

Caracterização da mobilidade e dos espaços públicos através da cocriação como subsídio para a definição de diretrizes que permitam projetos de regularização fundiária do assentamento habitacional precário Porto Ferreira

Autores: Gabriela Azevedo da Silva¹, Prof.^a. Dra. Vera Lúcia Blat Migliorini²

Colaboradores: Elienai Araújo Sales³, Vitória Andreolli Campos⁴

^{1,2,3,4}Centro Universitário Barão de Mauá

¹*gabii.azevedosilva@hotmail.com, Arquitetura e Urbanismo*, ² *vera.blat@baraodemaua.br*

Resumo

Esta pesquisa avalia a questão da mobilidade e dos espaços públicos no assentamento habitacional precário de Porto Ferreira, na cidade de Ribeirão Preto/SP, a partir da percepção dos próprios moradores, buscando reunir subsídios para a construção de uma metodologia participativa na tomada de decisões relacionadas a projetos de urbanização para fins de regularização fundiária.

Introdução

O processo de urbanização no Brasil, nas últimas décadas, foi marcado por políticas de planejamento e intervenções urbanas deficitárias, o que culminou em enormes desigualdades socioespaciais e em um isolamento geográfico e cultural de grande parte da população, principalmente dos menos favorecidos.

O estudo das políticas urbanas no Brasil indica que, a partir do ano de 1980, as cidades buscaram outras soluções de intervenção para assentamentos informais, diferentes das anteriormente praticadas, e que se concretizaram na urbanização de algumas comunidades. As soluções de mobilidade e acessibilidade fazem parte do sistema de infraestruturas a serem abordadas para a promoção da regularização urbanística e fundiária desses locais.

A cidade de Ribeirão Preto, embora apresente elevados índices de desenvolvimento econômico, reflete a desigualdade social e territorial marcada pela presença cada vez mais intensa de assentamentos habitacionais precários e, a expansão do modelo econômico gerador de pobreza e exclusão social na cidade promoveu áreas de assentamentos não urbanizados, apresentando problemas em relação ao provimento de serviços públicos e infraestruturas, como saneamento básico, educação, saúde e mobilidade urbana.

As cidades cresceram, pois, com pouco ou nenhum planejamento, e com o investimento em infraestrutura seguindo (e não antecedendo) a ocupação efetiva do solo. [...] Com isso gerou-se uma enorme disparidade entre os preços da terra nos mercados formais e as possibilidades de renda da maioria da população. É nesse quadro de escassez relativa de terra urbanizada a preços acessíveis que se dá a formação das favelas (Cardoso, 2007, p. 222).

A qualificação urbana dessas áreas ocupadas pela população de baixa renda é um desafio para a cidade de Ribeirão Preto e passa tanto pela melhoria da mobilidade, quanto pela oferta estruturada de transportes e pela acessibilidade, objetivando minimizar a segregação socioespacial, promover o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade urbana.

Assim, os diferentes meios de transporte, nos diversos modais, devem ser orquestrados em conjunto, essencialmente dando prioridade ao pedestre e articulando, de maneira sustentável e hierarquizada, meios de transporte coletivos. (PEREGRINO, Y. R.; BRITO, A. L. R.; SILVEIRA, J. A. R., 2017, p.4)

O grande problema tem sido encontrar soluções de transporte que superem as condições adversas e propiciem melhor mobilidade e acessibilidade a estas pessoas, não só dentro das próprias comunidades, mas também em relação ao restante da malha urbana, na conexão entre tais assentamentos e a cidade urbanizada.

A lógica da urbanização brasileira trata esses aglomerados como anomalias. O poder público realiza desocupações e remoções, com o intuito de entregar determinadas regiões à iniciativa privada, realoca essas populações pobres em regiões periféricas, acentuando os impasses relacionados à infraestrutura e à mobilidade, e assim, esses assentamentos não são somente a causa da desigualdade social, mas uma consequência de

uma reprodução de desocupações e realocações da própria administração pública, além de sua morfologia construtiva complexa dificultar a prestação de serviços e infraestruturas.

Repensar essas localidades envolve uma melhor condição das moradias, vias públicas, saneamento básico, coleta de lixo e diversos fatores que interferem na qualidade de vida dos moradores, principalmente a mobilidade e os espaços públicos para lazer e ação conjunta da população, enfatizando o caráter participativo do assentamento, caracterizando um processo de cocriarão pelos próprios moradores, priorizando suas reais necessidades.

Se o projeto de urbanização, além de solucionar os problemas relativos a saneamento básico, acesso a serviços públicos e acessibilidade, contemplar também a inclusão de espaços adequados para as práticas de sociabilização da comunidade, formação para o mercado de trabalho e geração de renda, a partir de um processo que envolva a escuta dos seus moradores, capaz de reconhecer os seus hábitos, suas relações dentro da comunidade e suas atividades produtivas, é indubitável que as desigualdades socioespaciais e o isolamento geográfico e cultural dessas pessoas sejam certamente minimizados.

Objetivos

Esta pesquisa tem como objetivo geral reconhecer e avaliar a questão da mobilidade em um assentamento habitacional precário.

Face a este objetivo geral, apresentam-se os seguintes objetivos específicos:

Conhecer a realidade físico ambiental do assentamento precário;

Analisar o comportamento dos moradores quanto ao índice de mobilidade;

Reconhecer as reais demandas do assentamento quanto à transporte público;

Analisar o índice de propriedade de veículos privados;

Reconhecer as durações e motivos das viagens e a percepção quanto à segurança viária;

Identificar através de pesquisa com os moradores a qualidade e dimensões das vias e passeios públicos;

Reconhecer os conflitos na mobilidade no local;

Compreender como tem se dado o uso e apropriação dos espaços públicos no assentamento precário, sua utilização, sua importância para o lazer, educação e cultura e o impacto sócio territorial destes espaços no cotidiano dos moradores, estes espaços são promotores de socialização, reunião e encontro ou estão sendo apropriados por grupos sociais que os destinam para outras finalidades (novas invasões).

Metodologia

O processo de industrialização e urbanização no Brasil, que tem início no século XX, faz com que o perfil agrário e de poucas cidades consolidadas se torne uma economia urbano-industrial, em que a população rural busque oportunidade de trabalho assalariado e informal na cidade e por seus baixos salários, não conseguem ingressar no mercado formal de moradia, restando apenas a opção da “auto-construção” nas áreas periféricas destes centros urbanos.

Desta forma, essa “urbanização da periferia” se resume em espaços distantes dos locais de trabalho, carentes de infraestruturas, equipamentos e serviços, sem qualidade e abandonados pelo poder público, dando início às favelas e assentamentos precários.

Com as crises econômicas dos anos 70 e 80, o desemprego se torna crescente no Brasil e, conseqüentemente, a precariedade das cidades se torna uma realidade, resultando no crescimento desses assentamentos e, mesmo com futuras políticas de regularização e qualificação destes espaços, que são vistas como uma possibilidade de enfrentar a questão das moradias precárias, minimizou-se o problema, se tornando um avanço nas políticas de intervenção nesses assentamentos, porém, não sanou por completo a questão da urbanização periférica.

A partir dos anos 2000, os programas de intervenção em assentamentos precários e informais ganham nova força e passam a implantar serviços públicos como transporte e equipamentos comunitários, dos quais as comunidades eram carentes, dando maior importância às áreas de integração e lazer dos moradores.

Para começar a reverter o ciclo de desigualdade e precariedade urbana destes extensos territórios de pobreza vê-se atualmente na América Latina a implementação de um conjunto de novas políticas sociais para enfrentar o quadro de pobreza extrema da região, com importantes investimentos públicos e reatamento no urbano, especialmente de intervenção pública em favelas e loteamentos populares resultantes dos avanços de novos instrumentos urbanísticos assim como de lutas sociais pelo melhoramento de suas condições de vida. (ZUQUIM, M. D. L.2015, p.8)

Embora sejam visíveis os avanços na qualidade dos assentamentos através dos anos no Brasil, ainda é evidente o distanciamento da população destas condições, de equipamentos de qualidade, transporte público que conecte as áreas afastadas do centro, e até mesmo, no interior destas áreas, espaços que permitam a qualidade ambiental e social, entre outros serviços públicos e a própria

sustentabilidade social, marcando uma característica das favelas das cidades brasileiras.

Voltando os olhares à questão da mobilidade e os espaços públicos em uma área urbana assentada informalmente, considera-se espaços de circulação e a oferta de transporte público, espaços verdes e de recreação que, não só no centro urbano, mas em qualquer situação de moradia, proporcionam condições necessárias e indispensáveis para a vida, devendo ser acessíveis a todas as pessoas, com passeios pavimentados, sinalização e iluminação que atendam e permitam as dinâmicas de uso dentro destas comunidades.

A forma com que estes elementos se dispõem nos assentamentos, afetando a mobilidade, a acessibilidade e a realização do envolvimento dos indivíduos, tendo um papel multifuncional e dinâmico de unificação do tecido urbano consolidado e a urbanização periférica. De tal modo, a estrutura urbana das favelas e assentamentos informais se fizeram de forma espontânea pelos próprios moradores, resultando da disponibilidade de espaços, sobrando áreas que vão configurando ruas, vielas e terrenos livres para lazer e convivência, o que, embora atenda às necessidades de maneira imediata, se tornam obstáculos ao acesso de ônibus, caminhões que recolhem o lixo e outras infraestruturas nessas áreas.

Em meio a este cenário, há uma preocupação com o futuro das cidades e suas ocupações desordenadas e precárias, sem saneamento básico, transporte público, qualidade espacial e áreas verdes, contribuindo para a degradação da qualidade de vida da população. Realidade como esta, mesmo com a constante busca por uma cidade mais humana e sustentável, aumenta a cada dia e afastam esses moradores informais de seus direitos básicos de qualidade e, pelo mesmo motivo, resultam na questão da moradia precária, gerando um fluxo circular ininterrupto e frequente.

Em relação a mobilidade, envolve a abertura e pavimentação de vias, ligando-as à existente, viabilizando o acesso a serviços de transporte coletivo, ambulâncias, coleta de lixo e mais qualidade ao pedestre e aos usuários de bicicleta, refletindo a preocupação com a acessibilidade e a interligação com outras partes da cidade, interferindo o mínimo possível nas habitações construídas. Ao pensar na mobilidade urbana nesses assentamentos, se produzirá uma cidade mais integrada, reduzindo, consideravelmente, a desigualdade de acesso aos equipamentos e infraestruturas.

Fez-se necessário, para fundamentar este trabalho, o desenvolvimento de pesquisas documentais, levantando dados e projetos de

referência, suficientes para nortear a pesquisa e reforçar o conteúdo estudado sobre mobilidade e espaços públicos em assentamentos precários, dando subsídios para diretrizes projetuais.

A pesquisa documental tem como objetivo a criação de condições melhores para mobilidade e acessibilidade em assentamentos não urbanizados, possibilitando a melhoria da qualidade dos espaços urbanos pequenos, oferecendo atividades que integrem a população de uma maneira geral, equilibrando as necessidades de lazer das pessoas e a qualidade de vida dos moradores, além de uma solução projetual integrada e humanista, que atendam às necessidades da população do assentamento.

A pesquisa empírica se deu através do levantamento de um assentamento, tendo como critério básico, sua inserção na fase T2 do Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) declarados como passíveis de regularização fundiária pelo Decreto Municipal 150 de 14/06/2019 que por sua vez complementa a lista dos assentamentos enquadrados nessa categoria pelo Decreto Municipal de número 360/2017, que instituiu o Programa de Regularização Fundiária em Ribeirão Preto (Sendo o T1 os assentamentos prontos para regularização fundiária e o T4 com o maior grau de dificuldade para regularização fundiária).

Definido, portanto, o assentamento objeto de estudo do projeto de iniciação científica, demos início aos encontros virtuais a fim de conhecer a comunidade e seus moradores. A princípio, foi realizada uma reunião através do aplicativo zoom, com 8 pessoas escolhidas pelo líder para serem os pontos chave da pesquisa. Houve a apresentação das três alunas do projeto, explicando a sua graduação e qual seu papel no projeto, além da própria Orientadora, Vera. Apresentadas Elienai, responsável pelas questões de moradia, Vitória, responsável pelas questões ambientais e de infraestrutura e por último, Gabriela, pela mobilidade e espaços públicos.

O contato com o líder Dione, assim como com outros moradores do assentamento através de uma plataforma virtual, além de enfatizar o caráter participativo da pesquisa, caracterizando um processo de cocriação e entender o funcionamento da comunidade, ilustram as necessidades reais para uma requalificação de qualidade. Os instrumentos utilizados para alcançar estes objetivos foram questionários elaborados através da plataforma do Google Forms e vídeo chamadas pelo Whatsapp.

As entrevistas geraram maior conhecimento das infraestruturas do local, identificação do uso dos modais e espaços público, análise do espaço através de imagens feitas pelo próprio líder e os

membros, percebendo o meio ambiente e seu comportamento. Os instrumentos utilizados para alcançar estes objetivos foram fotos e os próprios questionários, que embasaram a pesquisa, demonstrando o comportamento dos usuários, a estética do local e as potencialidades e problemáticas de cada assentamento.

Para facilitar o acesso aos moradores, criamos um grupo no WhatsApp, exclusivo do Programa de Iniciação Científica na comunidade Porto Ferreira, no qual foram adicionadas as oito pessoas escolhidas, onde enviamos, através de áudios e textos, mensagens de como gostaríamos que funcionasse nossa pesquisa, solicitando 3 imagens da comunidade nos três âmbitos estudados e também que respondessem um questionário online sobre questões gerais e específicas de cada tema e assim, reunir material suficiente para a análise e promover subsídios para a regularização fundiária.

Após este primeiro contato, nos reunimos via vídeo chamada, individualmente, com cada uma das pessoas, para explicar que, a intenção da pesquisa é colher dados e saber sobre o que as pessoas da comunidade pensam, o que gostam e o que poderia melhorar na sua forma de viver e de se relacionar com o outro e com a cidade, a fim de, subsidiar o programa de regularização fundiária.

Após este contato mais direcionado com os 8 moradores, liberamos o questionário para o restante dos moradores da comunidade, obtendo um total de 16 respostas apenas.

A análise dos dados foi realizada a partir das informações obtidas através das reuniões por vídeo chamada com cada morador e também pelas fotos e respostas dos questionários.

Resultados da Pesquisa

A comunidade Porto Ferreira, existente desde 2005, se localiza na cidade de Ribeirão Preto - SP no bairro Jardim Aeroporto. Compreende uma quadra, situada entre as ruas Porto Ferreira, Arlindo Brunelli, Capão Bonito e Barra Bonita, a área total é de aproximadamente 4000 m², se encontrando dentro da Zona de Urbanização Preferencial definida pelo Plano Diretor de Ribeirão Preto, ao lado do aeroporto, na área prevista para sua expansão.



Figura 1 – Localização da comunidade Porto Ferreira. Fonte: GoogleMaps

Ambientalmente não há área de preservação permanente, rios e não corre risco de alagamentos, inundações ou escorregamento, caracterizando uma área passível de ocupação em questões de riscos físicos, porém, o ruído sonoro deve ser considerado devido ao movimento de pouso e decolagem das aeronaves ocorrer bem próximo ao assentamento.

A comunidade Porto Ferreira tem acesso a ruas asfaltadas e dotadas de infraestrutura urbana, o que facilita a coleta de lixo feito pela empresa prestadora de serviços à prefeitura ESTRE. A água ainda é ligada informalmente, e a energia já está legalizada pela CPFL.

O questionário aplicado contém três partes, sendo a primeira o termo de consentimento, a segunda perguntas gerais relacionadas à comunidade em geral, e a terceira parte relacionada às questões de mobilidade e presença de espaços públicos, moradia e infraestrutura e meio ambiente. Focarei apenas nas perguntas de cunho geral e na parte em questão avaliada nesta pesquisa:

A análise das respostas dos 16 moradores se deu de forma individual para cada questão do formulário e serão descritas a seguir:

A Comunidade de Porto Ferreira possui, em sua maioria, vias asfaltadas e que possibilitam o tráfego de veículos e transporte público, o que traz mais qualidade de vida e comodidade aos moradores e, de maneira geral, são regulares a partir da visão dos usuários, alegando conseguirem caminhar e circular com tranquilidade apenas identificando alguns problemas como, buracos no asfalto, calçadas sujas e muitas vezes com entulhos. Algumas imagens podem ilustrar, as vias asfaltadas com buracos e vias não asfaltadas.

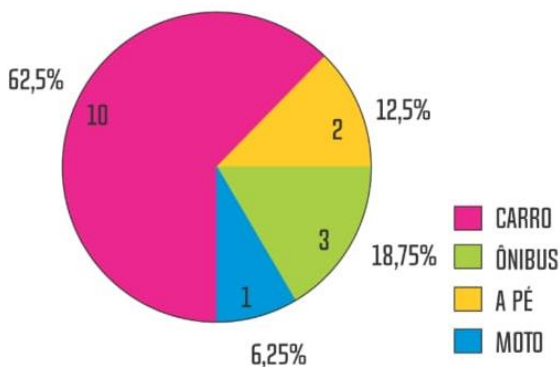


Figura 2 – Via asfaltada na Comunidade.
Fonte: moradora Aline.

Em relação à iluminação pública, as respostas a identificam de forma razoável, indicando que a maioria das ruas são bem iluminadas, apenas algumas tem problemas com a falta dela.

Em relação à locomoção dos moradores, 62,5% deles fazem o uso do seu carro particular para sair da comunidade para o seu trabalho ou outros afazeres e, apenas 18,75% dos entrevistados fazem uso do transporte coletivo.

Figura 3 – Gráfico de Locomoção dos moradores.



Segundo os moradores, os ônibus de transporte coletivo atendem a comunidade e tem parada em pontos próximos.

Em relação à pergunta referente a veículo próprio, apenas duas pessoas das 16 entrevistadas não possuem veículo e necessitam do transporte público para se locomover.

Para as necessidades do dia a dia, existem estabelecimentos comerciais dentro da comunidade, porém não atendem de maneira eficaz o consumidor, sendo muitas vezes, caro ou até mesmo não possuindo itens necessários.

Em relação às áreas públicas e de integração da população, a Comunidade possui apenas um campo de futebol, onde as crianças se reúnem para praticar esportes e para o lazer da população.



Figura 4 – Campo de futebol da Comunidade.
Fonte: moradora Gislaïne.

Além de possuir apenas uma área pública coletiva de lazer e encontro dos moradores, ainda não possui a qualidade desejada, causando o pouco uso por parte dos mesmos e até mesmo o descaso. De acordo com o questionário aplicado 11 pessoas marcam que nunca utilizam a área de lazer ou que utilizam menos de uma vez por mês, por não ser de boa qualidade e adequada.

Todas as respostas do questionário, pedem, além da reforma do campo, espaços de maior qualidade, uma praça com brinquedos para as crianças, um centro comunitário, espaço adequado para reuniões e eventos da comunidade.

Até outubro de 2020 foram contabilizados 50 domicílios, com 120 pessoas habitantes na comunidade de acordo com o representante e, em geral as pessoas têm uma qualidade de vida mínima estável pois possuem acesso a água e esgoto (ainda ilegal), energia (legalizada) e recolhimento do lixo pela prefeitura, as três vias circundantes são asfaltadas, e uma não está asfaltada. Há também uma viela interiormente que dá acesso ao centro da comunidade que está parcialmente concretada pela comunidade, que limpa e cuida dos espaços em comum tornando assim um lugar harmônico.

Em relação ao tema de espaços públicos e mobilidade, são maiores as insatisfações por parte dos moradores, pois são carentes de áreas de uso coletivo, arborização urbana e programas de mobilidade que conectem a comunidade com o centro da Cidade de Ribeirão Preto.

Conclusões finais

Podemos Concluir que os moradores têm acesso a automóveis particulares que facilitam sua locomoção na cidade e a maioria dos entrevistados não depende do transporte público (ônibus), porém, apesar de atenderem a área, observamos que não existe ponto de ônibus adequado, com mobiliário acessível. As vias, como colocado acima, são em sua maioria asfaltadas e possuem regular qualidade, porém, nota-se a falta de regularização nas mesmas e até mesmo de elementos do mobiliário urbano para o uso da população e falta de cuidado, não só pelos moradores, mas também pelo poder público.

De acordo com a população da comunidade, seria necessária para a regularização, a adequação das ruas já asfaltadas com sinalização e na rua não asfaltada, recapear e sinalizar.

Embora, como visto acima, a maioria utilize de automóveis particulares, é de extrema importância da questão da mobilidade, promover a integração entre os modais de transporte privado, transporte público e o uso de bicicletas, portanto, intensificar as rotas de ônibus e implantar uma ciclovia que conecte a comunidade a outros pontos da cidade, de forma a ativar a mobilidade.

Em relação aos comércios e serviços presentes dentro da comunidade, o questionário demonstra que, em sua grande maioria, não atendem as necessidades do dia a dia dos moradores, e importante para a regularização fundiária, equipamentos como supermercados, farmácias, e outros comércios e serviços que supram as demandas do local e evite maiores locomoções por parte dos moradores como solicitado pelos moradores.

É de extrema importância notar a falta de arborização nas calçadas para gerar sombra e melhorar o microclima do local, assim como áreas de praças e espaços coletivos para o uso da população, o que se faz extremamente necessário, segundo os moradores para a geração de pertença pelos, integração e lazer das crianças e tantos outros benefícios que os espaços coletivos e de lazer proporcionam às pessoas e à cidade como um todo.

No questionário, foi pontuada como importantes ações para requalificar o campinho existente e promover outros espaços para o encontro e reuniões da própria comunidade que eles fazem, bem como arborização nas vias identificada como necessária pela população do local nos encontros via WhatsApp.

O crescimento urbano exacerbado e a instalação de comunidades precárias nas periferias agridem o meio natural, que é o suporte da vida humana e da cidade. Para solucionar muitos dos problemas

ambientais causados por esse crescimento, tem sido comum a prática de políticas ambientais, implantando áreas verdes em meios urbanos por possuírem função ecológica, paisagística e recreativa, qualidade estética, funcional e ambiental nestes espaços, além de contribuir para a sustentabilidade e criação de microclimas nos centros urbanos.

Nesse sentido, apresenta notável relevância social, pois implica a melhoria da qualidade de vida da população, através da construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas, valorizando o espaço público, dinamizando as atividades ali realizadas com melhorias urbanas de acessibilidade, mobilidade e de sua própria paisagem.

Referências

BRANDÃO, B. H. B.; BUENO, L. M. D. M. **Intervenções de mobilidade e acessibilidade em programas de urbanização de favelas: análise em São Paulo e Rio de Janeiro de 1996 a 2012.** arquitetura revista, Campinas, v. 14, p. 231-242, julho/dezembro 2018. ISSN 2.

CARDOSO, A.L. 2007. **Avanços e desafios na experiência brasileira de urbanização de favelas.** Cadernos Metrópole, 17:219-240.

PEREGRINO, Y. R.; BRITO, A. L. R.; SILVEIRA, J. A. R. **Espaço livre público informal como locus da oportunidade e da integração socioespacial da cidade: o caso da favela Beira Molhada, em João Pessoa - PB, Brasil.** Revista Brasileira de Gestão Urbana, Universidade Federal da Paraíba - João Pessoa, v. 9, setembro/dezembro 2017. ISSN 3.

Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. **PLHIS. Plano Local de Habitação de Interesse Social.** Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, 2020. 138 p. Disponível em: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/plhis-texto-aud19.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2020.

ZUQUIM, M. D. L. **SL-56. Espaços públicos em assentamentos populares: apropriação por quem? Pra que?** XVI ENANPUR. Belo Horizonte, p. 8. 2015.

ZUQUIM, M. D. L. **Urbanização de assentamentos precários em São Paulo: o discurso.** Universidade Nacional da Colômbia. Bogotá. 2012.