



Quem tem mais direito de ir e vir? Conflito social na Avenida do Mônaco

Mobilidade Urbana e Políticas Públicas

Gabriela Ferreira Ávila

Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá
gabrielaavi@outlook.com

Welligton Gatinho Ribeiro Júnior

Acadêmico do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Amapá
wjr.gatinho@gmail.com

RESUMO

O artigo se propõe a estudar as relações urbanas envolvidas no caso da tentativa de interrupção de uma via particular em um conjunto residencial aberto, cujo o uso público foi consolidado pela comunidade que habita o entorno deste. A situação ocorre na cidade de Macapá (capital do Estado do Amapá, Brasil), por meio do processo de transformação do Residencial Mônaco, que atualmente consiste em um loteamento aberto, apesar da proposta inicial de funcionar como um condomínio fechado. A avenida principal do residencial em questão é atualmente um dos principais acessos ao bairro das Pedrinhas, bem como importante rota que garante proximidade a instituições de ensino e de saúde pública, além da oferta de serviços à comunidade. A análise consiste na abordagem teórica das jurisdições pertinentes em vigor, assim como questões sociológicas e urbanísticas relacionadas ao embate entre o público e o privado. A situação abordada se apresenta como ímpar pelo seu processo incompleto de consolidação de condomínio fechado, mas mesmo assim suscitando as mesmas indagações sociológicas que este modelo traz em seu cerne. Neste estudo, não se apresentam soluções exatas, mas reflexões acerca dos assuntos levantados.

PALAVRAS-CHAVE

Questão social; Dinâmica socioespacial; Mobilidade urbana; Bairro das Pedrinhas; Macapá.

Quem tem mais direito de ir e vir? Conflito social na Avenida do Mônaco

Introdução

A urbanidade contemporânea vem desenvolvendo um perfil muito característico, que se mantém similar, mesmo com as singularidades de cada região do país. A vivência do espaço público, por conseguinte, também apresenta sinais semelhantes em relação ao seu aspecto social: a cidade se curvando aos mecanismos do capitalismo de segregação pelo medo.

O que Teresa Caldeira chamou de *enclaves fortificados* em 2000 permanece uma definição atual e coerente com o contexto do crescimento das cidades brasileiras: “espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho” (p.11). Esses lugares se estabelecem a partir do medo da violência, no qual se escolhe abandonar os “espaços de livre acesso e circulação, característicos da vida urbana e do espaço público modernos” (AUGUSTO, 2002).

Na cidade de Macapá, capital do Estado do Amapá, tem ocorrido ao longo da última década, a proliferação dos condomínios fechados, predominantemente por parte de condomínios horizontais, elemento este que se encaixa no conceito proposto por Teresa Caldeira, em sua obra *Cidades de Muros* (2000), na qual ela define o espaço público do condomínio fechado como *enclaves fortificados*, que consistem basicamente de aglomerados urbanos de caráter residencial, na qual uma parcela da população pertencente a uma mesma classe social opta pela iniciativa privada a fim de adquirir maior sensação segurança diante da ineficácia do estado em proporcioná-la ao povo. Junto a isso se somam os crescentes embates sociais, travados no espaço público como ator dessas relações (LEFEBVRE, 1976 apud ÁVILA ET AL., 2017). O impacto dessa segregação na modulação do espaço físico público assim como de seus fluxos é algo a ser analisado, assim como as medidas a serem tomadas, tanto do viés estatal como privado.

O artigo objetiva, acima de tudo, promover reflexão acerca das relações existentes entre as camadas da sociedade no que tange a formação ou modificação do espaço público, algo que a todos afeta. Uma vez que, principalmente no campo tratado, não é possível estabelecer uma resposta única aos muitos fatores envolvidos, as perguntas apresentadas também são passíveis de serem reformuladas, sujeitas ao enfoque recebido. A metodologia se baseia na abordagem teórica dos elementos descritos, a partir das visões legais e sociais do tema, com dissertação acerca do que o assunto pode sugerir.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

O Residencial Mônaco

O que hoje se conhece por Conjunto Residencial Mônaco, inicialmente surgiu com a nomenclatura “Conjunto Residencial Jardim das Oliveiras”, título registrado em cartório até meados da década de 2010¹. Quando se iniciou a execução do residencial, a proposta da Empresa Geral de Obras (EGO, originária de Fortaleza, no Ceará, e representada por Antonio Mazzini de Lima Júnior), era a de oferecer um condomínio residencial horizontal (Figura 01), semelhante ao Condomínio Residencial San Marino (que faz divisa com os limites ao norte do Mônaco), o qual havia sido construído e finalizado também pela empresa. Ambos os residenciais possuíam modelos de casa padrão, sendo a planta das casas do Mônaco mais simples que a do condomínio vizinho.

Figura 1: Projeto do Conjunto Residencial Mônaco



Fonte: Acervo pessoal dos autores, 2018.

A empresa EGO veio à falência antes de finalizar a urbanização do Mônaco, em meados dos anos 1990. As ruas não haviam sido asfaltadas e o cercamento era de arame farpado, inclusive na passagem ao bairro das Pedrinhas. Foi no mandato de prefeito de Annibal Barcellos (1997-2000) que a passagem foi

¹ Entrevista com o ex-tesoureiro da Associação de Moradores do Conjunto Residencial Mônaco Afonso Ávila concedida aos autores em 20 de outubro de 2018.

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

aberta. As ruas foram asfaltadas e a cerca retirada, com o pretexto de ser uma solução provisória para melhoria do acesso ao bairro das Pedrinhas, cujas outras ruas de acesso principais (Rua Jardim das Oliveiras e Rua do Canal das Pedrinhas) ainda não eram asfaltadas (com a promessa de futuramente o serem). As ruas sem saída do conjunto (Ruas 5, 6, 7 e fim da Rua 3) foram, neste período, muradas pelos próprios moradores.

Das atividades que a empresa deveria ter feito ao entregar o conjunto também se inclui a regularização do conjunto como condomínio juridicamente, o que foi feito pela Associação dos Moradores do Mônaco em 2011, com financiamento próprio, assim como a criação de uma Convenção de Condomínio, feita em 2014. Em meados dos anos 2000 a empresa EGO foi sentenciada pela justiça a completar a obra, mas a sentença não foi executada.

Segundo a Lei de Parcelamento do Solo Urbano do município de Macapá, o Conjunto Residencial Mônaco se enquadra como condomínio urbanístico (p. 6), porém, devido à declaração de falência por parte da empresa responsável por sua execução, não se cumpriu com todas as exigências impostas nos artigos do Capítulo V da Lei Complementar nº 30, na qual são detalhadas as obrigatoriedades que devem ser seguidas por um condomínio urbanístico para que possa ser reconhecido como tal.

Outra definição que se pode utilizar para o conjunto é a de Souza e Silva (2004, apud ARANTES, 2011), que classifica condomínios fechados no Brasil em três tipos: os de casas prontas em áreas centrais, mais “populares”; os fechados horizontais também em áreas centrais mas voltados a uma classe de maior poder aquisitivo e os megacondomínios luxuosos voltados a uma classe mais exclusiva ainda. Nesse contexto, é possível enquadrar o condomínio do Mônaco em sua criação como até mesmo na primeira categoria, mas com o passar dos anos assumindo um perfil do segundo tipo.

Todas as atividades em prol do conjunto foram feitas a partir da atuação da Associação de Moradores, que ao longo dos anos passou por lideranças diversas e inconsistentes, o que favoreceu a menor união entre os moradores e por conta disso a não interferência destes no momento em que foi feita a ligação entre o residencial e o bairro das Pedrinhas. Diante disto, a iniciativa em fechar o condomínio, como seguia o projeto, foi postergada, assim como o uso da rua principal (Rua A no projeto e Avenida do Mônaco pelo mapa atual de Macapá), até que a associação de moradores voltou a atuar de forma mais ativa com o objetivo de completar o projeto original, o de condomínio fechado .

A via de acesso principal ao conjunto, a Avenida do Mônaco, se tornou longo dos anos de existência do condomínio, rota de passagem costumeira para moradores de ambos do residencial e do bairro das pedrinhas. A rota localizada entre a Rodovia Juscelino Kubitschek e a rua 1 do residencial, apesar do tráfego constante de pedestres, tornou-se objeto de muitas reclamações por parte de quem a frequenta, devido à falta de segurança e à violência que passou a ocorrer com frequência neste perímetro, segundo relatos dos moradores do conjunto, que denunciam crescente número de assaltos.

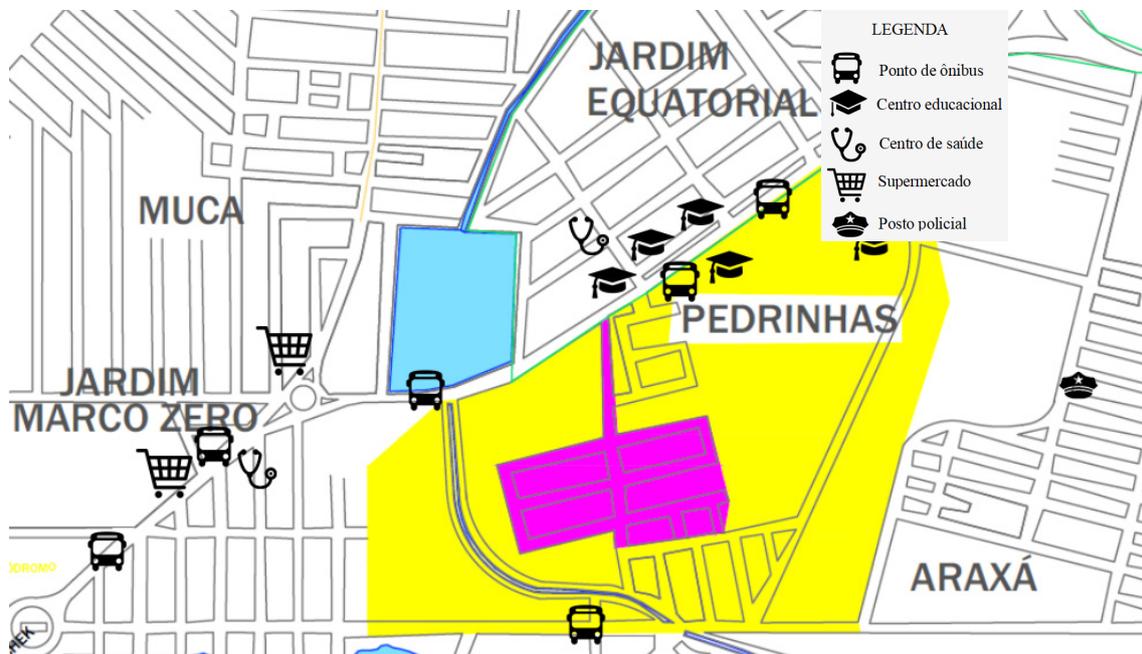
Esta situação em particular motivou a associação de moradores do residencial a reafirmar sua intenção

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

de fechar o conjunto, o que veio a se concretizar em 2017, com as obras do portal de entrada. Entretanto, após o início da execução das obras de fechamento das rotas de acesso ao condomínio, começaram os protestos por parte da comunidade das Pedrinhas, pois estes tinham a via como de uso público e caminho de maior estrutura viária para pedestres, além de garantir acesso rápido e fácil a diversos serviços, como saúde e educação (Figura 02). Nesse contexto, no entanto, a via nunca deixou de ser privada, tendo sido paga pelos moradores do conjunto Mônaco. Atualmente, a questão se encontra na justiça, tramitando há mais de um ano e sem previsão para término.

Figura 2: Serviços no entorno do bairro Pedrinhas. O polígono rosa representa a localização do Conjunto Mônaco.



Fonte: Os autores, 2018.

O bairro das Pedrinhas

O processo de formação do bairro se deu em meados da década de 1960, a partir da ocupação da Rua dos Oliveiras pela família de nome homônimo. Cresceu também margeando o Canal das Pedrinhas, que dá nome ao bairro. Possui área de 0,8 km² e em 2010 tinha 4.928 habitantes, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

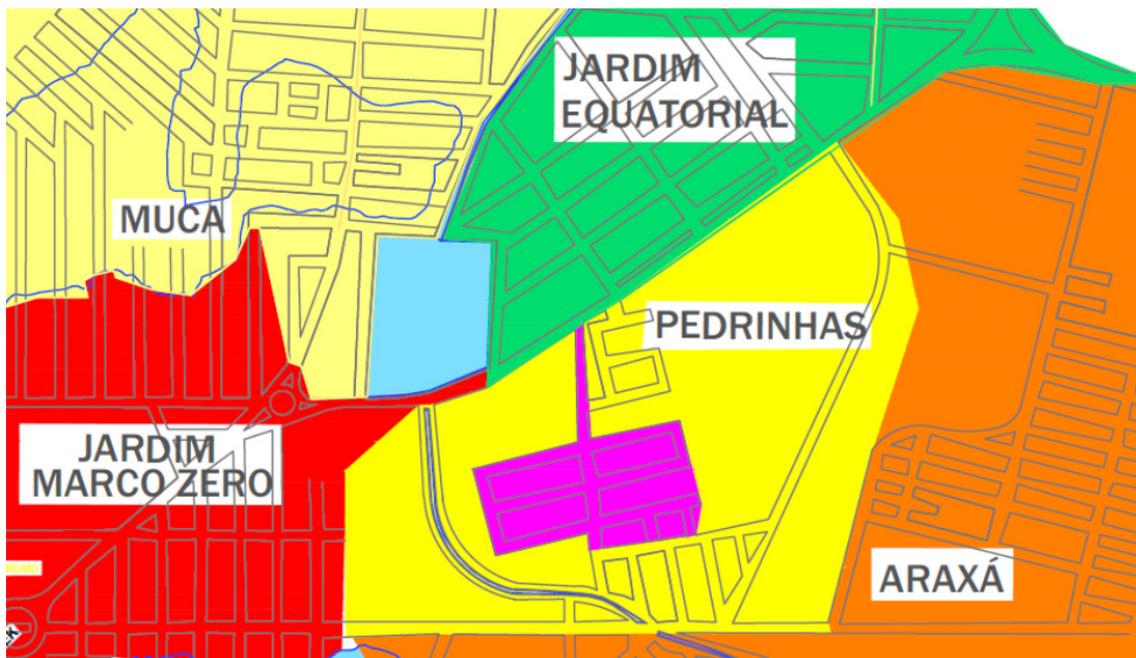
O acesso ao bairro das Pedrinhas (Figura 03) se dá através de quatro vias distintas, são estas: a rua das Oliveiras; a avenida do Mônaco; avenida Equatorial; e a rua do Canal das Pedrinhas. Dentre estas rotas, apenas a avenida do Mônaco apresenta estruturas físicas adequadas para o tráfego de pedestres. As demais não apresentam, completa ou parcialmente, calçada ou meio-fio, com iluminação pública precária, além de pavimento debilitado e altos índices de obstrução por parte resíduos descartados

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

tanto pela população, quanto pelas madeireiras encontradas ao entorno do canal (no caso específico da Rua do Canal das Pedrinhas).

Figura 1: Delimitação do bairro das Pedrinhas e seus bairros vizinhos. O polígono rosa representa a localização do Conjunto Mônaco.



Fonte: Os autores, 2018.

O bairro teve seu maior crescimento no entorno do canal homônimo, às margens do qual se instalaram diversas madeireiras, que impulsionam a economia local, em conjunto com o eixo comercial formado ao longo da avenida Equatorial, e que se estende até o bairro do Araxá. Segundo as diretrizes encontradas no plano diretor de Macapá, do ano de 2004, o bairro se encontra em uma Subzona de Fragilidade Ambiental (SFA), e de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Figura 00), configura-se dentro do Setor Residencial 2 (SR2), juntamente com o residencial Mônaco, sendo suas atribuições:

VII - Setor Residencial 2 – inserido na Subzona de Fragilidade Ambiental prevista no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Macapá, com as seguintes diretrizes específicas:

- a) incentivo à baixa e média densidade;
- b) ocupação horizontal e verticalização baixa condicionada à implantação de infraestrutura;
- c) uso predominantemente residencial;
- d) incentivo à implantação de atividades comerciais e de serviços de apoio à moradia com restrições às atividades que causem impactos ambientais. (MACAPÁ, 2004, p. 10)

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

Deste modo, as atividades no entorno no canal, além de não serem todas regularizadas quando a extração de sua matéria prima, também não contam com infraestrutura para sua localização extremamente próximo ao canal, que já se encontra poluído e em processo de assoreamento.

Quem tem mais direito de ir e vir?

Segundo a constituição brasileira, de 1988, através do artigo 5º, inciso XV: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;” desse modo é definido como direito constitucional de cada cidadão brasileiro, a liberdade de ir e vir.

Diante disso, levanta-se o debate perante ao conflito exposto neste artigo. Até que ponto pode a iniciativa privada impedir o cidadão comum de transitar pela cidade? Sobretudo diante de uma situação específica na qual uma determinada população adquiriu, como forma de sua rotina de vida, o uso de uma rota, que conecta o usuário à cidade e o leva à escola, ao trabalho ou ao lazer. Ao passo que, uma determinada população que adquiriu seu espaço urbano isolado, busca reaver seu direito sobre um bem privado, que por meio da intervenção do poder público, lhes foi maculado.

O estabelecimento dessa situação, que se deu através do tempo transcorrido entre a consolidação do condomínio fechado e o oportuno uso público, se mostra como um elemento incômodo, que em sua qualidade, destoa da normalidade prevista pelo enclave. Deste modo, é um caso de estudo ímpar, em que o processo de segregação socioespacial não se estabeleceu por completo, pela intervenção do poder público, mesmo que sem fins específicos para tal. No entanto, esta ação não pode ser considerada como modelo, pois agiu sem planejamento e desestruturou as questões legais locais.

O ímpeto recente de subir os muros vem em decorrência do medo que aos poucos vem se instalando como sinônimo da vivência urbana, onde os cidadãos condôminos, mesmo que já moradores de um modelo que visava este fim, antes não sentiram a real necessidade. O crescimento da cidade de Macapá acontece mais rápido do que os planejamentos conseguem abarcar, muito menos realizar. Assim, segue um fluxo já conhecido e debatido, onde as questões sociais assumem um papel negativo (sob esta concepção) na geração da cidade.

Inclusive, o modelo urbanístico de um condomínio fechado, na escala do urbano promove a valorização do automóvel (ARANTES, 2011, p. 62), o qual se torna apenas um elemento de ligação entre vários enclaves (o “carro-cápsula”), que se configuram como um “arquipélago conformado por pequenas ilhas de auto-segregação” (DUHAU, 2008 apud ARANTES, 2011, p. 149). Deste modo, transforma as vias



urbanas no que Augé (2004) denomina como “não lugares”, espaços sem identidade no qual a interação com o outro se pauta numa sensação de suspeição.

Considerações finais

O debate acerca do tema se pauta em questões relativas a revisões dos conceitos atribuídos ao espaço estudado, uma vez que o mesmo se encontra em constante transformação. O espaço urbano como ator das questões sociais se mostra como diagnóstico da atual crise da urbanidade moderna, sendo a via envolvida no conflito, um estopim para o conflito das dinâmicas dos estratos sociais.

A causa em questão não deve ser vista como um embate entre certo ou errado, mas como uma questão a ser plenamente debatida diante da análise do direito de viver ou não viver a cidade. Uma determinada população cobra o seu direito de isolamento, adquirido através do próprio poder aquisitivo, o que impacta diretamente a vivência da comunidade vizinha, através da interferência no direito de ir e vir, e viver a cidade.

Não se propõe portanto, uma solução imediata para esta situação, apenas objetiva-se trazer este caso ao conhecimento da sociedade amapaense, sobretudo à gestão pública, que tem a obrigação de tomar medidas corretivas e conciliadoras para a boa vivência das comunidades destacadas ao longo do texto. Ressalta-se enfim, a importância da manutenção dos direitos de cada cidadão brasileiro em sua relação com o espaço público, que caso não sejam respeitados, pode-se resultar na ausência de uma genuína experiência de vida pública, pautada na experiência social heterogênea.

Referências

AUGUSTO, Maria Helena Oliva. Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. **Revista brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 216-222, Feb. 2002.

ARANTES, Rafael de Aguiar. **Fugindo dos “males” da cidade: Os condomínios fechados na Grande Salvador**. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

ÁVILA, Afonso Maria de Sousa. **Questões gerais acerca das atribuições do condomínio Conjunto Residencial Mônaco**. Entrevista concedida aos autores. Macapá, 20 de outubro de 2018.

ÁVILA, Gabriela Ferreira; MOREIRA, Juliana de Castro; MORAIS, Tais Oliveira de; RIBEIRO JÚNIOR, Wellington Gatinho; COSTA, Jodival Maurício da. **O Bairro Universidade: uma análise sobre a ressaca do Tacacá**. Trabalho não publicado.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.



VII SEMANA DE ARQUITETURA E URBANISMO (SAU 2018)
MOBILIDADE URBANA E SUSTENTABILIDADE: POR ONDE TU ANDAS ?

EIXO I: MOBILIDADE URBANA E POLÍTICAS PÚBLICAS
EIXO II: MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE
EIXO III: MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE
EIXO IV: TRANSPORTES ALTERNATIVOS E POTENCIALIDADES

MACAPÁ, AMAPÁ, BRASIL
29,30,31 DE OUTUBRO & 01 DE NOVEMBRO DE 2018

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros**. São Paulo: Edusp, 2000.

MACAPÁ. Lei Complementar nº 29 - PMM, de 24 de junho de 2004. **Institui as normas de uso e ocupação do solo no município de Macapá e dá outras providências**. Macapá, AP, 2004.

MACAPÁ. Lei Complementar nº 30 - PMM, de 24 de junho de 2004. **Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano do município de Macapá e dá outras providências**. Macapá, AP, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Sinopse do Censo de 2010. Disponível em <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/>> Acesso em 23 out. 2018.