

De acordo com uma tese apresentada no segundo semestre do ano passado no II Congresso Nacional de Transportes Públicos, em Porto Alegre “o ônibus nacional comum apresenta um recolhimento por defeito a cada 5 mil quilômetros, enquanto no London Transport, no início da década de 50, tal índice era de um recolhimento a cada 30 mil quilômetros”.

Em Paris, no final da Segunda Guerra, havia 3 mil ônibus, dos quais foram aproveitados 1,5 mil. Desses, o mais novo tinha dez anos e o mais velho, vinte. Mesmo assim os recolhimentos por defeitos se davam a cada 10 mil quilômetros. Conclui-se então que qualquer ônibus salvo na guerra europeia, mesmo obsoleto, é melhor que os ônibus brasileiros atuais”.

Fonte: Diário de Natal, março de 1980, p. 5

População reclama do transporte coletivo

Os serviços prestados pelas empresas de transportes coletivos em Natal vêm sofrendo uma série de críticas dos usuários que se encontram insatisfeitos com o atendimento ao público, por parte dos ônibus da Transnata, Guanabara e, mais recentemente, a Cidade do Sol, únicas concessionárias que exploram as linhas urbanas na capital.

A revolta maior prende-se, sobretudo, à longa espera nos terminais pré-determinados pelo Dectran, fazendo com que grande parte dos passageiros perca mais de trinta minutos em deslocamentos dos bairros para o centro da cidade e vice-versa, provocando revoltas e discussões com motoristas e cobradores.

Além do clima de insegurança, verificado nos últimos dias, por conta dos acidentes com os coletivos da Guanabara e Cidade do Sol, ainda com o nome da antiga empresa Nápoles, os usuários vêm sendo obrigados a utilizarem

ônibus superlotados, principalmente nos horários de pique, quando se verifica maior afluência nos terminais e paradas principais.

As reclamações mais constantes procedem dos passageiros que utilizam os veículos que fazem as linhas Candelária - Rocas (Via Praça Pedro Velho), Redinha, onde se registra superlotação, e no Conjunto Amarante. Neste último, para não pagar a passagem adulta, os estudantes são obrigados a se deslocarem por mais de 200 metros, a fim de apanharem outro coletivo em Igapó.

OBSOLETO

Segundo estudos realizados recentemente, “o atual modelo de ônibus urbano usado no Brasil tem no mínimo, trinta anos de atraso em relação ao que se exige para um transporte mais confiável e moderno”. Lamentavelmente, continua o estudo, no Brasil de hoje não

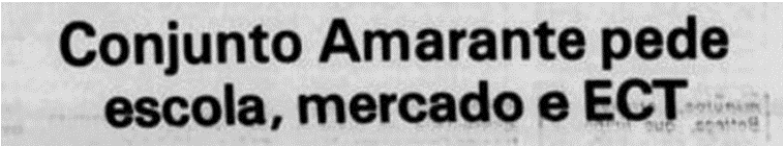
há ônibus urbano que obedeça sequer de longe os regulamentos e normas internacionais em vigor há mais de dez anos”.

De acordo com uma tese apresentada no segundo semestre do ano passado no II Congresso Nacional de Transportes Públicos, em Porto Alegre “o ônibus nacional comum apresenta um recolhimento por defeito a cada 5 mil quilômetros, enquanto no London Transport, no início da década de 50, tal índice era de um recolhimento a cada 30 mil quilômetros”.

Em Paris, no final da Segunda Guerra, havia 3 mil ônibus, dos quais foram aproveitados 1,5 mil. Desses, o mais novo tinha dez anos e o mais velho, vinte. Mesmo assim os recolhimentos por defeitos se davam a cada 10 mil quilômetros. Conclui-se então que qualquer ônibus salvo na guerra europeia, mesmo obsoleto, é melhor que os ônibus brasileiros atuais”.

Fonte: Diário de Natal, março de 1980, p. 5

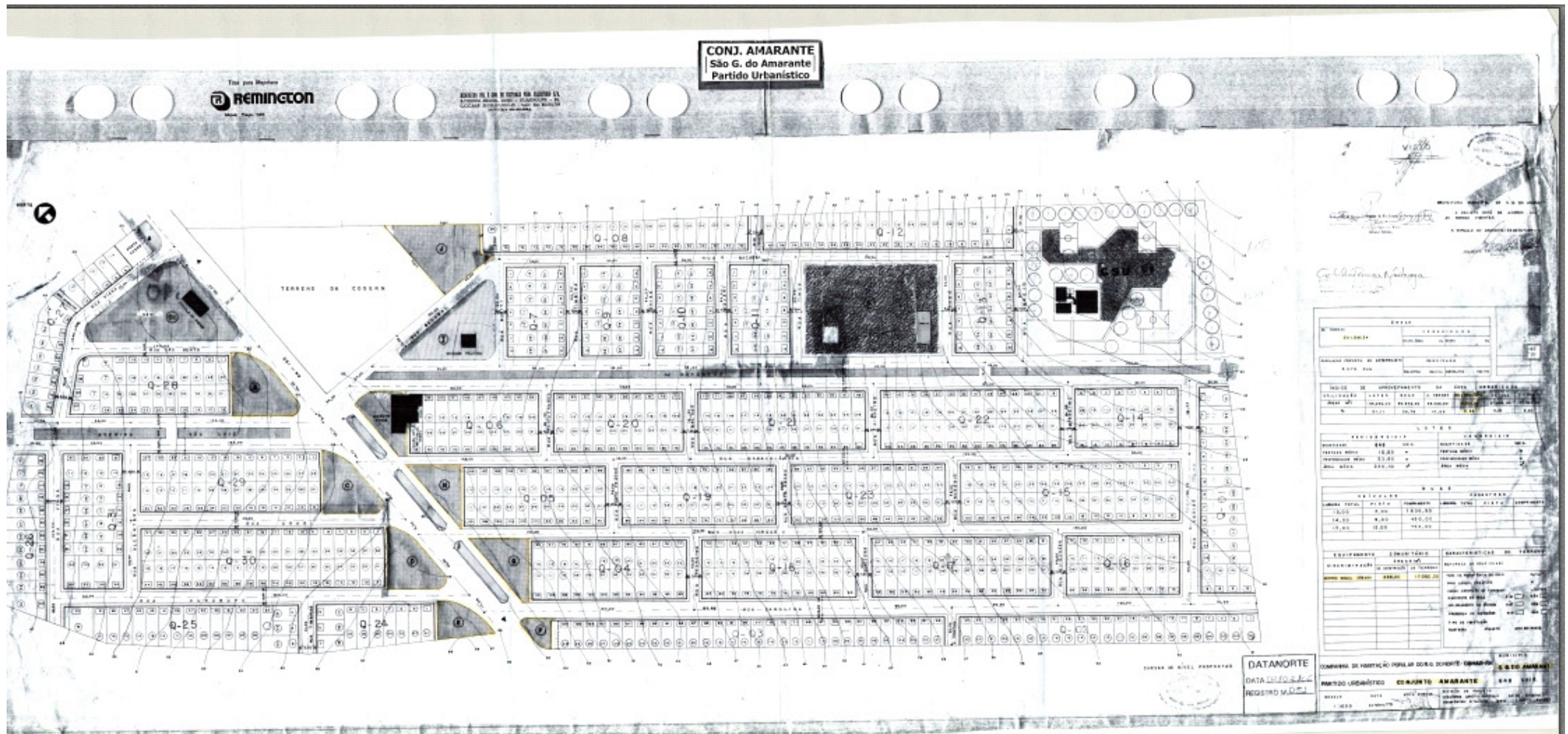
É importante ressaltar que a falta de acesso à educação e à saúde não resultou da ausência dos respectivos equipamentos no conjunto, mas pelo seu não funcionamento. De acordo com uma entrevista publicada no jornal Diário de Natal tal em junho de 1978, havia dois anos que o grupo escolar do conjunto estava sem atividade. A falta de mercados de abastecimento cotidiano no Amarante também apareceu nas reclamações dos moradores, os quais, quase um ano depois de instalados nas novas residências, continuavam sem acesso direto a centro comercial, além de serviços básicos de saúde e educação. O mesmo ocorria com os Correios, que não realizava a entrega das cartas, ficando elas retidas no centro da empresa em São Gonçalo do Amarante. Toda essa situação não apenas obrigou os moradores a se deslocarem pela cidade e municípios vizinhos para ter acesso aos referidos serviços, como também impediu o ingresso de parte das crianças do conjunto nas escolas do entorno.



Fonte: Diário de Natal, março de 1980, p. 5

Ficha Catalográfica	
ANO	1979
ETAPAS	1
UNIDADES	648
ARQUITETO	GETÚLIO MADRUGA
ARQUITETO	E NAIDE OLIVEIRA

Partido Urbanístico - Amarante



Fonte: Cedido pela Datanorte, 2022.