FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DE SÃO PAULO

A MICROMOBILIDADE COMO COMPONENTE DE QUALIFICAÇÃO URBANA

Articulação entre diferentes escalas
de mobilidade no Jardim Ângela

CAMILLE MARGAUX BIANCHI

2017

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DE SÃO PAULO

A MICROMOBILIDADE COMO COMPONENTE DE QUALIFICAÇÃO URBANA

Articulação entre diferentes escalas
de mobilidade no Jardim Ângela

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo como requisito para obtenção do
título de mestre

Área de concentração
História e fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Orientadora
Prof^a. Dr^a. Marta Dora Grostein

CAMILLE MARGAUX BIANCHI

2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Email: cbianchi@readymake.org

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

BBian Bianchi, Camille Margaux
 A micromobilidade como componente de qualificação urbana : Articulação entre diferentes escalas de mobilidade no Jardim Angela / Camille Margaux Bianchi; orientadora Marta Dora Grostein. - São Paulo, 2017.
 152 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

1. Micromobilidade. 2. Planejamento Urbano. 3. Território Periférico. 4. Jardim Angela. 5. Região Parisiense. I. Grostein, Marta Dora, orient. II. Título.

Esta pesquisa constitui a síntese de experiências cruzadas entre a França e o Brasil, durante as quais numerosas pessoas me guiaram e me inspiraram. Quero destacar aqui algumas delas, lembrando que tal trabalho é fruto de inúmeros encontros e trocas que fazem da pesquisa acadêmica antes de tudo uma vivência humana.

Quero primeiro agradecer a minha orientadora Marta Dora Grostein pela confiança e liberdade que ela me deu no desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço Mireille Apel Muller e Luiza de Andrada e Silva, do Instituto Cidade em Movimento, que viabilizaram todo o estudo de campo desta dissertação e com quem compartilho a convicção de que a pesquisa deve construir diretrizes de projeto orientadas com prioridade para os habitantes e para os territórios mais vulneráveis.

Agradeço também todos os contatos do Jardim Ângela que tive a oportunidade de conhecer nestes três últimos anos pela sua disponibilidade constante, abrindo as portas de uma região complexa para uma estrangeira, além dos preconceitos e das barreiras linguísticas.

Por fim, agradeço o meu marido Maxime por ter me acompanhado com tanta paciência durante esses longos períodos de trabalho.

RESUMO

Esta pesquisa tem como objeto o estudo da dinâmica interna dos territórios periféricos pela análise da micromobilidade relacionada à implantação de infraestrutura de transporte de âmbito regional.

O trabalho pretende demonstrar as qualidades das redes e malhas de micromobilidade como fonte informativa das dinâmicas socioespaciais contidas no território informal e como componente de qualificação urbana, trazendo para o projeto metropolitano dados cruciais sobre o seu funcionamento interno e as potencialidades de articulação com as escalas de mobilidade maiores.

Ao considerar a malha de mobilidade como rede espacial, com densidade própria e capacidade de impregnação no território, nos interessa vislumbrá-la como ferramenta física de composição urbana, capaz tanto de dar acesso e de gerar polaridade, de construir as redes de proximidade, e de fomentar o sentimento de identidade pelos seus usuários.

A pesquisa aborda aspectos contemporâneos das transformações na periferia metropolitana no contexto do distrito do Jardim Ângela em São Paulo ao identificar as especificidades próprias deste local em diferentes escalas.

ABSTRACT

The research studies the internal dynamics of suburban territories through the analysis of micromobility related to the implementation of regional transport infrastructure.

This paper aims at demonstrating the values of micromobility networks as an informative source of the sociospatial dynamics contained in the informal territory and as a component of urban qualification. These networks bring crucial data to the metropolitan planning about its internal functioning and the potentialities of articulation with larger scales of mobility. Mobility as a spatial network, with its own density and impregnation capacity in the territory, becomes a physical tool of urban composition, giving access and generating polarity to build proximity networks and to foster the sense of identity by its users.

The research deals with contemporary aspects of the ongoing transformations in suburban district Jardim Ângela in São Paulo, identifying the specific characteristics of this area at different scales.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Distrito do Jardim Ângela e recortes de pesquisa	6
Mapa 2. A metrópole parisiense: a mancha urbana e a corora periurbana	8
Mapa 3. Os recortes sucessivos da Região Parisiense do plano PROST de 1934 e do plano PADOG de 1960.	10
Mapa 4. Mapa esquemático da organização viária do PADOG com os eixos projetados em linha pontilhada. (DREIF, 1960)	12
Mapa 5. Mapa das futuras linhas do RER projetadas.	14
Mapa 6. Mapa geral do SDAURP,	15
Mapa 7. Implantação da nova rede do metrô GPE	18
Mapa 8. Mapa da rede de ferrovia existente e projetada	19
Mapa 9. Mapa esquemático da malha de ciclovias a ser reforçada.	20
Mapa 10. Hiperlocalidade: Esquema das diferentes redes de mobilidades a serem conectadas.	20
Mapa 11. Estratégia de valorização dos espaços naturais da Região Île de France.	22
Mapa 12. Estratégia de reequilíbrio das polaridades econômicas da Região Île de France.	24
Mapa 13. Densidade dos espaços urbanizados de 50 habitantes /Ha.	26
Mapa 14. Sistema de construção dos cachos de proximidade	28
Mapa 15. A distribuição da proximidade	30
Mapa 16. Jardim Ângela: Áreas de risco	34
Mapa 17. Macroáreas da macrorregião sul 2	38
Mapa 18. Corredores de ônibus existentes e planejados 2016 e 2020	43
Mapa 19. Rede cicloviária existente e planejada	43
Mapa 20. Destritos de destino de trabalho dos entrevistados	47
Mapa 21. Situação geral do projeto Viário Sul do BRT	50
Mapa 22. Lugares de acidente e atropelamento no avenida M'Boi Mirim	55
Mapa 23. Pontos críticos de travessia na avenida M'Boi Mirim	55

Mapa 24. Os territórios de Ação da prefeitura regional do M'Boi Mirim	60
Mapa 25. Recorte do Território de Ação 182	61
Mapa 26. Área de abrangência do Terminal Capelinha	64
Mapa 27. Programa de Intervenção do entorno imediato do Terminal Capelinha	65
Mapa 28. Programa de Interesse público do Terminal Capelinha	66
Mapa 29. Primeiro recorte de estudo, ao longo do eixo da av. M'Boi Mirim	70
Mapa 30. Recorte de estudo do local do Bambuzal	73
Mapa 31. Recorte de estudo do local do Menininha	74
Mapa 32. Recorte de estudo do local do Fundão	76
Mapa 33. Simulação a partir da escola municipal Pereira Machado no Jardim Ângela par um percurso a pé durante 5,10, e 15 min sem e com as passagens.	86
Mapa 34. percentual de uso de cada passagem do local do Menininha	89
Mapa 35. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Menininha	89
Mapa 36. diversidade dos percursos efetuados pelos entrevistados no local do Menininha	90
Mapa 37. Relação territorial e delimitação dos cachos de proximidade.	92
Mapa 38. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Bambuzal.	94
Mapa 39. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Bambuzal	95
Mapa 40. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Menininha	96
Mapa 41. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Fundão	97
Mapa 42. Local de moradia das pessoas entrevistadas no local do Bambuzal.	98

Mapa 43. Local de moradia das pessoas entrevistadas no local do Menininha.	
99	
Mapa 44. Local de moradia das pessoas entrevistadas no local do Fundão.	100
Mapa 45. Situação das escolas que frequentam as crianças dos entrevistados para os locais do Bambuzal (1) e Menininha (2).	103
Mapa 46. Situação das escolas que frequentam as crianças dos entrevistados para os locais do Fundão (3).	104
Mapa 47. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Bambuzal.	106
Mapa 48. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Menininha.	107
Mapa 49. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Fundão.	108
Mapa 50. Equipamentos de cultura públicos municipais e espaços culturais associativos.	111
Mapa 51. Rede de conectividade entre as associações do Jardim Ângela.	112
Mapa 52. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Bambuzal.	131
Mapa 53. diversidade dos percursos efetuados pelos entrevistados no local do Bambuzal.	132
Mapa 54. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Fundão.	133
Mapa 55. diversidade dos percursos efetuados pelos entrevistados no local do Fundão.	134

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Fotos das calçadas do Jardim Ângela	44
Figura 2. Tempo para chegar ao trabalho	48
Figura 3. Perfis do viário projetado do corredor do BRT Viário Sul	51
Figura 4. Foto da ponte acima do Rio Embu-Mirim	51
Figura 5. Fotos dos canteiros centrais situados na estrada M'Boi Mirim.	54
Figura 6. Diagramas da idade dos entrevistados, e comparação das atividades profissionais por gênero.	78
Figura 7. Comparação do tempo de moradia dos entrevistados entre o total das respostas e o entrevistados do Fundão	79
Figura 8. : Fotos das diferentes passagens onde foram feitas as entrevistas	81
Figura 9. : Fotos das diferentes passagens onde foram feitas as entrevistas	82
Figura 10. : Diagrama ilustrando as melhorias prioritárias desejadas pelos entrevistados, no local do Menininha.	83
Figura 11. : Tipo de modal usado para o trajeto da casa até a escola, tempo geral do trajeto e tempo do trajeto a pé.	102
Figura 12. : Fotos das ações culturais locais nas passagens.	114
Figura 13. Questionário utilizado para a pesquisa de campo.	125
Figura 14. Questionário utilizado para a pesquisa de campo.	126
Figura 15. Exemplo de questionário preenchida durante uma entrevista no local do Bambuzal.	127
Figura 16. Exemplo de questionário preenchida durante uma entrevista no local do Bambuzal.	128
Figura 17. Exemplo de questionário preenchida durante uma entrevista no local do Bambuzal.	129
Figura 18. Exemplo de questionário preenchida durante uma entrevista no local do Bambuzal.	130

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO

- 1 QUESTÃO PRINCIPAL DA DISSERTAÇÃO
- 4 OBJETIVOS DO TRABALHO

7 PROJETOS URBANOS E ABORDAGENS: RELAÇÃO ENTRE CONCEITOS E PRÁTICAS

- 7 RELAÇÃO ENTRE ÁREA CENTRAL E PERIFERIA NO PLANO METROPOLITANO PARISIENSE DE 2013
 - 9 *O esboço de descentralização industrial no plano metropolitano de 1960*
 - 13 *As “Villes Nouvelles” e a política de desadensamento do centro da região parisiense com o plano de 1965*
 - 16 *O Schéma Directeur de la Région Île de France, SDRIF, de 2013*
- 25 UMA NOVA ABORDAGEM DO TERRITÓRIO PERIURBANO: A PESQUISA DA EQUIPE BRÈS + MARIOLLE ET CHERCHEURS ASSOCIÉS (BMCA) DE 2013

31 RELAÇÃO ENTRE PROJETOS E CONTEXTO NO JARDIM ÂNGELA

- 32 RETRATO POPULACIONAL DO JARDIM ÂNGELA
- 37 AS DIRETRIZES DA MOBILIDADE EM GRANDE ESCALA, PDE E PLANO DE MOBILIDADE
- 45 O PROJETO VIÁRIO SUL DO BRT NA REGIÃO DO JARDIM ÂNGELA
- 57 DESAFIOS NA INTEGRAÇÃO ENTRE ESCALAS DE MOBILIDADE

67 MICROMOBILIDADE -MACROACESSIBILIDADE

- 68 PARA UMA PESQUISA EXPLORATÓRIA
 - 68 *Observar o território*
 - 71 *Duas escalas de estudo*
- 77 PERFIL DOS ENTREVISTADOS
- 80 O RETRATO DAS PASSAGENS
 - 80 *Passagens e precariedade*
 - 84 *Microaderência e macroabrangência*
- 87 A MICROMOBILIDADE EM REDE
 - 87 *Trechos e percursos*
 - 93 *Conectividade*
- 109 O SIMBOLISMO DAS PASSAGENS
 - 109 *Além da mobilidade*
 - 115 *O espaço aberto*

119 A MICROMOBILIDADE QUALIFICADORA DO TERRITÓRIO

122 BIBLIOGRAFIA

124 ANEXOS

QUESTÃO PRINCIPAL DA DISSERTAÇÃO

Esta pesquisa tem como objeto o estudo da dinâmica interna dos territórios periféricos pela análise da micromobilidade relacionada à implantação de infraestrutura de transporte de âmbito regional.

O trabalho pretende demonstrar as qualidades das redes e malhas de micromobilidade como fonte informativa das dinâmicas socioespaciais contidas no território informal e como componente de qualificação urbana, trazendo para o projeto metropolitano dados cruciais sobre o seu funcionamento interno e as potencialidades de articulação com as escalas de mobilidade maiores. Ao considerar a malha de mobilidade como rede espacial, com densidade própria e capacidade de impregnação no território, nos interessa vislumbrá-la como ferramenta física de composição urbana, capaz tanto dar acesso e de gerar polaridade, de construir as redes de proximidade, de fomentar a imageabilidade¹ (LYNCH, 1960) dos seus usuários, isto é, a capacidade de representatividade de um território por seus espaços de circulação.

O tema do trabalho também remete à necessidade de repensar o modo de projetar a grande escala de transporte e qual será a sua integração no território acolhedor. O esquema ultrapassado de considerar os eixos metropolitanos de mobilidade impermeáveis, projetados em função do automóvel, dando a primazia à velocidade na sua construção, teve como consequência a ocultação da “dimensão concretamente espacial” (BRES, 1998), e se perpetuou no planejamento das grandes infraestruturas de transportes.

«L’approche spécifique de l’espace urbain à travers le réseau viaire est d’autant plus essentielle aujourd’hui

1 Kevin Lynch qualificou a imageabilidade – Imageability- como as “qualidades físicas que constroem um laço com os atributos da identidade e da estrutura mental.” (LYNCH, 1960)

que`la mobilité représente l`une des caractéristiques fondamentales des pratiques contemporaines, et qu`il incombe`au réseau viaire d`assurer le lien entre ces pratiques de`mobilité et l`espace urbain, entre le global et le local.`²

Este princípio está presente na implementação das redes mais recentes como as linhas de Bus Rapid Transit (BRT) de São Paulo, ou o metrô Grand Paris Express (GPE) em Paris que desconsideram a micromobilidade local. É necessário, portanto, um posicionamento mais subversivo de modo a alterá-lo. O projeto recente do escritório francês TVK sobre a desclassificação da autoestrada E40 em Bruxelas³ é um dos exemplos das iniciativas atuais de inversão da hierarquia da mobilidade, priorizando os elementos micro como um dos vetores de acessibilidade, inclusive em grande escala, nos territórios até hoje exclusivos de alta velocidade. Em outros termos, a observação mais acurada -à Fleur de Sol⁴ (MATTHEY, 2014)- do funcionamento da mobilidade em microescala como sistema em si abre a oportunidade da sua possível replicabilidade na abordagem do tema da mobilidade em grande escala que causa sérios problemas de integração e de viabilidade econômica. Essa postura é claramente identificada no trabalho da equipe de pesquisadores Brès + Mariolle et Chercheurs Associés (BMCA, 2013) no âmbito da pesquisa

2 “A abordagem específica do espaço urbano através da rede rodoviária é particularmente essencial hoje uma vez que a mobilidade é uma das características fundamentais das práticas contemporâneas, e que compete à rede rodoviária de garantir a ligação entre as práticas de mobilidade e o espaço urbano, entre o global e o local. “ (BRES, A. Le système des voies urbaines: entre réseau et espace, Flux, n°34, 1998 p 6.)

3 Este projeto de 2015 do escritório TVK se refere à mudança de uso de uma estrada situada na periferia de Bruxelas, cuja metade será transformada para as circulações ativas pedestres e ciclistas.

4 Literalmente “a flor de chão”, ao nível mais perto do chão.

da Grand Paris⁵ e que evidencia o fenômeno de especialização das redes internas de mobilidade como tradutores da dinâmica local, recolocando em questão a concepção toda da relação de dependência de um território periférico em relação à área central da metrópole.

O presente trabalho foi guiado por essa questão, e se propõe a abordar aspectos contemporâneos das transformações na periferia metropolitana no contexto do distrito do Jardim Ângela em São Paulo ao identificar as especificidades próprias deste local em diferentes escalas considerando as redes socioculturais e de mobilidade locais e globais.

Seu desenvolvimento se constrói a partir da articulação e do aprofundamento de análises que consideram as dimensões física, territorial, histórica e sociocultural de constituição e funcionamento dos espaços periféricos na análise de planos e projetos contemporâneos no contexto parisiense. Este exemplo é especialmente relevante devido às abordagens adotadas no encaminhamento de soluções para as áreas periféricas e sua relação com o contexto metropolitano, permitindo assim ancorar o embasamento conceitual necessário para analisar o território do Jardim Ângela frente aos investimentos públicos em infraestrutura de transporte previstos para a área.

3

5 Pesquisa em urbanismo que foi lançada em 2010 pelo ministério da cultura francês, convidando 15 equipes de pesquisadores para propor diretrizes inovadoras para repensar o planejamento da Região Île de France, a entidade administrativa regional de Paris.

OBJETIVOS DO TRABALHO

Duas vertentes se articulam na elaboração deste trabalho sem necessariamente constituir um estudo comparativo. Por um lado, a relação entre conceitos e práticas nas últimas revisões do plano diretor estratégico da região parisiense, com o objetivo de evidenciar a evolução do papel das regiões periféricas no projeto metropolitano e por outro o exercício analítico de um caso específico, o estudo do trecho do viário sul do BRT no Jardim Ângela. Para construir o estudo do território desta região, duas escalas de recortes e quatro locais foram determinados, que serão detalhados no capítulo 4 e que são visíveis no mapa a seguir.

No caso parisiense à evolução mencionada -do papel das regiões periféricas- somam-se aspectos relativos à mobilidade conforme o trabalho dos pesquisadores BMCA em 20013 que apresenta uma leitura focada sobre a reorganização territorial inerente ao sistema de micromobilidade interno do território suburbano da região parisiense.

Destaca-se na análise dos dois documentos mencionados, a questão da articulação centro-periferia, constituindo importante referencial para a leitura dos novos documentos de planejamento de São Paulo -Plano Diretor Estratégico (PDE) de 2014 e Plano de mobilidade (PlanMob) de 2015-. A análise será centrada no distrito do Jardim Ângela e sua relação com o centro metropolitano, dado que o corredor tronco do BRT e o seu projeto de prolongamento é o principal eixo de mobilidade de transporte público deste sistema relacional.

A questão relevante a ser equacionada é a adequação entre projetos e práticas, observando o impacto na escala local desta infraestrutura urbana e regional, e questionando a sua capacidade de articulação com o território existente.

O trabalho quer identificar em seguida, as estratégias de integração da grande escala de mobilidade com o contexto local, analisando as diretrizes do novo plano regional da prefeitura regional do M'Boi Mirim e dos recentes Plano de Integração Urbana relacionado aos terminais de ônibus.

Evidencia-se no estudo o papel da micromobilidade e na sua capacidade de

acessibilidade isotrópica considerando o seu nível de “aderência” com o território existente. Serão analisadas as características dos elementos de mobilidade local, principalmente as *passagens* -percursos muitas vezes improvisados utilizados pela população local- apontando para o potencial desses elementos como articuladores das diferentes polaridades locais pelo seu significado que elas conduzem nas percepções dos moradores.

Pela capacidade de integração das escalas de mobilidade, de maleabilidade com o território e de multifuncionalidade, as passagens se consolidam como importantes elementos de micromobilidade e, portanto, assumindo o papel de diretrizes de qualificação urbana e urbanística e como instrumento estratégico de articulação entre a pequena e a grande escala em projetos de transporte urbano em territórios produzidos na informalidade.

Mapa 1. Distrito do Jardim Ângela e recortes de pesquisa
(Fonte: SMDU 2014, elaboração própria)

2 | PROJETOS URBANOS E ABORDAGENS: RELAÇÃO ENTRE CONCEITOS E PRÁTICAS

RELAÇÃO ENTRE ÁREA CENTRAL E PERIFERIA NO PLANO METROPOLITANO PARISIENSE DE 2013

É interessante constatar o quanto os territórios periféricos são hoje objeto de novas considerações no planejamento e em projetos metropolitanos e como essa evolução de estatuto se reflete na questão da mobilidade.

Sem pretender retomar exaustivamente a história que dá origem à relação de pendularidade entre centro e periferia nas grandes metrópoles mundiais, o ponto inicial deste trabalho pretende destacar os novos dinamismos projetuais e conceituais que adotam uma mudança relacional entre esses dois territórios antagônicos. Neles as regiões periféricas tem um papel reconhecido, superando aquele estatuto inicial de território dormitório monofuncional e profundamente dependente das regiões centrais.

O trabalho articula dois contextos geográficos distintos, a região parisiense e a região metropolitana de São Paulo, como objetos de análise da evolução deste sistema relacional presente na elaboração dos documentos de planejamento e até nos projetos de mobilidade de grande porte.

Para ilustrar esse processo, vale colocar em perspectiva a última revisão do Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF) de 2013 - plano diretor estratégico da região parisiense - com os planos precedentes e os grandes projetos de mobilidades resultantes, onde observa-se progressivamente um destaque das regiões periféricas próximas - as *banlieues* - e mais afastadas - neste caso os territórios suburbanos, delimitado pelo termo de Subaglo⁶ por Béatrice Mariolle (BMCA, 2013). Essa tendência se evidencia nos recentes trabalhos de pesquisa, entre eles a pesquisa internacional da Grand Paris, para qual a equipe já citada BMCA (2013) apresentou atributos de leituras da mobilidade local das regiões periféricas que destacaram uma certa forma autônoma destes territórios em relação ao centro metropolitano com o qual eles se relacionam.

⁶ Subaglo, neologismo de Mariolle B., de 2013 caracteriza o território situado entre o urbanizado e os territórios suburbanos naturais. O termo qualifica um território de transição, intermediário, cuja denominação não existe em francês.

Mapa 2.A metrópole parisiense: a mancha urbana e a coroa periurbana

O mapa geral acima situa a região da metrópole parisiense no território francês. (Fonte: RIF2012, elaboração própria)

A metrópole parisiense concentra 12 milhões de habitantes, isto é, 20 % da população francesa, num território de 12`000 km² menos de 2 % do território francês. O município de Paris apresenta uma densidade habitacional próxima de 21 000 hab/ km² com mais de 2,22 milhões de habitantes (INSEE⁷, 2014). A metrópole se subdivide em duas entidades distintas: a mancha urbana, *tâche agglomérée* - Paris e a primeira coroa chamada de banlieue, totalizando 10 milhões de habitantes - e a coroa periurbana que envolve menos de 2 milhões da população da região parisiense. É interessante observar como essa estrutura binária compõe historicamente a estrutura da região parisiense e como desadensar e descentralizar o centro metropolitano está na base dos diferentes documentos de planejamento que abordam essa questão. Várias estratégias policentristas - tanto na área da mobilidade quanto do desenvolvimento econômico e da melhoria das moradias - servem como base os diferentes documentos de planejamento da região até a versão mais recente deles, o SDRIF de 2013.

9

O esboço de descentralização industrial no plano metropolitano de 1960

Após a segunda guerra mundial, a França enfrenta uma crise habitacional extrema devida a uma somatória de fatores, entre eles as destruições causadas pelos bombardeios, o movimento do êxodo rural e de imigração, e como resultante multiplicam-se os bidonvilles⁸ ao redor de Paris. A região parisiense Île de France⁹ supera na época os seis milhões de habitantes e a falta de moradias se soma a falta de infraestruturas de transporte e saneamento. Lembrando as virulentas críticas de Gravier no seu texto de 1947, *Paris et le désert français*¹⁰, sobre o funcionamento

7 INSEE: Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

8 Aqui semelhante às favelas por serem assentamentos precários de barracos sem estrutura viária e de saneamento.

9 Entidade administrativa e nome da região metropolitana de Paris

10 “Paris e o deserto francês”, livro dedicado à crítica do fenômeno de macrocefalia parisiense, responsável pelo fenômeno do êxodo rural na França, que teve como consequência o esvaziamento das regiões rurais para a migração das populações nos territórios urbanizados e industriais.

Mapa 3. Os recortes sucessivos da Região Parisiense do plano PROST de 1934 e do plano PADOG de 1960. Esse último recorte corresponde aos limites atuais da Região. (Fonte RIF2012, elaboração própria)

excessivamente centralizado do território francês, a ideologia do planejamento urbano da época adotou como prioridade promover um reequilíbrio das polaridades econômicas metropolitanas.

O plano de 1960, o PADOG¹¹, reforça a política de descentralização industrial já iniciada pelo plano anterior, o plano Prost de 1934, ou chamado também de Plan d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP), que teve entre seus objetivos a contenção do crescimento demográfico descontrolado da região parisiense numa área envoltória de 35km ao redor da capital; o descongestionamento do centro saturado da metrópole pela migração das industriais para fora da capital, e a remoção dos assentamentos precários e insalubres. A delimitação dos 35km orientou o estabelecimento dos limites administrativos (lei de 14 de maio de 1932) conforme o Mapa 3 no qual aparecem em vermelho a área da região da época, e em preto, as delimitações da região atual.

11

O PADOG reforçou o incentivo ao deslocamento das indústrias para fora da capital para limitar a sua atratividade, entendida como responsável pela excessiva concentração demográfica da época. Os objetivos do plano se apoiam sobre a descentralização do emprego conjuntamente com uma política de descongestionamento, ligada à implantação de novas infraestruturas viárias e de transporte público. O plano prioriza também a reestruturação das áreas periféricas nas bordas imediatas da capital, com ações de “renovação”, “reconquista” (COTTOUR, C, 2008, p21) por meio da implantação de polos atrativos e moradias dignas. Esse vocabulário semântico identifica o caráter de “produção discursiva da cidade”, conforme proposto por Marc Rosemberg e citado por Simone Valcke sobre a construção de uma série de intenções urbanísticas, aderindo ao mesmo campo filosófico: o vocabulário da Reparação, ou renascimento urbano, fortemente usados nesta época do plano mencionado e tradicionalmente incorporado nos documentos de planejamento posteriores (VALCKE, 2003).

11 PADOG: Plan d'Aménagement et d'Organisation Général de la région parisienne, Plano de Planejamento e de Organização Geral da região parisiense, lançado pelo Ministério da reconstrução e do urbanismo.

O plano de 1960 prevê então uma ampla política de implantação de conjuntos habitacionais chamados de “Grands Ensembles” – já iniciada pelo plano Prost – e maciçamente construídos na periferia de Paris¹²

À política de produção de conjuntos habitacionais configurando as *banlieues* se somam projetos viários. Permanece a lógica viária do plano Prost através da edificação de um novo rodoanel sobre o traçado dos limites históricos de Paris, o Périphérique, e pela criação de conexões radioconcêntricas das principais artérias internacionais com a estrada interurbana do plano Prost e com o Périphérique. As diretrizes anteriores de implantação de um novo sistema de transporte ferroviário também são retomadas e efetivadas pelo início da construção da primeira linha da rede de trem regional RER, com o trecho Leste-Oeste da atual linha A¹³.

As “Villes Nouvelles” e a política de desadensamento do centro da região parisiense com o plano de 1965

As diretrizes do PADOG serão retomadas e aprofundadas pelo primeiro plano diretor da região parisiense, o Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) de 1965, extremamente impactante por sua política de desadensamento do centro da região parisiense pela implantação em-blemática de cinco “Villes Nouvelles”, cidades novas, nos territórios suburbanos da região.

Essas cinco cidades novas, Cergy-Pontoise, Evry, Marne-La-Vallée, Sénart e

12 Em 1953, 13 000 unidades habitacionais são construídas na França, 25 000 em 1954, 42 000 em 1955 e 80 000 em 1959. “Le rythme d’accroissement annuel de la région parisienne est de 160 000 à 180 000 personnes entre 1954 et 1960 dont 100 000 personnes proviennent de province, des départements ou des territoires français d’Afrique et de l’étranger.” « COTTOUR, 2008, p. 69

O PADOG prevê a construção de 9 conjuntos habitacionais na região parisiense que totalizam 85 000 unidades

13 A construção do primeiro trecho da linha Saint-Germain em Laye -Auber é iniciada em 1963.

Mapa 5. Mapa das futuras linhas do RER projetadas.
A primeira linha do RER A, na época do mapa em construção apare-
ce em vermelho (SDAURP, 1965)

Mapa 6. Mapa geral do SDAURP, Pode-se observar a organização territorial das 5 cidades novas (quadrado preto). (DRIEA, 1965)

Saint-Quentin em Yveline, constituem a base de uma metrópole policêntrica que afirma a sua capacidade de desenvolver um esquema metropolitano com polaridades múltiplas, repartidas no território regional, uma visão afirmada nos primeiros capítulos de apresentação do plano:

“ Os exemplos das cidades estrangeiras como Londres, Estocolmo, e algumas cidades americanas demonstraram que o verdadeiro futuro da cidade de Paris está fora do coração da aglomeração existente” (SDAURP, 1965, p63)

Conjuntamente à implantação das novas cidades, o plano prevê a continuação em maior escala da rede suburbana do RER, que vem completar o trem regional existente para resolver a saturação das redes viárias periféricas, e a superlotação das redes de transporte público.

O Schéma Directeur de la Région Île de France, SDRIF, de 2013

A partir de 1995, a lei de descentralização prevê a transferência dos poderes econômicos e de gestão territorial do estado para as regiões¹⁴, e atribui a elas a responsabilidade do planejamento territorial por meio dos planos diretores, antigamente sob a direção do ministério do urbanismo.

14 O território francês é subdividido em 27 divisões administrativas, chamadas de regiões criadas em 1956, e dotadas de entidade jurídica, eleitoral com serviços administrativos descentralizados do estado. As regiões foram reduzidas ao número de 18 na data do 1º de janeiro de 2016. Cada região administra os “départements”, 101 no total, dentro dos quais se organizam os 35 416 municípios franceses.

Foram desenvolvidas três revisões do plano da região Île De France , datadas de 1994, 2008 e 2013, das quais a última versão traz uma visão extremamente inovadora sobre a relação de Paris com os territórios suburbanos, por meio de uma organização complementar e inter-relacionada. O plano promove o reconhecimento das diversidades dos territórios existentes na Região, considerando essas heterogeneidades como fonte de riqueza a ser preservada. Um dos desafios reside na capacidade de conectar essas diversidades com um projeto metropolitano global, baseado sobre três diretrizes principais, sendo “ligar-estruturar”, “preservar-valorizar”, e “polarizar-equilibrar”.

17

A primeira diretriz “ligar-estruturar” envolve a questão do transporte e da isotropia territorial, reforçada pela diversificação e melhoria dos modos de transportes para uma autonomia dos territórios periféricos que são hoje ainda dependentes da capital em termos de rede de transporte público. Um dos desafios para construir uma rede isotrópica na escala da região reside no estabelecimento de conexões de transporte eficiente entre subúrbios de escala local de de escala regional até a nacional e a internacional.

O plano inclui o projeto da futura rede de metrô anelar do Grand Paris Express que propõe uma nova forma de se mover na metrópole, ultrapassando as restrições dadas à organização radial atual da rede existente e oferecendo uma capacidade de transporte de “subúrbio a subúrbio” (Mapa 7).

Fora das redes ferroviárias, o plano incentiva a implantação de uma rede de mobilidade local, com transporte de outros modais como ciclovias favorecendo a criação de uma malha diversa e continua no território, como ilustra o Mapa 9, com uma representação conceitual da rede de ciclovias da metrópole.

Dando continuação às estratégias ambientais dos planos anteriores, a segunda diretriz “preservar-valorizar” tem como enfoque a preservação dos recursos naturais, principalmente das regiões agrícolas ameaçadas pelas operações de conjuntos habitacionais e condomínios de habitações individuais espalhados no território. O plano estabelece também novas relações cidade-natureza propondo a continuidade de áreas verdes, enriquecendo o seu vocabulário estratégico ao caracterizar

Mapa 7. Implantação da nova rede do metrô GPE
A rede aparece em vermelho (Fonte: RIF 2012, elaboração própria)

Mapa 8. Mapa da rede de ferrovia existente e projetada
A linha do GPE aparece em vermelho e as futuras ligações entre as linhas existentes de trem e RER em laranja. (Fonte: SDRIF, 2013)

Mapa 9. Mapa esquemático da malha de ciclovias a ser reforçada.
(Fonte: SDRIF, 2013)

Mapa 10. Hiperlocalidade: Esquema das diferentes redes de mobilidades a serem conectadas.
(Fonte: SDRIF, 2013)

elementos geográficos como as franjas, as interfaces, os ecótonos¹⁵ que demonstram um interesse crescente pela inclusão da sustentabilidade dentro do projeto urbano e periurbano. É interessante observar as novas formas de representação adotadas nos mapas que ilustram os conceitos da política a favor da preservação dos territórios naturais, abandonando a representação clássica da mancha urbana cheia com os espaços suburbanos deixados em branco (Mapa 11).

A terceira diretriz de “polarizar-equilibrar” promove a complementaridade territorial pelas próprias características de cada um dos territórios que compõem a Região Île de France entre alta densidade urbana, subúrbio espalhado, núcleos verdes, e territórios agrícolas, no entanto sem gerar “especialização” territorial, privilegiando interfaces colaborativas para superar o efeito de zoning. Assim, serão reforçados eixos de desenvolvimento econômicos ao longo das novas redes de transporte -o metrô Grand Paris Express (GPE)- e criadas novas polaridades de

21

15 O ecótono define os espaços naturais residuais situados entre duas situações urbanas. O ecótono constitui um elemento de transição. Marine Linglart, ecóloga retoma as palavras de Clergeau (2010) para trazer a definição seguinte: “O ecótono é uma borda cujo significado não é nem claro nem afirmado, limite zonal por excelência e lugar de todos os possíveis, do melhor e do pior. De fato, a qualidade ecológica desses espaços intermediários depende tanto da estrutura da urbanização quanto da interdependência dos espaços entre eles.” (LINGLART, 2013, p 233)

PRÉSERVER – VALORISER : UNE RÉGION PLUS VIVANTE ET PLUS VERTE

Protéger et valoriser les espaces naturels

- Espace boisé
- Espace agricole

Fixer les limites à l'urbanisation

- Ceinture verte
- Limite d'urbanisation
- Pôle de centralité de l'espace rural

Conforter la trame verte d'agglomération

- Agglomération centrale
- Liaison verte majeure
- Espace vert et de loisirs à créer

Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux

- PNR existant, en extension ou en projet

Garantir les continuités écologiques majeures

- Continuité écologique majeure
- Vallée fluviale

Mapa 11. Estratégia de valorização dos espaços naturais da Região Île de France.

A mancha urbana aparece em branco, destacando os espaços naturais da região suburbana. Vale observar a política de reforço dos PNR (Parques Naturais Regionais) consolidados na cintura externa da região e que interligam as zonas agrícolas (verde claro) e os espaços florestais (verde escuro). (Fonte: SDRIF, 2013)

serviços nos níveis dos núcleos urbanos agrícolas, considerados como territórios pioneiros em termo de novos modelos de trabalho e setores econômicos.

○ plano, no entanto, pode ser questionável quanto ao esforço de reequilíbrio territorial, no qual o objetivo da mobilidade e da acessibilidade universal até às regiões mais afastadas não é suficientemente tratado. ○ esquema privilegia ainda uma dependência das redes de transportes centralizadoras, mas pouco trata da questão das dinâmicas locais e intra-regionais saindo do esquema centro-periferia consolidado. Novas noções como a *hiperlocalidade*¹⁶ ecoam ambições de sistemas relacionais fora do coração metropolitano mas as ferramentas de observações dessas potencialidades e de aplicações no território das resoluções não aparecem. ○ programa de desenvolvimento econômico não consegue fugir do esquema clássico centralizador, baseando-se no fortalecimento dos polos já implantados em sua grande maioria na mancha urbana existente da região, visível no Mapa 12.

23

¹⁶ A hiperlocalidade se refere à uma estratégia de desenvolvimento das redes de mobilidade de proximidade, favorecendo as capilaridades locais.

Mapa 12. Estratégia de reequilíbrio das polaridades econômicas da Região Île de France.

Os polos se situam principalmente na mancha urbana parisiense e se apoia sobre duas vertentes de reforço e dinamismo dos centros administrativos (roxo), das polaridades científicas e tecnológicas (azul) e das atratividades culturais, comerciais e turísticas (verde). É interessante destacar as zonas laranjas que correspondem aos “Grandes territórios de apoio”, tendo como objetivo a difusão das polaridades às regiões adjacentes. No entanto, a estratégia não consegue dar apoio aos territórios suburbanos da região. (Fonte: SDRIF, 2013)

UMA NOVA ABORDAGEM DO TERRITÓRIO PERIURBANO: A PESQUISA DA EQUIPE BRÈS + MARIOLE ET CHERCHEURS ASSOCIÉS (BMCA) DE 2013

Concomitantemente ao início do projeto da futura linha de metrô do Grand Paris Express, o ministério da cultura lançou a pesquisa internacional da Grand Paris em 2010, que congregou quinze equipes multidisciplinares de pesquisadores, mobilizando olhares múltiplos sobre a prospectiva da metrópole. Fora das limitações políticas, a liberdade intrínseca da pesquisa levantou numerosas hipóteses de planejamento, nas quais a questão do papel da periferia destacou-se como laboratório territorial.

Retomando os conceitos principais do último SDRIF (2013), as investigações enunciaram novas referências e recortes territoriais, conforme abordado no trabalho da equipe LINN¹⁷ em 2013 onde Paris “não é mais uma cidade”, mas é tratada como mais um elemento entre outros da metrópole, caracterizada por elementos densos e leves. A cidade “leve” (LINN, 2013), a cidade dos territórios de baixa densidade, constitui pela sua flexibilidade intrínseca a oportunidade de novos sistemas organizacionais.

A equipe BMCA tomou então o partido da observação através de pesquisas locais na escala dos bairros buscando compreender como a população utiliza o território da Subagglomeração como fonte de inspiração para soluções a serem propostas para resolver uma das maiores questões do projeto espacial metropolitano da região parisiense: a acessibilidade isotrópica.

O primeiro eixo analítico se apoia sobre o questionamento do vocabulário do urbanista e das definições que são comumente usadas para caracterizar um território. Assim como foi demonstrado no item precedente que a representação dos novos mapas do SDRIF não foge da leitura clássica binária opondo centro e periferia. Mas o trabalho da equipe BMCA evidencia o quanto a manipulação dos dados provoca uma nova representação territorial, baseando-se na questão da densidade e revelando um novo sistema de mapeamento das áreas densas a partir

17 LINN, equipe da Grand Paris representada pelos arquitetos e urbanistas Finn Geipel e Giulia Andi.

Densité des espaces urbanisés - 50 habitants/Ha

Mapa 13. Densidade dos espaços urbanizados de 50 habitantes /Ha. A densidade é representada por um lado segundo os recortes municipais (recorte cinza que segue fielmente a mancha urbana) e por outro lado segundo os aglomerados urbanizados (manchas vermelhas) que destacam uma ocupação do território muito mais espalhada. (Fonte: BMCA, 2013)

das “manchas aglomeradas” e não mais dos recortes administrativos dos municípios. De fato, quanto mais o município se afasta da região central da metrópole, o mais ele incorpora espaços abertos - rurais, agrícolas, florestais -, e a sua densidade demográfica é ponderada pelos espaços não construídos. Mas a representação da densidade produzida a partir das aglomerações físicas reais revela o contrário, isto é, evidencia um espalhamento das densidades construídas bem além dos limites da mancha urbana parisiense.

Outra questão importante colocada pela pesquisa reside na organização territorial dos diferentes recortes administrativos. As quatro escalas de governança da região parisiense (município, departamento, região, estado) estabelecem as delimitações de gestão e consequentemente as divisas fixas de repartição do território que não acompanham a própria movimentação das atividades socioeconômicas dos seus habitantes. Repensar a igualdade territorial quer dizer também olhar as polaridades geográficas reais, fugindo das áreas de governanças.

Assim, o grupo BMCA observou as relações de vizinhança dos conjuntos urbanizados espalhados - pequenas vilas ou vilarejos - com as polaridades comerciais e de serviços de proximidade. Os estudos revelaram uma cadeia de relações em cacho (BMCA, 2013), que não obedecem aos recortes administrativos ou limites municipais e que evidenciam sistema territoriais outros, baseados nas relações de vizinhança.

Essa observação, e as suas representações trazem ferramentas de leituras das dinâmicas metropolitanas em uma escala mais complexa, fora dos fluxos pendulares e das atividades centro-periferia, identificando modos de deslocamentos em pequena escala, independente dos grandes eixos viários e de transporte público. Essa dinâmica de *altermobilidade* - entendida como mobilidade alternativa ao uso individual do carro e que envolve todas as outras mobilidades (pedestre, ciclovias, transportes coletivo privado ou público e carro compartilhado) - confere à organização do território sistemas de trechos transversais, alternativos aos eixos troncos

Mapa 14. Sistema de construção dos cachos de proximidade
De cima para baixo: agregados urbanizados, polos de serviços, e relação territorial de proximidade entre os agregados habitacionais e os polos. (Fonte: BMCA, 2013)

da mobilidade global, baseando-se em uma rede de ramificações da micro-escala preexistente. Deste modo observa-se que a micromobilidade é historicamente anterior aos grandes deslocamentos e apesar das grandes forças que definiram a atração irresistível das atividades para o centro da metrópole, perdurou e se afirmou uma rede quase invisível de soluções de mobilidade em pequena escala, dando uma resposta espontânea à grande ausência de infraestrutura neste território periurbano.

Ao considerar a política de planejamento da mobilidade do SDRIF que mais uma vez reforça a força centrífuga do coração metropolitano, limitando a área de abrangência da última rede de metrô em construção à mancha urbana, e chegando à conclusão que tal infraestrutura seria inviável na escala da coroa periurbana parisiense, revela-se como é fundamental buscar outras opções de mobilidade outras, inspiradas no próprio funcionamento do território atual.

29

“Eloignée du futur réseau de transport lourd du Nouveau Grand Paris, la «`Subagglo`» se voit confrontée à sa propre contradiction: comment faire évoluer les pratiques de mobilité au sein d’un territoire qui s’est étendu selon le concept d’ubiquité totale et de liberté individuelle que seul l’autosolisme peut permettre. Et pourtant, c’est bien dans ces territoires que les crises économiques, sociales et environnementales se vivent au quotidien: les pénuries prévisibles d’énergie fossile, anticipées par l’augmentation du coût de l’essence, engendrent des modifications importantes des modes de vie.»¹⁸ (BMCA, 2013, p 119)

18 “Afastada da futura rede da nova rede de metrô do Novo Grand Paris, a “Subagglo” é confrontada com a sua própria contradição: como desenvolver os padrões de mobilidade dentro de um território que se estendeu segundo o conceito de ubiquidade total e de liberdade individual exclusivamente possível pelo autosolismo (nt: autosolismo: fato de se locomover sozinho em um veículo, do francês autosolisme). No entanto, é justamente nesses territórios que as crises econômicas, sociais e ambientais são vividas a cada dia: as faltas previsíveis de energia fóssil, antecipadas pelo aumento do custo da gasolina, ocasionam mudanças significativas nos padrões de vida.”(BMCA, 2013, p 119)

Mapa 15. A distribuição da proximidade

O mapa ilustra os pontos de acessibilidade a menos de 15 min a pé de cada estação da rede RER (em cinza) e da futura rede do metrô GPE (em vermelho) (Fonte: BMCA, 2013)

3 | RELAÇÃO ENTRE PROJETOS E CONTEXTO NO JARDIM ÂNGELA

rente a esse fenômeno de desconexão da grande escala de mobilidade – priorizando as interligações territoriais de grande porte – com a pequena escala dos deslocamentos locais, como foi observado nos documentos anteriores, o presente trabalho se propõe a analisar esta questão no contexto brasileiro no caso particular do distrito do Jardim Ângela. Neste distrito, que foi objeto de dois anos de trabalho de campo, está previsto o prolongamento de um grande eixo de corredor de ônibus ou BRT, oportunidade importante para aplicar princípios mencionados em itens anteriores.

Considerando a situação geográfica periférica do Jardim Ângela e a dependência que essa região tem mantido com o centro expandido de São Paulo, por razões idênticas às da região parisiense e pelo fenômeno de atração cotidiana dos fluxos para a região econômica central, é importante entender à luz dos últimos documentos de planejamento – Plano Diretor Estratégico de São Paulo PDE 2014¹⁹, Plano de mobilidade 2015²⁰ e Plano Regional de 2016²¹ – qual é o estatuto atual da periferia no projeto metropolitano paulistano e quais são as diretrizes de desenvolvimento ligadas às questões da mobilidade previstas.

31

19 Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo PDE 2014 - lei no 16.050, de 31 de julho de 2014

20 Plano de Mobilidade, lei federal nº12.587, de 3 de janeiro 2012

21 Planos Regionais das Subprefeituras – PRSs, Decreto 57.537 de 2016

RETRATO POPULACIONAL DO JARDIM ÂNGELA

Em menos de 40 anos, o Jardim Ângela foi o alvo de um processo intenso de ocupação irregular e de urbanização descontrolada provocando um espalhamento das construções até a beira da represa Guarapiranga. Se historicamente esta área foi dedicada à produção agrícola com divisão fundiária composta de chácaras, a paisagem apresenta hoje uma mancha urbana contínua e densa, que se estendeu até as regiões mais inacessíveis frequentemente em situação de área de risco dada a topografia da região.

Iniciada nos anos 1970, a migração vinculada ao desenvolvimento da região industrial de Santo Amaro, ocasionou um crescimento populacional extremamente acelerado a partir dos anos 90. Logo depois, em menos de quinze anos, o distrito conheceu um aumento de 22% da população, passando de 245.000 a 300.000 habitantes atualmente, e contando com mais de 600.00²² habitantes incluindo o distrito do Jardim São Luiz, segundo distrito da prefeitura regional do M'Boi Mirim. Este crescimento se deu mais de duas vezes e meio mais rápido do que a taxa de crescimento geral da metrópole de São Paul²³ e não foi acompanhado das estruturas adequadas de transportes para responder à demanda de deslocamento cotidiano. Um fenômeno que reflete o caso das 13 cidades brasileiras de mais de um milhão de habitantes, onde:

“[...]a expansão da área urbana assumiu características semelhantes, isto é, não resultou de determinações ou projetos articulados visando a extensão da cidade, mas, ao contrário, prevaleceu a difusão do padrão periférico, condutor da urbanização do território metropo-

22 Fonte: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

23 Entre 2000 e 2014, a população de São Paulo teve um aumento de 10,35%, passando de 10,4 milhões a 11,5 milhões de habitantes. Neste mesmo período, o distrito do Jardim Ângela teve um crescimento demográfico de 27,34%, passando de 245'000 a 313'000 habitantes, o seja um aumento 2,65 vezes mais rápido do que a taxa do município. Fonte dos dados: IBGE 2015

litano, perpetuando,`assim, o loteamento ilegal, a casa autoconstruída`e os distantes conjuntos habitacionais populares de produção`pública, como seus principais propulsores.`A significativa concentração da pobreza nas metrópoles`brasileiras tem como expressão um espaço dual: de um lado, a cidade formal, que concentra os investimentos`públicos e, de outro, o seu contraponto absoluto, a cidade`informal relegada dos benefícios equivalentes e que cresce`exponencialmente na ilegalidade urbana que a constitui`exacerbando as diferenças socioambientais. A precariedade`e a ilegalidade são seus componentes genéticos e`contribuem para a formação de espaços urbanos sem atributos`de urbanidade.» (GROSTEIN,2001 p 14)

33

O fenômeno de precarização das periferias acompanhado da queda do crescimento econômico a partir dos anos 80 teve como consequência o surto da taxa de desemprego e de violência (MARICATO, 2009).

Em 1996, o Jardim Ângela foi classificado pela ONU como umas das regiões mais violentas do mundo, quando o distrito apresentava uma taxa de mais de 116 óbitos por 100.000 habitantes, ainda culminando em 2000 em uma taxa de 82 óbitos (PRO-AIM)²⁴. Essa situação melhorou ao constatar uma queda para 19 homicídios por 100.000 habitantes em 2011²⁵, enquanto que a taxa do município era de 7,5 homicídios por 100 000 habitantes. Mas a violência tem um público alvo, principalmente os jovens de gênero masculino. Essa faixa da população ainda hoje

24 Pro-Aim (Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade no Município de São Paulo), dados de 2003.

25 Pro-Aim, dados de 2012

Jardim Ângela
Áreas de risco morfológico
e assentamentos
precários

Legenda

- Edificações
- Viário principal e secundário
- Curvas de nível 2m
- Áreas de risco com assentamentos precários

Mapa 16. Jardim Ângela: Áreas de risco
(Fonte: SMDU, 2015, Elaboração própria 2017)

tem uma taxa de 72 homicídios por 100.000²⁶ revelando a situação de emergência dentro da qual se encontra a juventude do Jardim Ângela, que representa mais da metade da população total do distrito²⁷.

A situação precária do distrito se cristalizou no modelo que definiu hoje o papel “dormitório” da periferia totalmente dependente das regiões econômicas centrais, alimentando as consequências negativas colaterais, que, além de resultar, em parte, em uma violência dramática, impactam sobre as altas taxas de desemprego e a carência dos serviços de educação e de saúde, assim como de equipamentos culturais, agravando o fenômeno de discriminação racial e discriminação contra as mulheres (MARICATO, 2009).

35

“A precariedade urbana em São Paulo ostenta diversas faces. Hoje, depois de um processo de consolidação que vem ocorrendo há pelo menos quatro décadas, ela se apresenta de forma muito diversificada e complexa. Suas características mais essenciais são, sem dúvidas, de ordem material traduzidas sobretudo nos aspectos da vida cotidiana da população. O seu locus no interior da cidade é a periferia, e na metrópole são os denominados municípios-dormitórios, áreas que caracterizam pela baixa oferta de empregos e pela concentração de população de baixa renda em moradias precárias - produzidas ou não pelo poder público - e que têm como traço principal a insuficiência de serviços básicos, como

26 Taxa de homicídios para 100.000 habitantes na faixa etária masculina de 15 a 29 anos, dados do Pro-Aim e SMS (Secretaria Municipal de Saúde) - (2011 atualizado em 30 de agosto de 2012)

27 Segundo a IMP-SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados), a população do Jardim Ângela com idade entre 0 e 29 anos constitui em 2014 44 % da população total do distrito.

os de educação, saúde e saneamento, e pela mobilidade limitada dos seus moradores, dependentes que são de um transporte público de baixa eficiência. Constituem, em decorrência disso, áreas confinadas. Outros indicadores urbanos e socioeconômicos podem ser acrescentados a estes, como a presença de cortiços e os altos índices de violência.

O alto grau de desarticulação e até mesmo de rompimento da continuidade urbana entre os dois setores urbanos- o equipado e o precário-, justifica o uso da expressão *segregação urbana* para definir a relação que a periferia mantém com a cidade e a metrópole. “ (MEYER, GROSTEIN, BIDERMAN, 2003, p51)

Assim, o Jardim Ângela, que representa mais de 2,5 % dos habitantes do município de São Paulo, acolhe apenas 0,26% das vagas de emprego, concentrados em grande parte no centro expandido da cidade. A consequência direta desse desequilíbrio territorial reside nos importantes fluxos pendulares domicílio-trabalho, que geram tempo de deslocamento diário médio superior a duas horas de viagem. Atualmente, o principal meio para este deslocamento é o eixo formado pela estrada e avenida M’Boi Mirim, tendo no Terminal Jardim Ângela um importante ponto de transição para os ônibus que circulam pela via de BRT, especialmente para aqueles que levam e trazem a população das áreas ainda mais ao sul do município e das outras cidades da metrópole. Mas a avenida M’Boi Mirim, única artéria viária principal de conexão da região com o centro da cidade, constitui uma ligação precária e totalmente saturada apesar da recente obra de implantação de corredores de BRT do terminal de ônibus Jardim Ângela até a ponte do Socorro na marginal Pinheiros.

AS DIRETRIZES DA MOBILIDADE EM GRANDE ESCALA, PDE E PLANO DE MOBILIDADE

Segundo o PDE 2014, o distrito do Jardim Ângela encontra-se na macrozona de Proteção e Recuperação Ambiental definida como “território frágil devido às suas características geológicas e geotécnicas, à presença de mananciais de abastecimento hídrico e à significativa biodiversidade, demandando cuidados especiais para sua conservação.” (PDE-2014, p 49). Essa classificação ilustra a problemática que foi decisiva no desenvolvimento da região relacionada à questão ambiental e às necessidades de preservação dos reservatórios de abastecimento da água da metrópole. A contradição que aparece em um território de grande precariedade situado numa região com alta necessidade de proteção ambiental é o principal responsável do engessamento da situação da mobilidade da área desde as primeiras ocupações do Jardim Ângela até a situação atual, retomando as observações do grupo de pesquisa LABHAB da FAUUSP, quando constatam que “mais uma vez, a condição de área de proteção aos mananciais constitui-se em um obstáculo às ações de melhoria dessa infraestrutura²⁸” (LABHAB, 2003).

37

A própria subdivisão da macrozona em duas macroáreas - principais instrumentos de classificação das diretrizes adotadas para os diferentes territórios que compõem o município de São Paulo - apresentam dois graus diferentes de diretrizes voltadas à preservação ambiental. A primeira macroárea, qualificada de “Macroárea de redução da Vulnerabilidade e Recuperação Ambiental”, é definida da seguinte maneira:

Pela predominância de elevados índices de vulnerabilidade socioambiental, baixos índices de desenvolvimento humano e assentamentos precários e irregulares, como favelas, loteamentos irregulares, conjuntos

habitacionais populares, que apresentam`diversos tipos de precariedades territoriais`e sanitárias, irregularidades fundiárias e`déficits na oferta de serviços, equipamentos e`infraestruturas urbanas, ocupada predominantemente`por moradias da população de baixa`renda que, em alguns casos, vive em áreas de`riscos geológicos e de inundação.” (PDE, 2014 artigo 18)

A maior parte da área do distrito se conecta ao norte com a macroárea de Redução da Vulnerabilidade Urbana que tem como limite o distrito do Jardim São Luís, na divisa norte com o Jardim Ângela.

39

A segunda macroárea, chamada de “Controle e Qualificação Urbana e Ambiental” é caracterizada pela:

“[...] existência de vazios intraurbanos com ou sem cobertura vegetal e áreas urbanizadas com distintos padrões de ocupação, predominantemente horizontais, ocorrendo, ainda, reflorestamento, áreas de exploração mineral, e algumas áreas com concentração de atividades industriais, sendo este um território propício para a qualificação urbanística e ambiental e para provisão de habitação, equipamentos e serviços, respeitadas as condicionantes ambientais.” (PDE, 2014, artigo 19)

O Jardim Ângela está situado na margem oeste da represa Guarapiranga com um braço estendido até a divisa com o município Itapeverica da Serra, onde se localiza a várzea do rio Embu-Mirim que corre até a represa.

Os objetivos principais destas duas macroáreas definidas pelo PDE-2014 se fundamentam sobre a melhoria da qualidade de vida dos habitantes pela promoção

da regularização fundiária, operação de urbanização de favelas e construção de Habitações de Interesse Social, essas últimas destinadas prioritariamente à população situada em áreas de riscos, fortemente presentes no distrito. O outro corpo das diretrizes envolve obviamente a questão da recuperação e preservação das áreas ambientais, principalmente pela remoção dos assentamentos precários e pela universalização do saneamento ambiental.

Quanto às diretrizes de mobilidade, o novo plano coloca como prioridade a circulação de pedestres e do transporte público (PDE, 2014, artigo 174). Vale identificar como é tratada esta questão no caso do Jardim Ângela considerando a própria situação geográfica do território que, pela sua topografia íngreme de morrotes e fundo de vale, e pela política de preservação ambiental que engessa a maioria do território, dificulta a implantação de novos empreendimentos de infraestrutura de transporte, limitando os únicos projetos planejados em situação subterrânea -prolongamento da linha lilás do metrô desde a estação Capão Redondo, projeto hoje suspenso-, ou seguindo o eixo tronco existente da avenida M'Boi Mirim.

Ambas macroáreas têm como prioridade em termos de mobilidade a redução do tempo de deslocamento entre moradia e trabalho, com base no Desenvolvimento Urbano pelo Transporte (TOD²⁹), que aparece também nas diretrizes do Plano de Mobilidade, e que incentiva a implantação de outros usos além do residencial ao longo dos eixos viários principais, inclusive de usos industriais e de logística, o que pode parecer surpreendente considerando a vulnerabilidade ambiental dessa região.

As diretrizes de mobilidade também são voltadas à questão da intermodalidade dos modos de transportes, hoje quase inexistente no território, visando melho-

29 TOD: Transit Oriented development, conceito de desenvolvimento que se apoia sobre os eixos estruturais de circulação para uma política de adensamento urbano.

rar a “complementação do sistema de mobilidade com a integração entre os sistemas de transporte coletivo, viário, ciclovitário e de circulação de pedestres, dotando-o de condições adequadas de acessibilidade universal e sinalização” (PDE, 2014, p 51). Vale indicar que não existe nenhuma infraestrutura adequada no território atual do Jardim Ângela para ciclistas (não há ciclovias atualmente) e as condições de calçadas e infraestruturas para o deslocamento dos pedestres são totalmente inadequadas, e o espaço da rua é frequentemente inacessível para as pessoas mais vulneráveis (idosos, cadeirantes..), uma situação que se verifica em várias situações em relação aos espaços para pedestres em São Paulo:

“A Pesquisa OD 2007 totaliza oito milhões de viagens consideradas como deslocamentos a pé na cidade, ou 30% das viagens diárias. Com diferentes densidades, essas viagens ocorrem em aproximadamente 35.000 km de calçadas, que se apresentam irregulares em 98% do total. As irregularidades variam desde revestimentos escorregadios e inadequados até a total inexistência de calçadas. [...] A situação precária das calçadas e passeios da cidade, além das internações hospitalares, gera a exclusão inaceitável de cerca de 2,7 milhões de pessoas portadoras de deficiências” (PLANMOB 2015, p 114)

Na proposta da *rede de estruturação e transformação urbana* no PDE 2014, trata-se brevemente da necessidade de acoplar a rede estrutural de transporte coletivo de grande porte à rede de estruturação local, principalmente de transporte não motorizado, o que já anuncia a questão da articulação da micromobilidade com os grandes eixos de transportes públicos, no entanto, sem que nenhuma proposta efetiva seja formulada ainda no plano.

Dando continuidade às diretrizes do PDE, o Plano de Mobilidade de 2015 forta-

lece a questão da integração dos eixos de transportes públicos com outros modais de mobilidade e prioritariamente com o que é chamado de “transporte ativo”, ou seja pedestres e bicicletas. O plano prevê o prolongamento da rede estrutural de ciclovia (365km em 2015³⁰, cuja implantação no Jardim Ângela está prevista para 2020 e 2030, seguindo os eixos do viário principal da avenida M’Boi Mirim e da estrada da Baronesa (Mapa 19). No entanto, a configuração da rede prevista não foge do esquema que consiste em fortalecer os eixos-troncos existentes, sem ramificar para o interior dos bairros, um fato extremamente visível na planta de implementação dos eixos, no qual o território do Jardim Ângela não apresenta nenhuma proposta de sistema transversal.

Vale também destacar a questão das transposições, assunto extremamente problemático no caso do Jardim Ângela como veremos adiante com o estudo do BRT. A transversalidade priorizada para as mobilidades suaves, ainda não sai do esquema de dispositivos de “fuga” dos grandes eixos de transporte, ao propor apenas sistema de transposição por cima -ponte, passarela- ou por baixo dos eixos-passagens subterrâneas³¹ - quando as estratégias de transposições deveriam também incorporar a questão do remanejamento dos pontos de travessias entre duas escalas de transportes, sem necessariamente dar prioridade ao transporte de maior porte. Quanto aos pedestres, o plano retoma a noção de *caminhabilidade*³², entendida como síntese das qualidades das infraestruturas de deslocamento de pedestres, envolvendo as questões da segurança e do conforto (PlanMob 2015, p 113). O plano reconhece o fracasso da lei das calçadas no município, que responsabiliza as entidades privadas lindeiras pela sua implementação e manutenção, e dificultando a atividade de caminhar em São Paulo. É apontada como prioridade a necessidade de recolocar as calçadas sob o gerenciamento das instâncias públicas, isto é, integrar ao projeto do viário a noção de que o perfil de deslocamento é intrinsecamente composto de um conjunto de diferentes modais, e não apenas da pista de rolamento como pode ser observado no caso do Jardim Ângela, assim como em tantos outros lugares da cidade.

30 PlanMob 2015, p 100

31 PlanMob 2015, p 106

32 Vem da palavra inglesa «walkability»

Mapa 18. Corredores de ônibus existentes e planejados 2016 e 2020
O recorte de estudo correspondente à prefeitura regional do M'Boi Mirim foi colocado pela autora (Fonte: Plano de Mobilidade, 2015)

Mapa 19. Rede cicloviária existente e planejada
O recorte de estudo correspondente à prefeitura regional do M'Boi Mirim foi colocado pela autora (Fonte: Plano de Mobilidade, 2015)

Figura 1. Fotos das calçadas do Jardim Ângela
De cima para baixo: Avenida M'Boi Mirim, Morro do Indio e rua
Simão Caetano Nunes. (Fonte: Autora, 2015)

O PROJETO VIÁRIO SUL DO BRT NA REGIÃO DO JARDIM ÂNGELA

“A configuração da Estrada do M’Boi Mirim como via estruturante da região ocasionou, a partir da década de 70, um adensamento populacional acentuado de suas margens. Vários loteamentos se estruturaram ao longo do eixo viário, não havendo, no entanto, qualquer interligação entre seus traçados, o que veio a sobrecarregar a via principal, prejudicando a acessibilidade e mobilidade dentro do distrito. Tal processo de ocupação produziu também uma escala gradativa de precariedade urbana, que se intensifica ao longo do percurso norte-sul da via. Sendo assim, a região norte do distrito – sobretudo as áreas não inseridas no limite de proteção aos mananciais –, embora seja significativamente mais densa, apresenta condições de habitabilidade bastante superiores à região sul, dispondo de rede de infraestrutura consolidada e oferecendo condições de adequação urbanística.” LABHAB, 2003,p 15

45

O distrito do Jardim Ângela é um território atravessado de norte a sul pela avenida M’Boi Mirim, sua espinha dorsal, que determinou o processo de urbanização do seu território. Ela constitui a única via de acesso dos municípios vizinhos da região sudoeste até o centro expandido de São Paulo e, portanto, atribui ao Jardim Ângela uma escala metropolitana que se materializa por uma estrutura viária totalmente subdimensionada e de fato inadequada à demanda cotidiana de fluxos pendulares que ela suporta.

A pesquisa de campo baseada em entrevistas de moradores do Jardim Ângela

realizada entre dezembro de 2016 e março de 2017³³, aponta a importância dos deslocamentos cotidianos domicílio-trabalho e localizam a maioria dos deslocamentos para regiões apenas acessíveis desde o Jardim Ângela pela estrada da M'Boi Mirim, uma situação que não evoluiu, senão piorou desde o diagnóstico que foi feito pela equipe do LABHAB em 2003:

Analisando-se os dados referentes aos meses de janeiro a setembro de 2002, fornecidos pela SPTrans, quanto aos trajetos, extensão, densidade das viagens e média de passageiros transportados por linha por mês, pode-se depreender que as linhas com maior quantidade de passageiros transportados são, de um modo geral, as que levam do distrito ao centro da cidade. Outras linhas de grande capacidade transportada são, também, as que levam ao distrito de Pinheiros e região da Av. Faria Lima. Essas linhas transportam mais de seis mil pessoas por dia, em média, chegando a quase dez mil nas linhas Jd. Ângela – Pça. Da Sé e Valo Velho – Pinheiros, e a quase onze mil passageiros diários na linha Jd. Apurá – Campo Limpo. Tais números corroboram a característica de “dormitório” da região [...] LABHAB, 2003, p86

A concentração extrema dos fluxos que têm como origens todos os bairros adjacentes à avenida M'Boi Mirim gera péssimas condições de viagem, agravadas

33 Essas entrevistas foram realizadas pela autora, auxiliada de 7 estudantes em arquitetura da FAUUSP e da FAU Anhembi Morumbi quando a autora foi contratada em 2015 pelo Instituto Cidade em Movimento (IVM) para a coordenação geral da pesquisa Passagens Jardim Ângela, no âmbito do programa internacional Passagens do mesmo instituto. O conteúdo do questionário será apresentado no próximo capítulo.

Mapa 20. Destritos de destino de trabalho dos entrevistados
Mapa elaborado a partir das entrevistas realizadas em campo (Fonte: Autora, 2017)

Figura 2. Tempo para chegar ao trabalho
Diagrama realizado a partir das entrevistas em campo (Fonte: Autora, 2017)

pelo tempo médio de deslocamento próximo a três horas cotidianas. Durante as entrevistas realizadas, ficaram evidentes as dificuldades associadas às viagens, ao tempo de deslocamento, à dificuldade do acesso da casa até o ponto de ônibus, aos perigos diversos, à fila de espera interminável no terminal de ônibus, à lotação dos veículos e à obrigação de fazer a viagem de pé. Esse conjunto de fatores negativos geram condições cotidianas de deslocamentos que são inaceitáveis.

Frente a essa situação, a gestão pública de São Paulo iniciou em 2012 com o serviço da SP Obras o projeto do Plano Zona Sul de transporte ou projeto Plano Viário Sul³⁴ que prevê a implantação de vários eixos de corredor exclusivo de ônibus -BRT-, divididas em dois trechos. O Tramo Norte incorpora a ampliação da avenida M'Boi Mirim, e a abertura da avenida eng. Carlos Caldeira que interligará o atual terminal de ônibus Jardim Ângela e com a estação de metrô da linha lilás Capão Redondo, uma conexão que hoje existe pela avenida Comendador Sant'Anna, de apenas duas vias e que está em situação de completa saturação da sua capacidade. O Tramo Sul envolve a região mais próxima da represa Guarapiranga com a amplia-

34 O projeto Plano Viário Sul insere-se no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e prevê um investimento de 1,7 bilhões de reais para a realização dos dois tramos norte e sul dos corredores de BRT. (Fonte: SP Obras, 2012)

ção das estradas Agamenon, Baronesa, Guarapiranga e Guaravirituba. O primeiro trecho do Tramo Norte teve a obra iniciada em 2014 e finalizada em 2015 a partir da ponte do Socorro até o terminal atual do Jardim Ângela.

A obra do BRT do Plano Zona Sul prevê a implantação de dois corredores de ônibus com circulação exclusiva, dando acesso para os viajantes pelo canteiro central onde se situam as novas paradas, antigamente implantadas nas calçadas laterais. Segundo o contexto, o perfil do projeto da via varia entre 36 e 53 metros de largura, apresentando o mesmo esquema de faixas centrais para ônibus com opções de uma até três faixas em cada sentido para carros. O perfil incorpora também novas calçadas de 3,5m de largura, sendo uma das duas com espaço dedicado à ciclovia. O projeto está atualmente em fase de desenvolvimento do executivo, parte da obra já foi suspensa por falta de recursos.

49

É indiscutível constatar, ao experimentar uma viagem de ônibus na região, o quanto a criação dos corredores exclusivos melhorou a situação do trânsito para os viajantes do Jardim Ângela e dos municípios vizinhos. O sistema de dupla faixa reversível, que troca de sentido segundo os horários de pico de manhã e de tarde alivia incontestavelmente os fluxos que continuam saturados da região situada no sul do distrito chamada de “Fundão” até o começo dos corredores, em frente ao terminal existente Jardim Ângela. Este trecho que é apenas constituído de uma faixa de automóvel em cada sentido, sofre cotidianamente de engarrafamentos contínuos, dada a situação de “funil” dessa parte da M’Boi Mirim, sendo a única via de acesso das regiões situadas além da ponte que transpõe o rio Embu-Mirim. A ampliação da ponte foi objetivo de reivindicação por muito tempo pela população do Fundão, pois antes da obra que foi finalizada em 2014, a ponte apresentava uma via única em estado de extrema precariedade, agravando ainda mais a situação de isolamento da população da região sul do Jardim Ângela e de seus arredores.

Mapa 21. Situação geral do projeto Viário Sul do BRT
(Fonte: SP Obras, 2014, os comentários são da autora)

51

Figura 3. Perfis do viário projetado do corredor do BRT Viário Sul
(Fonte: SP Obras, 2014)

Figura 4. Foto da ponte acima do Rio Embu-Mirim
(Fonte: Autora, 2016)

Mas a resolução da mobilidade em grande escala acompanhou-se de um problema de acessibilidade local que apontam a problemática da integração da infraestrutura de transporte com o contexto existente no qual ela vai se inserir. O eixo tem uma lógica de funcionamento exclusivamente metropolitano priorizando a fluidez da circulação dos ônibus. A grande falha deste sistema é perceptível na escala local com as questões do acesso ao corredor de ônibus, em relação às condições de acesso ao canteiro central, e da passagem transversal de um lado ao outro da avenida e da transposição da infraestrutura pelos pedestres.

Na estrada do M'boi Mirim, a estrutura física do dispositivo com a implantação dos canteiros de concretos centrais contínuos ocasiona uma ruptura da transversalidade preexistente que fazia a conexão entre a artéria principal e o viário local adjacente. O canteiro tem como função vedar a transposição dos pedestres onde não há faixa, assegurando a continuidade da circulação dos ônibus, expondo, na realidade, os pedestres à situação de perigo pela carência de faixas e lugares de transposição adequados, obrigando quem circula a pé, a transpor a avenida em lugar interdito, pulando canteiros e se colocando numa situação de alto risco (Figura 5). Essas travessias alternativas são claramente inacessíveis para quem tem dificuldades físicas de deslocamento (idosos, crianças, cadeirantes...). Os riscos aos quais está exposta a população são confirmados pelos dados estatísticos transmitidos pela CET- Companhia de Engenharia de Tráfego-, que aponta a estrada do M'Boi Mirim em sexto lugar das vias com mais acidentes, porém no segundo lugar considerando apenas o número de atropelamentos.³⁵

O mapa realizado pela pesquisadora Irene Quintáns em 2015³⁶ a partir dos dados de atropelamentos e acidentes especificamente na região do Jardim Ângela na

35 SP CET relatório anual de acidente 2015, p17

36 QUINTÁNS, I : Pesquisa Caminhos Escolares, 2015-2016, realizada para o projeto Passagens Jardim Ângela do IVM.

estrada do M'Boi Mirim evidenciam os pontos particularmente problemáticos das transposições no nível dos cruzamentos com outras vias que se conectam com a estrada principal (Mapa 22). Observa-se na ligação entre as avenidas Agamenon e M'Boi Mirim, na frente de uma padaria conhecida da região chamada de "Menininha", que faltam de faixas de travessia nos cruzamentos e que os semáforos não funcionam adequadamente de modo a permitir travessias com segurança. Durante as entrevistas realizadas em campo, muito moradores apontaram a dificuldade de atravessar a avenida neste lugar e em outros que constituem importantes polaridades da região que são o Hospital Moysés Deutsch e o terminal de ônibus Jardim Ângela.

53

Ana Paula Lepori, doutora em urbanismo e responsável na SP Obras pela elaboração do programa de licenciamento ambiental do projeto do Viário Sul do BRT de 2014 a 2016 confirmou a prioridade dada à resolução da grande conexão em detrimento da escala local:

"Do jeito que está o projeto de transporte (do BRT), ele é uma muralha, ele precisa ser pensando como uma ponte, ele cruza o território, ele cruza as relações cotidianas do território. A gente não pode transformar esse viário como outra marginal, intransponível. [...] é claro que a resolução das grandes conexões metropolitanas é fundamental, só olhando o caso do Jardim Ângela que é uma cidade do tamanho de Guarulhos e que tem uma rua apenas para entrar e sair dela. O projeto atende mais de 1,5 milhões de pessoas só na região! Pense no tempo que perdem essas pessoas com a viagem e na perda de produtividade. Mas pensar a grande escala não pode ser feito em prejuízo do local, porque ela não quer só conectar lugares senão pessoas." (LEPORI, 2017)³⁷

A dificuldade de transposição do corredor é ainda mais agravada pelo contexto

37 Entrevista realizada pela autora em agosto de 2017

Figura 5. Fotos dos canteiros centrais situados na estrada M'Boi Mirim.

De cima para baixo: um novo ponto do BRT em construção, o canteiro central no novo corredor do BRT e o trecho da avenida frente o Hospital Moyses Deutsch onde nota-se a restrição da travessia dos pedestres pelo canteiro.(Fonte: Autora, 2015)

existente do perfil viário da região, onde quase não há quase larguras de calçadas satisfatórias. Observando o perfil previsto da implantação do futuro corredor com a situação atual da estrada M'Boi Mirim, a integração do menor perfil projetado já implica uma política de remoção ampla, desfigurando todas as características locais das áreas e entre elas das polaridades lindeiras da avenida, que constituem uma centralidade importante da área:

“No âmbito dos eixos principais, deve-se notar que a melhoria da Estrada do M'Boi Mirim não é tecnicamente simples: além das dificuldades jurídicas ligadas ao fato de se tratar de área de proteção aos mananciais, os extremos adensamentos dos lotes imediatamente adjacentes ao consolidado comércio ao longo da avenida tornam extremamente complicada a sua duplicação.”
(LABHAB, 2003, p83)

DESAFIOS NA INTEGRAÇÃO ENTRE ESCALAS DE MOBILIDADE

Segundo A.P. Lepori, a principal questão da falha da integração do projeto de infraestrutura com seu ambiente reside na falta de comunicação entre as diferentes entidades responsáveis pelo projeto em particular entre a área de fiscalização ambiental com expectativas voltadas às questões de preservação, e os serviços técnicos encarregados da concepção do projeto. Os critérios de validação de projeto para sua execução acabam sendo contraditórios: por um lado, entre as prioridades de implantação de uma infraestrutura de porte metropolitano, e por outro, as necessidades de preservação ambiental dado ao contexto específico de mananciais do Jardim Ângela. Já apontadas nos documentos regulatórios de planejamento do distrito, essas interferências surgem no desenvolvimento do processo projetual da obra de transporte, que não incorpora as especificidades locais no projeto:

“A conexão entre as caixas é necessária, fica todo mundo dentro de uma especialidade e para de pensar no contexto. Isso é o caso com a micromobilidade que está esquecida no projeto de transporte. Tudo mundo está muito fechado no seu tema. É fundamental unir as questões do meio-ambiente com as situações socioeconômicas do território.[...]

O problema é de só olhar o território em duas dimensões isso influencia muito sobre a inadequação do projeto no território. É fundamental incorporar outras noções como o desnível, os grupos sociais, as polaridades locais, a hidrografia para poder parametrizar o perímetro de implantação do projeto. Será que sabemos olhar o cotidiano das pessoas, o uso delas do território, ANTES de fazer o projeto?” (LEPORI, 2017)

A questão da integração faz parte dos objetivos do PDE e do plano de mobilidade, porém não se consegue materializar um esquema de projeto. A experiência feita sob a coordenação de LEPORI na SP Obras é interessante do ponto de vista das oportunidades que existem no quadro regulatório ambiental. Frente à constatação, em 2014, que o projeto do BRT do viário sul da época não atendia os requisitos da lei específica dos Mananciais e, portanto, do licenciamento ambiental, foi realizado um diagnóstico interno sobre opções alternativas ao projeto proposto com o objetivo de mitigar o seu impacto no território. Foi proposta a diminuição da caixa viária para um perfil mais estreito, reduzindo a quantidade de remoções, especificamente em área de risco e garantindo uma adequação melhor do perfil do projeto ao território, aumentando a quantidade de áreas permeáveis e mantendo os objetivos de capacidades previstos. “De um projeto viário, foi feito um projeto de mobilidade”, diz Lepori a respeito da integração também dos outros modais (em particular as bicicletas e as calçadas) no projeto revisado do BRT. No Plano Básico Ambiental (PBA)³⁸ que resulta deste diagnóstico e das premissas do projeto enunciadas no EIA RIMA³⁹, optou-se por incorporar soluções de micromobilidade no âmbito da Taxa de Compensação Ambiental (TCA) que prevê a implantação de um projeto paisagístico e ambiental compensando os danos causado pelo projeto do BRT. Essa TCA tem uma certa flexibilidade projetual, e tem capacidade de incorporar intervenções projetuais fora do marco estrito ambiental, que possam resolver situações conexas, no caso o problema de acessibilidade ao futuro ponto de ônibus, dada a configuração do território e ao impacto da infraestrutura. A própria questão do recorte a ser considerado é um elemento fundamental para garantir a adequação da infraestrutura com o seu entorno. Definir uma faixa fixa de

38 A.P Lepori saiu da coordenação do projeto em 2016, e não tem conhecimento sobre o andamento das recomendações da integração da micromobilidade que foi incorporada no PBA.

39 Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, no caso do projeto do Viário Sul, foi elaborado em 2014

envoltória ao redor de cada estação planejada não responde às variações do território, e é explicitamente inadequada ao olhar as características topográficas do Jardim Ângela, no qual uma distância de 50m pode provocar uma inacessibilidade devida aos aclives e declives constantes na região.

O Plano Regional das Subprefeitura -PRS- de São Paulo de 2016 apresenta a integração das diretrizes do PDE a partir de recortes privilegiados de intervenção que são os Perímetros de Ação. Esses perímetros são definidos pelo plano como:

[...] porções do território destinadas ao desenvolvimento urbano local, mediante integração de políticas e investimentos públicos, caracterizados a partir da articulação dos elementos locais dos Sistemas Urbanos e Ambientais, nos termos do Plano Diretor. Foram elaborados 380 Perímetros de Ação para todo o município, contando cada um com descrição e mapeamento da área de análise, caracterização das questões da área, objetivos e diretrizes para as intervenções Inter secretariais.” (PRS, 2016 p 7)

59

Os Perímetros de Ação foram elaborados a partir do cruzamento de vários critérios, incorporando os elementos de densidade demográfica e vulnerabilidade, das centralidades locais e eixos estruturais, e do contexto ambiental e hidrográfico. A Subprefeitura do M’Boi Mirim conta 14 Territórios de Ação, cujo nº 182 -Terminal Jardim Ângela nos interessa particularmente, por estar situado ao longo do eixo viário do M’Boi Mirim e, portanto, no contexto de integração do projeto Viário Sul do BRT.

O plano remete à nova regulamentação do uso do solo definido pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS 2016⁴⁰ que definiu uma Zona Especial de Interesse Social -ZEIS- 4, a uma área situada na Áreas de Proteção e

PERÍMETROS DE AÇÃO

- 169 - CÔRREGO PONTE BAIXA / SUB-BACIA PONTE BAIXA
- 170 - MARIA COELHO AGUIAR - SÃO LUÍS
- 175 - GUARAPIRANGA BARONESA
- 176 - CÔRREGOS GUAVIRITUBA E ITUPU
- 179 - MORRO DO S - EMBU MIRIM
- 182 - TERMINAL JARDIM ÂNGELA
- 186 - CONEXÃO ENTRE PARQUES - EMBU MIRIM
- 188 - NOVA PALESTINA
- 189 - VERA CRUZ - VILA CALU
- 191 - PARQUE ORLA DO GUARAPIRANGA
- 194 - ARACATI
- 246 - CONFLUÊNCIA CALDEIRA/ GRONCHI/ DIAS/ ITAPECERICA
- 350 - PARQUE SANTO DIAS E CÔRREGOS
- 351 - CÔRREGO DOS FREITAS / SUB-BACIA MORRO DO S

0 1.6 3.2 4.8 km

Mapa 24. Os territórios de Ação da prefeitura regional do M'Boi Mirim
(Fonte: PRS,2016)

- PERÍMETRO DE AÇÃO
- REFERÊNCIAS
- ESPORTE (SEME)
- SAÚDE (SMS)
- EDUCAÇÃO (SME)
- CULTURA (SMC)
- ASSIST. SOCIAL (SMADS)
- INFRAESTRUTURAS
- ABASTECIMENTO
- REFERÊNCIAS URBANAS
- HIDROGRAFIA
- PRAÇAS E CANTEIROS
- LIMITE SUBPREFEITURA
- CORREDOR DE ÔNIBUS
- CORREDOR DE ÔNIBUS PLANEJADO (PLANMOB 2016)
- LINHA MONOTRILHO PLANEJADO (PDE 2014)
- TERMINAL DE ÔNIBUS
- TERMINAL DE ÔNIBUS PLANEJADO (PLANMOB 2016)
- WI-FI LIVRE
- PISCINÃO PLANEJADO (PDE 2014)
- PLANO EMERGENCIAL DE CALÇADAS (PEC 2008)
- LIMITE DA MACROZONA DE PROTEÇÃO E RECUPERAÇÃO AMBIENTAL (PDE 2014)
- ÁREA DE PROTEÇÃO E RECUPERAÇÃO DOS MANANCIAIS (PDE 2014)
- ZEIS 1 (LPUOS 2016)
- ZEIS 4 (LPUOS 2016)

0 300 600 900 m

Mapa 25. Recorte do Território de Ação 182
(Fonte: PRS, 2016)

Preservação dos Mananciais⁴¹ (Mapa 25).

As diretrizes referentes à questão da mobilidade, que pela proximidade do Terminal Jardim Ângela têm como objetivo a integração da dimensão metropolitana e da acessibilidade local, se apoiam sobre a elaboração de estudos para implantação de rede ciclovitária onde o relevo é favorável, a melhoria da mobilidade regional e a implantação modal de alta capacidade articulada com o sistema de transporte existente (PRS, 2016). Vale observar que a questão da micromobilidade não aparece no plano e que o próprio recorte do perímetro de ação exclui toda parte dos bairros situados ao norte da M'Boi Mirim, da padaria Menininha até a Capela dos Santos Mártires, bairros esses que encontram hoje sérios problemas de acesso à avenida dada o relevo íngreme a cima dela e pela própria configuração intrabairro, sem acesso direto na avenida, como no caso do Jardim Caiçara, um recorte que será analisado no próximo capítulo (Mapa 30).

Outro formato de planejamento urbano em escala mais aproximada se refere aos Projetos de Intervenção Urbana -PIUs- de 2014 e 2016 que têm como objetivo “promover o ordenamento e a reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação.” (PIUS, 2016)

Estas ações são prioritariamente localizadas na Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM), que não envolve o Jardim Ângela, porém o exemplo do PIU que foi desenvolvido para o terminal de ônibus do Capelinha – situado na Prefeitura Regional do Campo Limpo, vizinha do M'Boi Mirim - é pertinente e apresenta uma situação urbana semelhante.

O documento do PIUs dos Terminais municipais⁴², de junho 2017 estipula três dimensões de abrangência do projeto: a requalificação e exploração do terminal, do

41 Lei estadual nº9.866, de 28 de novembro de 1997

42 Diagnóstico Sócio Territorial e de Programa de Interesse Público, SP-URBANISMO, junho de 2017

terreno do terminal e do território envoltório. Este último é baseado em um raio de 600m⁴³ que inclui “terrenos vagos ou áreas passíveis de transformação – tendo em vista a ampliação do potencial estruturante da intervenção – e, inversamente, exclusão de áreas consolidadas que já desfrutassem de bom padrão de urbanização” (PIUS, 2017). O Diagnóstico apresenta uma série de mapas ligados às questões do uso do solo, referindo-se à última lei de zoneamento de 2016⁴⁴, do meio ambiente – topografia, área de risco, bioma e hidrografia- e das polaridades locais, próximas do terminal – equipamentos socioculturais, de esporte, e saúde e escolares-.

63

O projeto de intervenção se apoia em dois programas que abordam duas escalas: o Programa de Intervenção do entorno imediato – próximo do terminal- e o Programa de Interesse Público do terminal – com escala maior dentro dos 600m e mais (Mapa 27 e Mapa 28). Ambos os programas tratam principalmente da questão da melhoria da acessibilidade até o terminal, mas se limitam à colocação de mobiliário urbano básico -lixeira, wifi, bicicletário- e ao tratamento da transposição pela integração de lombofaixa, e passarela. O Programa de Interesse Público, por abranger uma área maior, integra a requalificação de diferentes eixos viários convergentes para o terminal, porém restringe a abordagem aos conceitos de acessibilidade universal e de arborização. Não são mencionados no programa nenhum dos seguintes aspectos: a intensidade dos deslocamentos atuais para o terminal, os pontos de travessias mais problemáticos, os lugares de baldeações importantes entre as linhas de ônibus ou as intensidades de fluxos segundo os diferentes horários do dia. O que se conclui é que estes documentos, apesar de buscarem os elementos de qualificação urbana ligados a aspectos da mobilidade em escalas mais aproximadas do território, não elencam, ou senão de forma muito superficial, os elementos de micromobilidade e do funcionamento atual do território.

43 Lei 16.211/2015, de 27 de março de 2015

44 Lei no 16.402, de 22 de março de 2016

Mapa 26. Área de abrangência do Terminal Capelinha
(Fonte: PIU, 2017)

Programa de Intervenção do entorno imediato

	Passarela para pedestres		Ponto de telefone
	WiFi gratuito		Bicicletário
	Lixeiras		Guias rebaixadas para cadeirantes
	Ponto de Táxi		Iluminação pública
	Lombofaixa		Baia para embarque e desembarque

Mapa 27. Programa de Intervenção do entorno imediato do Terminal Capelinha
(Fonte: PIU, 2017)

Elaboração: São Paulo Urbanismo, 2017

Programa de interesse público

- Perímetro PIU
- Parque proposto
- Equipamentos públicos
- ⊙ Ações propostas
- Ciclovias propostas
- Ciclovias existentes
- Requalif. de logradouro público
- Passarela proposta
- Escadaria proposta
- ▨ Faixa de pedestres proposta
- ▨ Faixa de pedestres existente
- ⊙ Terminal de ônibus
- ⊙ Lotes
- ⊙ Quadra viária
- Áreas verdes existentes
- ▨ Hidrografia

AÇÕES PROPOSTAS

- 01 Requalificação dos passeios públicos da Estrada de Itapeperica de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 02 Requalificação dos passeios públicos da Rua Antônio Sálvia de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 03 Requalificação dos passeios públicos da Av. Agostinho Rubin de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 04 Requalificação dos passeios públicos da Av. Carlos Caldeira Filho de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 05 Requalificação dos passeios públicos da Rua Rogério de Paula Brito de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 06 Requalificação dos passeios públicos da Rua Tullio Mugnaini de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 07 Requalificação dos passeios públicos da Rua Padre José de Jambeiro de forma a promover acessibilidade universal e arborização;
- 08 Implantação de uso comercial no lote do Terminal Capelinha, com frente para a Av. Carlos Caldeira Filho, a fim de promover maior fluxo pedonal;
- 09 Implantação de passarela para pedestres e ciclistas que interligue o Terminal Capelinha à Rua Francisco da Cruz Melão, permitindo o acesso pela Av. Carlos Caldeira Filho;
- 10 Implantação de Parque Público em área Municipal de aproximadamente 40.000m², constituída por exemplares remanescentes da Mata Atlântica, em especial por Mata Ombrófila Densa, limítrofe à Rua Francisco da Cruz Melão;
- 11 Implantação de ciclovia na Av. Carlos Caldeira Filho, interligando a Estação de Metro Campo Limpo à Estação Capão redondo, com acesso à passarela propsta no item 09;
- 12 Melhoria das travessias da Estrada de Itapeperica, com novas faixas de pedestres e sinalização vertical e horizontal.

Mapa 28. Programa de Interesse público do Terminal Capelinha
(Fonte: PIU,2017)

A luz da análise dos documentos anteriores, nota-se o caráter incompleto do método do planejamento das grandes infraestruturas no território informal. Por estar fora dos esquemas padronizados da cidade planejada, a periferia obedece aos seus movimentos próprios e lógicas que, para serem entendidos, implicam uma outra postura analítica.

O fato de Béatrice Mariolle ter usado o neologismo *Subaglo*⁴⁵ para caracterizar o território contido na classificação generalista da periferia periurbana em Paris sugere uma busca pelo específico desse território, conceito endossado neste presente trabalho para destacar as características específicas do território do Jardim Ângela - a periferia brasileira - vislumbrado portanto além da sua relação de dependência com o centro da metrópole.

Thomas Sieverts também trabalhou sobre a denominação dos territórios periféricos, usando o termo de *Zwischenstadt*⁴⁶ que caracteriza um entre-cidade, uma situação intermediária entre o construído e as áreas rurais ou naturais não ocupadas, e que tem se reproduzido em todos os contextos das metrópoles mundiais. A *Zwischenstadt* europeia difere da americana, porém todas apresentam denominadores comuns por estarem numa situação de periferia relacionada a um centro, por terem economia local e global e por constituírem territórios jovens, em situação transitória (SIEVERTS, 2004). O território do Jardim Ângela pode ser entendida como um exemplo da *Zwischenstadt* brasileira e é por si só um “postulado do qual devem ser revelados as qualidades escondidas”.⁴⁷

Este capítulo quer então definir essas qualidades pelo estudo da micromobilidade, das suas limitações e potencialidades a partir da coleta in loco dos modos de deslocamentos de quem mora no Jardim Ângela.

45 Vide nota de rodapé 6

46 Vem do alemão “Zwischen” : entre, e “Stadt” : cidade

47 Karl Ganser, citado por Thomas Sieverts. (SIEVERTS, 2004, p 21)

PARA UMA PESQUISA EXPLORATÓRIA

Observar o território

A micromobilidade do território informal em si não tem registro. Ela está ausente dos mapas - as escadarias, vielas e becos não aparecem nos mapeamentos oficiais -, não tem nome, e não constitui um dispositivo formal dos sistemas de mobilidade urbana. No entanto, sem ela, a *caminhabilidade* seria comprometida, os eixos de transportes estariam desconectados do seu entorno e a própria noção do caminhar não existiria. A micromobilidade por ser invisível pelos instrumentos de mapeamento comuns chama uma abordagem do território na escala 1 (hum), a partir do tempo longo da observação e do registro do espaço “vivido”, resultante das percepções de quem mora lá e pratica o território cotidianamente. As informações coletadas provêm de entrevistas realizadas nas ruas e vielas do Jardim Ângela e de dados levantados a partir das visitas a campo e das conversas com os atores locais, lideranças e associações. A dificuldade de acesso ao território necessariamente vinculada ao seu grau de informalidade e do certo perigo, inerente à prática das explorações a pé num território profundamente setorizado e delimitado pelas diferentes governanças criminosas que atuam na região, poderia constituir um primeiro obstáculo ao trabalho de campo. Essas barreiras tornaram indispensável a construção de contatos duráveis com as lideranças locais, de modo a garantir visitas constantes ao território de análise. O formato do estudo de campo que foi realizado é claramente determinado pela informalidade do lugar e pela consequente ausência de informação centralizada no que diz respeito às organizações sociais e territoriais da área.

O método de abordagem do território informal se nutre de uma lógica oposta, porém complementar ao processo de planejamento territorial, cujo processo *top-down*, de cima para baixo, para a definição das diretrizes de projeto exclui as particularidades das aproximações mais específicas do território. Vale lembrar a análise da pesquisadora Hellen Pallett sobre a necessidade de estudar de forma mais orgânica as organizações sociais do território informal: “the networked and therefore unbounded nature of organizational structures, and the messiness of

organizational practices associated with both change and stability”⁴⁸ (PALLETT, 2015, p 155).

Retomando as observações de Matthey, a abordagem da micromobilidade do Jardim Ângela implica de fato a adoção de repertórios analíticos correlacionados à micro-escala estudada, isto é, por um lado a identificação dos recortes territoriais na escala local e por outro lado, o método de coleta de dados a partir de vivências frequentes no local:

“La fabrique de la ville – ou plus largement des territoires – est aussi sous-tendue par des postures, c’est-à-dire des répertoires de gestes, des modalités d’action et des modes de penser spécifiques et singuliers qui sont des indices d’une relation au lieu de l’intervention, au programme qu’on souhaite y déployer.”⁴⁹ (MATTHEY, 2012, p1).

69

48 “a natureza em rede e, portanto, ilimitada, das estruturas organizacionais e a certa confusão das práticas das organizações associadas tanto à mudança como à estabilidade.” (PALLETT, 2015, p 155)

49 “A fábrica na cidade – ou de forma mas ampla dos seus territórios - também é norteada pelas posturas, isto é, repertório de gestos, modalidades de ação e de formas de pensar específicos e singulares que caracterizam os índices de um relacionamento em vez de uma intervenção, ao programa que se deseja implantar.” (MATTHEY, 2012, p1)

Mapa 29. Primeiro recorte de estudo, ao longo do eixo da av. M'Boi Mirim
(Fonte: SMDU, 2014, elaboração própria)

Duas escalas de estudo

A definição dos recortes territoriais seguiu duas escalas de estudo, um primeiro recorte mais linear, que envolve a polaridade mais influente do Jardim Ângela, e um segundo mais pontual, com a escala de estudo mais precisa e que se subdividiu em três locais.

O primeiro recorte envolve uma área de aproximadamente 500 m ao longo da avenida m'Boi Mirim contida em um trecho de 2km entre o terminal existente de ônibus e a implantação do futuro terminal previsto no projeto do Viário Sul do BRT.

Ele evidencia a distribuição dos diferentes bairros a partir do eixo da avenida principal e o caráter fortemente polarizador que ela mantém pelo agrupamento dos equipamentos principais da região -Hospital Moysés Deutsch, Terminal de ônibus Jardim Ângela e terminal provisório- e pela concentração dos comércios e serviços lindeiros. Esta abordagem espacial se refere à relação linear que o eixo constrói com a micromobilidade, avaliando os locais de travessias, a noção de territorialidade e relação de atratividade entre a avenida e os bairros vizinhos.

71

- O segundo recorte teve como finalidade uma abordagem em menor escala de três situações específicas situadas em distintas áreas do distrito do Jardim Ângela, usando a ferramenta de coleta de dados baseadas em entrevistas realizadas em cada um dos locais. A seleção desses locais, compostos de uma série de vias informais, foi norteadas pelas conversas com os membros técnicos da SP Obras e em particular com Lepori para identificar quais eram os lugares de micromobilidade e de travessias mais impactados pelo futuro eixo de transporte do BRT. Foi desenvolvida pela autora uma análise dos modos de deslocamento dos moradores próximos aos três locais, cujo relatório foi apresentado como documento de referência do concurso nacional Passagens Jardim Ângela, organizado e finalizado em junho de 2017 pelo Instituto Cidade em Movimento (IVM).

O primeiro local, situado em um bairro chamado do Bambuzal, encontra-se próximo ao futuro eixo planejado do BRT da avenida eng. Carlos Caldeira que prevê a conexão norte-sul entre a estação de metrô Capão Redondo e o terminal Jardim Ângela. A área do Bambuzal apresenta uma topografia complexa e a escolha do trecho está vinculada à necessidade de transposição do morro do Caiçara, que tem uma centralidade na sua parte mais alta materializada por uma Unidade Básica de Saúde -UBS- e sua praça adjacente. A situação do local reflete mais o caráter de fundo de bairro, por ser afastado do eixo da avenida M'Boi Mirim e, portanto, por acolher principalmente fluxos locais, e no futuro a ligação direta com o corredor de BRT projetado.

O segundo local tem como foco sobre a transposição da avenida M'Boi Mirim no local de convergência das ruas secundárias Agamenon Pereira da Silva e Simão Caetano Nunes, em frente ao local conhecido como Menininha, onde está localizada a padaria de mesmo nome, e cujo cruzamento gera a situação de transposição complexa para pedestre que foi colocada no capítulo anterior. O local trata da conexão de um lado ao outro da avenida, entre os bairros do Jardim Paranapanema e do Jardim Nakamura. Ele apresenta uma situação urbana totalmente distintas dos outros locais, por estar na área mais movimentada da região, pela circulação intensa de carros e ônibus que convergem para a avenida principal e pela quantidade de comércios formais e informais espalhados pela rua. Vale destacar a presença da UBS do Jardim Paranapanema que também constitui uma centralidade local importante.

O terceiro local, situado na região do Fundão do Jardim Ângela, ao sul da ponte que transpõe o rio Embu-mirim, é impactado pela proximidade com a represa e pela área envoltória de proteção dos mananciais. A configuração da avenida M'Boi Mirim também é diferente nesta área, pela estreiteza do seu perfil, que contém

Legenda

Mapa 31. Recorte de estudo do local do Menininha
(Fonte: IVM, autora, 2017)

apenas uma faixa de circulação em cada sentido e que apresenta a situação típica de congestionamento da estrada que foi apresentada no capítulo anterior. Tal como os dois locais precedentes, o recorte incorpora uma centralidade local configurada pela praça situada na beira da rua do Córrego, lindeira de um pequeno afluente da represa.

A coleta das informações a partir das entrevistas foi feita com base em um questionário, o qual foi pensado para destacar os diferentes motivos dos deslocamentos em escala local e global dos entrevistados. O estudo organiza-se em três eixos distintos, o primeiro baseado no perfil do entrevistado (idade, gênero, ocupação profissional, morador desde quanto tempo na região e situação familiar), o segundo nos tipos de deslocamento e o percurso usado – referindo-se aos deslocamentos para o trabalho e de lazer-, e o terceiro, nas percepções dos entrevistados relativas à situação e o uso do espaço público da rua e das passagens. Vários formatos de questionários foram desenvolvidos até chegar à última versão⁵⁰ mais dinâmica, limitando o tempo de entrevista entre 10 e 15 minutos, tempo além do qual os entrevistados já não tinham mais disponibilidade. No total, foram 253 entrevistas realizadas nos três locais citados que compõem a base de dados da presente pesquisa.

75

50 O modelo do questionário encontra-se em anexo do presente documento

Legenda

Linha de ônibus	Institucional
Ponto de ônibus	Saúde
Geradores de fluxo	Residencial Horizontal
Percurso a partir/ para as passagens	Comercial
Curvas de nível 5 em 5m	Área Verde
Córregos	Área de preservação prioritária
	Favelas

Mapa 32. Recorte de estudo do local do Fundão
(Fonte: IVM, autora, 2017)

PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Das pessoas entrevistadas, o percentual de mulheres é levemente mais importante do que os homens (55,8% contra 44,2%), o que pode se justificar por dois fatores: quem caminha no bairro geralmente não tem sistema de locomoção individual próprio (carro ou moto), e as mulheres são na maioria nesse caso⁵¹, e os horários das entrevistas que foram, e maior parte, iniciados às 7h30 da manhã, ou seja, mais de duas horas depois do primeiro fluxo das pessoas que vão para o trabalho, refletindo o fato de que as mulheres têm menos ocupações profissionais, o que corresponde às estatísticas⁵² e se verificou pelos questionários que apontam 3,6% das mulheres entrevistadas em situação de desemprego e 33,8% sem trabalho. Essa última categoria inclui as mulheres procurando um trabalho, ou fazendo um trabalho em casa, ou com idade abaixo da idade oficial para trabalhar; já a faixa de mulheres de idade avançada corresponde à categoria de aposentadas e envolve 5,7% das mulheres entrevistadas.

77

Nota-se que o número de mulheres que não trabalha é mais que o dobro dos homens que não trabalham, e o número de homens desempregados é mais que o dobro de mulheres desempregadas. Este dado nos diz que podem existir muitas mulheres que ficam em casa e cuidam dos filhos, mas também nos confirma o fato do número de mulheres que estão no bairro durante os turnos de trabalho ser maior que o número de homens.

A partir dos intervalos de quanto tempo de moradia na região determinados pelo questionário, pode-se identificar que a maior parte dos entrevistados moram no Jardim Ângela há entre 21 e 40 anos, isto é, chegaram ali entre 1975 e 1995, sen-

51 O último relatório da CET do ano 2015, revela que 85 % dos acidentes foram cometidos por condutores masculino e apenas 14% com condutores feminino)

52 Os dados da SEADE e do DIEESE (departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos) indicam uma taxa de desemprego das mulheres em 2012 de 32% mais alto do que os homens.

IDADE GERAL DOS ENTREVISTADOS

ATIVIDADE PROFISSIONAL

HOMENS E ATIVIDADE PROFISSIONAL

MULHERES E ATIVIDADE PROFISSIONAL

Figura 6. Diagramas da idade dos entrevistados, e comparação das atividades profissionais por gênero. Resultados baseados sobre o total das 253 entrevistas (Fonte: autora, 2017)

do seguidos pelas pessoas que moram de 11 a 20 anos, que chegaram entre 1995 e 2005. Como foi observado in loco através das conversas com os entrevistados, a maioria dessas pessoas mora na mesma residência desde sempre, e mesmo aqueles que mudaram, passaram a viver em casas próximas sempre na mesma região. Ou seja, os entrevistados possuem uma percepção evolutiva do território e costumam comparar a situação atual do bairro com o que viveram anteriormente. Os dois locais do Bambuzal e do Menininha apresentam uma maior taxa de tempo longo de moradia no território -a maioria entre 21 e 40 anos-, e quanto ao Fundão que pertence a um movimento de urbanização mais recente por ser mais afastado da região central do distrito, a maioria dos entrevistados moram na região há entre 0 e 5 anos e 11 e 20 anos.

79

Figura 7. Comparação do tempo de moradia dos entrevistados entre o total das respostas e o entrevistados do Fundão (Fonte: autora, 2017)

O RETRATO DAS PASSAGENS

Passagens e precariedade

Todos os dispositivos de micromobilidade alternativos ao caminhar na rede viária se referem a espaços de mobilidade informais – vielas, escadarias, via privada, becos – que chamamos de passagens como qualificativo genérico, que envolve também o grau de irregularidade desses lugares, a maioria deles sendo sem nome e invisíveis nos mapeamentos cadastrais da prefeitura.

As passagens apresentam ainda hoje características de componentes derivados da cidade irregular, onde elas aparecem como não-lugares pelo seu estado de precariedade avançada e pela ausência quase sistemática de qualquer intervenção do poder público visando melhorar as condições de mobilidade dos moradores.

Foram observadas em campo passagens com grau de destruição diversos, sendo algumas sem nenhuma pavimentação, com caminhos de barros, inacessíveis em época de chuva, ou cobertos de entulhos e lixos deixando claro que, por não ser a prioridade de alguém, as passagens acabam sendo relegadas às margens da cidade. As que apresentam degraus (muitas não têm, apesar dos fortes declives), possuem escadas totalmente irregulares, frequentemente sem patamar de descanso e raramente com corrimão. Fora a dificuldade de uso dessas escadarias em tais situações de degradação, o território da passagem passou a ser usufruído por atividades ilegais ligadas ao tráfico de drogas, o que ocasiona a ocorrência frequente de assaltos, roubos e assédios sexuais alvejando mulheres, segundo as pessoas entrevistadas. Segundo um estudo do Instituto Datafolha de 2015, citado pelo pesquisador Lupicínio Iñiguez-Rueda, responsável por trabalho sobre as características da mobilidade das mulheres no Jardim Ângela, os assédios das mulheres acontecem na maioria na rua (33%) depois do transporte público (35%) (IÑIGUEZ-RUEDA, PESSOA DE OLIVEIRA, 2017).

Nota-se que a presença das mulheres nas passagens durante os intervalos de trabalho – e apontada nos resultados por gêneros no item anterior – também é dada

A

B

C

D

E

F

Figura 8. : Fotos das diferentes passagens onde foram feitas as entrevistas
Fotos A,B,C,D representam o Bambuzal, fotos E e F, o Menininha
(Fonte: LAMOROSO, e autora, 2017)

G

H

I

J

K

L

Figura 9. : Fotos das diferentes passagens onde foram feitas as entrevistas
Fotos G,H,I representam o Menininha, fotos J,K,L o Fundão
(Fonte: L AMOROSO, e autora, 2017)

O QUE MUDARIA OU ADICIONARIA NA PASSAGEM _MENININHA

83

Figura 10. : Diagrama ilustrando as melhorias prioritárias desejadas pelos entrevistados, no local do Menininha.

Vale observar a forte demanda de melhoria da geometria da escadaria com a regularização dos degraus e colocação de corrimão, e da segurança colocando iluminação, totalmente insuficiente nestes locais. Devido à proximidade da passagem com antigas casas demolidas lindeiras da avenida M'Boi, cujos entulhos foram deixados no local e causaram a acumulação de lixos, sem cuidado nenhum dos serviços de limpeza da prefeitura. (Fonte: Autora, 2017)

ao fato de atividades além do trabalho serem assumidas pelas mulheres, gerando numerosos deslocamentos dentro intrabairro, fora do alcance da rede de transporte, e, portanto, possibilitadas pelas passagens:

Los desplazamientos de las mujeres demuestran características específicas en la medida en que desempeñan actividades en el espacio privado (el mundo del hogar y de la familia) y en el espacio público (el mundo del trabajo y de la competitividad), componiendo una red propia de movilidad (Forneck y Zuccolotto, 1996). Su desplazamiento dentro y fuera del barrio no es pen-

sado. Las mujeres trabajan fuera de casa, llevan a los niños y niñas a la escuela, van a la casa de los abuelos y abuelas, a la guardería, al puesto de salud. Ellas conviven con varios mundos: el del “hogar”, el espacio privado, y el del “trabajo” y la “competitividad”, el espacio público, componiendo así una red propia de movilidad, invisible para la organización de los transportes públicos.⁵³ (IÑIGUEZ-RUEDA, PESSOA DE OLIVEIRA, 2017, p 7)

Microaderência e macroabrangência

As passagens, por terem sido construídas pelos moradores conjuntamente com o fenômeno de urbanização da região, foram implantadas para assumir a transposição da topografia, gerando acessos mais diretos às polaridades locais e evitando a rede sinuosa do viário. Esta característica se verifica observando a implantação das passagens em relação à topografia – a maioria delas construídas no declive mais importante do terreno – e, portanto, se comportando como atalhos, seccionando o território até sua configuração mais complexa.

A qualidade de adaptabilidade que confere essa grande capacidade de aderência ao território teve como consequência a multiplicação das passagens como alternativas de acessibilidade inclusive aos lugares não abrangidos pelo viário. Essa qualidade se

53 Os deslocamentos das mulheres demonstram características específicas na medida em que realizam atividades no espaço privado (o mundo da casa e da família) e no espaço público (o mundo do trabalho e da competitividade), compondo a sua própria rede de mobilidade (Forneck e Zuccolotto, 1996). O seu deslocamento dentro e fora do bairro não é pensado. As mulheres trabalham fora de casa, levam as crianças à escola, vão para a casa das avós, para a creche, o posto de saúde. Elas convivem com vários mundos: o da «casa», do espaço privado, e o do “trabalho” e da “competitividade”, o espaço público, criando assim a sua própria rede de mobilidade, invisível para a organização dos transportes públicos.” (IÑIGUEZ-RUEDA, PESSOA DE OLIVEIRA, 2017, p 7)

reflete no estudo de simulação de acesso feito pela autora dentro do recorte linear apresentado anteriormente, no qual dois lugares específicos foram escolhidos para a análise: o local do terminal previsto pelo projeto do Viário Sul, e onde fica atualmente um terminal provisório, e o local situado na altura da escola municipal Oscar Pereira Machada, situada dentro da comunidade do Jardim Ângela. A projeção simulada faz aparecer a área de abrangência no território para um pedestre caminhando durante 5, 10 e 15 minutos. Duas simulações são feitas: uma sem as passagens, considerando apenas a malha viária oficial, e outra com as passagens. Observando os mapas realizadas, as simulações com as passagens deixam aparecer claramente o aumento do território abrangido, inclusive das áreas mais íngremes. Conectadas à rede viária, as passagens assumem o papel de ligação do trecho de caminhabilidade interligando os domicílios com as polaridades mais próximas. Por tratar da última escala de acessibilidade, os componentes da micromobilidade se apoiam sobre o que Brès chama de micro aderência, “l’adhérence capillaire des cheminements piétonniers et du stationnement automobile qui fait l’interface entre les lieux de l’auto-mobilité et ceux du piéton.”⁵⁴ (BRES, 1998, p7)

85

Por outro lado, comparando essas passagens com a malha viária, é interessante observar o grau de densidade que a multiplicação dos micros trechos de passagens desenvolve no território, apesar de apresentar um grau mínimo de densidade, devido a suas geometrias extremamente longilíneas com seções estreitas (na maioria contidas entre 90cm e 2 m). Quando Brès fala de *densidade líquida* a ser considerada para avaliar a verdadeira utilidade do viário, excluindo as ruas sem saída e adicionando as passagens de pedestres, o método pretende definir quais trechos malha existente são realmente utilizados. No caso do Jardim Ângela, ao adicionar a rede informal das passagens, notamos uma densidade líquida que de fato aprimora a capacidade de acesso como se pode verificar nos mapas a seguir.

54 “A micro aderência, a aderência capilar dos caminhos para pedestres e dos estacionamentos automóveis que faz a interface entre os lugares da auto mobilidade e os lugares dos pedestres.” (BRES, 1998, p7)

Mapa 33. Simulação a partir da escola municipal Pereira Machado no Jardim Ângela par um percurso a pé durante 5,10, e 15 min sem e com as passagens.
(Fonte: base cartográfica SMDU 2014, elaboração própria, 2015)

A MICROMOBILIDADE EM REDE

Trechos e percursos

O percurso de cada passagem revela caminhos segmentados, correndo de um viário a outro, sem estabelecer continuidade entre eles. Essa percepção é reforçada pelos distintos revestimentos e características espaciais que eles apresentam, como foi descrito no item anterior. A sinuosidade das suas configurações e as rupturas visuais dadas à exiguidade do espaço disponível para caminhar provocam a priori um efeito de desconexão espacial.

Entretanto, é quando se observa o percurso feitos pelos entrevistados que a noção de continuidade aparece, e que a passagem se define como um elemento que faz parte de um todo.

Cada um dos três locais de investigação foi recortado pelos trechos de passagens levantados, identificados por números -1 para Bambuzal, 2 para Menininha, e 3 para Fundão – e letras segundo a ordem de situação no território. O Bambuzal e a Menininha revelam 4 trechos respectivamente 1A a 1D, e 2A a 2D, e no Fundão, o local é composto de 3 passagens, de 3A a 3C.

É importante sinalizar aqui que a opção de qualificação das passagens se deu por conta da ausência de nome destes lugares. Grande parte deles tem denominação coloquial pelos moradores – “o escadão”, “o palhal”, “o ziguezague”, “a viela da UBS..” – porém nenhuma placa ou indicação nos mapeamentos oficiais permitem outro tipo de identificação.

Os questionários nortearam as perguntas para compreender como a população circulava pelas passagens, e se a organização espacial que determinou o mapeamento e a ordem dos trechos fazia sentido como percurso em si no cotidiano das pessoas.

As informações mapeadas tentaram identificar em primeiro lugar quais dos trechos eram mais utilizados, e que tipo de percurso pelas passagens eram efetivamente feitos pelos entrevistados.

Os dois mapas adiante mostram, no local do Menininha, os trechos 2C e 2D sendo mais utilizados pela população, por volta de 25 a 30% das pessoas entrevistadas

usando a passagem 2C cotidianamente e 40 a 50% para a 2D. Os mapas de porcentagem de uso dos dois outros locais do Bambuzal e do Fundão se encontram em anexo do presente documento.

O primeiro trecho 2C, que corresponde a uma viela onde há entradas de casas e um pequeno bar na esquina da saída da passagem (Mapa 31) foi identificada como a mais acolhedora pelos usuários, em comparação com a viela adjacente, a escadaria 2B, que, além da sua geometria com degraus irregulares que dificulta a subida e descida, não apresenta nenhuma atividade comercial, e raras soleiras domiciliares, ocasionando situações de perigo percebidas pelos entrevistados que optam por usar a viela 2C.

Já no trecho 2D, uma escadaria comprida que articula o bairro do Jardim Nakamura com a avenida M'Boi Mirim, apresenta alta densidade de fluxo que é diretamente ligada à situação de proximidade estratégica dessa passagem com o eixo da avenida, reforçada pela presença do terminal de ônibus provisório a leste da escadaria mencionada. O jardim Nakamura possui várias passagens que interligam a comunidade situada em fundo de vale com as avenidas implantadas acima. A maioria das passagens no Jardim Nakamura conectam o bairro com a avenida Agamenon, que, além de não conter pontos de ônibus das linhas principais como a M'Boi Mirim, não possui calçadas suficientes e as existentes estão em estado de extrema precariedade. Vários entrevistados relataram ter presenciado ou ter sido vítimas de atropelamentos nesta avenida, razão pela qual a maioria deles preferem então subir diretamente pela escadaria 2D, apesar de ela ter uma configuração bastante hostil, tanto pela sua geometria extremamente íngreme, quando pelo grau de degradação causada pelo acúmulo de lixo e entulho no ponto de encontro com a avenida M'Boi Mirim. Esta condição propicia a presença de usuários de drogas e de assaltantes, segundo os entrevistados.

LEGENDA

- Ponto de ônibus
 - Geradores de fluxo
 - Edificação
 - ▨ Ocupação irregular
 - Linhão
—————	40 - 50%
—————	25 - 30%
—————	10 - 20%

Mapa 34. percentual de uso de cada passagem do local do Menininha
(Fonte: Autor, 2017)

89

LEGENDA

- Ponto de ônibus
- Geradores de fluxo
- Edificação
- ▨ Ocupação irregular
- Linhão

Mapa 35. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Menininha
(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 36. diversidade dos percursos efetuados pelos entrevistados no local do Menininha
(Fonte: Autor, 2017)

As respostas aos questionários evidenciaram uma série de opções de percursos, nomeados pela letra P e letra segundo a ordem de uso de A a H, dentre os quais vale destacar o percurso PA, subindo do Jardim Nakamura para a avenida M'Boi Mirim, que corrobora a observação precedente; os percursos dos moradores que se deslocam do Jardim Paranapanema para a avenida M'Boi Mirim (PB, PC, PD, PE, PF, PG) também representam os fluxos mais importantes.

O percurso PH, do Jardim Paranapanema até o Jardim Nakamura, situado do outro lado da avenida, é um dos percursos menos utilizados (2,7% dos entrevistados). Isso reflete o caráter de territorialização dado nos recortes espaciais provocados pelas avenidas principais e pelo efeito de barreira física que elas constituem, e que, por outro lado, circunscrevem o território dos diferentes bairros da região identificados pelos moradores. Em outros termos, quem mora no Jardim Paranapanema não é do Jardim Nakamura, e, através dos relatos dos entrevistados percebeu-se a manifestação da distinção social destes dois lugares, o jardim Nakamura sendo uma área mais vulnerável do que a outra. Salienta-se que os entrevistados falaram para a autora com frequência do lixão da escadaria do Jardim Nakamura mantido na maioria pelos moradores que moram do outro lado da avenida, e que jogam lixo cotidianamente naquele lugar.

Este sentimento de territorialização se transmitiu para os mais jovens como o verificou a pesquisa de Irene Quintáns sobre a qualificação pelas crianças entrevistadas do lugar onde elas moram. Quem mora no Jardim Nakamura mora “aqui”, quem mora além da avenida M'Boi Mirim, mora “fora” (QUINTANS, 2016).

Pode-se questionar sobre o quanto as barreiras do viário de grande escala ocasionam o fracionamento do território, provocando o isolamento dos diferentes bairros entre eles, fato observado no registro dos percursos envolvendo a transposição da avenida M'Boi Mirim.

Este fenômeno foi percebido também pelo sistema organizacional da rede das

Mapa 37. Relação territorial e delimitação dos cachos de proximidade.

A relação de proximidade entre os domicílios e serviços destacam sistema de cachos que apresentam novos recortes territoriais relacionados ao seu uso real. (Fonte: BMCA, 2013)

UBS da região, que constituem centralidades primordiais no território, e pontos de identificação importante para os moradores. A distribuição da população atendida por unidade é baseada nos setores censitários, e foi interessante ouvir os responsáveis da UBS do Jardim Parapanema⁵⁵ sobre a não correspondência desses recortes com o uso real do território, isto é, a incompatibilidade entre a organização administrativa do território e o seu espaço vivido. Para acessar esta UBS, no caso, vimos que tem que se transpor a avenida M'Boi Mirim (vide Mapa 31) em lugares inadequados para pedestres, o que, segundo os responsáveis da unidade, causa em muitas ocasiões, a queda de frequência por famílias que deveriam ser atendidas pela UBS, devido às dificuldades de acesso.

Vale colocar em perspectiva com o trabalho da pesquisa do grupo francês BMCA quanto às relações territoriais entre os domicílios e os serviços que criam os cachos de proximidade (BMCA, 2013), isto é, um novo recorte geográfico que leva em conta o valor de abrangência e distingue-se das delimitações administrativas.

55 Depoimento registrado pela autora em agosto de 2015, durante o evento do Fórum dos Pesquisadores da região do Jardim Ângela.

Conectividade

Centralidades locais e deslocamentos durante os fins de semana:

Notou-se, pelos mapas de simulações de trajeto sem e com as passagens (Mapa 33), que estes dispositivos oferecem uma capacidade maior de acesso ao território. Essa conectividade é particularmente eficiente na relação bairro-avenida principal, como foi demonstrado no caso dos percursos do local Menininha que apresenta sistematicamente uma relação do uso da passagem com o destino do entrevistado para a avenida M'Boi Mirim.

A micromobilidade garante também a acessibilidade dentro do próprio bairro, onde as configurações do viário não permitem uma conectividade transversal. Isso foi verificado no caso do local de entrevistas no Bambuzal, que como foi dito anteriormente, está em uma situação geográfica mais afastada dos eixos principais mais próximos da avenida Comendador Sant'Anna. A partir da observação dos percursos mais frequentados pelos entrevistados -Mapa 38-, observou-se a recorrente conexão norte-sul usada para transpor o morro -em cima do qual se situa a UBS-, e para acessar desde uma centralidade comercial no caso a padaria e outros pequenos comércios, até o ponto de ônibus e o mercado situados na região norte.

A noção de conectividade local se expressa através das atividades verificadas nos finais de semanas - os deslocamentos durante a semana para o trabalho se dão em grande maioria para fora do bairro conforme o mapa Origem-Destino mostrado anteriormente (Mapa 20) - e dos deslocamentos escolares.

Os deslocamentos locais de fim de semana para os quais as passagens são usadas evidenciam as polaridades de proximidade que se situam ao redor dos domicílios dos entrevistados -Mapa 39, Mapa 40 e Mapa 41- para os quais as passagens são usadas, conforme os mapas que seguem e que apresentam a porcentagem de uso de cada trecho. Nos mapas que situam o domicílio dos moradores por rua, destaca-se a relação de proximidade entre as passagens e as habitações, sendo que

LEGENDA

- Ponto de ônibus
- Geradores de fluxo
- Edificação
- Ocupação irregular
- Linhão

Mapa 38. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Bambuzal.
(Fonte: Autor, 2017)

95

PERCENTUAL DE PERCURSOS QUE INCLUEM AS PASSAGENS NO FINAL DE SEMANA

● ATRATIVOS DE FLUXO LOCAL

0 20 50 100 m

Mapa 39. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Bambuzal (Fonte: Autor, 2017)

PERCENTUAL DE PERCURSOS QUE INCLUEM AS PASSAGENS NO FINAL DE SEMANA

● ATRATIVOS DE FLUXO LOCAL

0 20 50 100 m

Mapa 40. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Menininha (Fonte: Autor, 2017)

PERCENTUAL DE PERCURSOS QUE INCLUEM AS PASSAGENS NO FINAL DE SEMANA

 ATRATIVOS DE FLUXO LOCAL

Mapa 41. Lugares atrativos durante o fim de semana e percentual de uso das passagens neste período, local do Fundão
(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 43. Local de moradia das pessoas entrevistadas no local do Menininha.
(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 44. Local de moradia das pessoas entrevistadas no local do Fundão.
(Fonte: Autor, 2017)

todas as pessoas entrevistadas sem exceção moram dentro de um raio de 250m do local de entrevista (Mapa 42, Mapa 43 e Mapa 44).

Deslocamento domicílio-equipamentos escolares:

Para identificar a relação de proximidade com os equipamentos escolares e os domicílios dos entrevistados foi adotado um raio mais abrangente de aproximadamente 2,5km ao redor de cada local de estudo. Foi levantada a porcentagem modal de cada tipo de deslocamento – a pé, de bicicleta, de carro, de ônibus e de perua⁵⁶ –, e o tempo de percursos para cada uma delas. Os resultados consideram 54,5% do número total dos entrevistados, ou seja, aqueles que convivem com crianças, formando uma base de 140 pessoas. A proporção modal do deslocamento a pé ocupa 43,1% de todos os deslocamentos escolares, acima do segundo modal usado, a perua com 34,6%. Considerando todos os modais, o tempo de deslocamento médio é de 15min, um intervalo que corresponde também ao tempo médio do deslocamento a pé. A equivalência do tempo entre distintos modais de deslocamento para percorrer o território reflete a eficiência do caminhar na região apoiada na malha das passagens para percorrer o território que independe dos eixos viários.

101

56 Nome coloquial que se refere aos transportes escolares privados.

TIPO DE TRANSPORTE PARA ESCOLA

TEMPO DE PERCURSO ATÉ A ESCOLA - GERAL

TEMPO DE PERCURSO A PÉ ATÉ A ESCOLA

Figura 11. : Tipo de modal usado para o trajeto da casa até a escola, tempo geral do trajeto e tempo do trajeto a pé.
(Fonte: Autora, 2017)

Mapa 45. Situação das escolas que frequentam as crianças dos entrevistados para os locais do Bambuzal (1) e Menininha (2).
(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 46. Situação das escolas que frequentam as crianças dos entrevistados para os locais do Fundão (3).
(Fonte: Autor, 2017)

Proximidade familiar:

As entrevistas evidenciaram que a maioria dos entrevistados moram há muito tempo no mesmo lugar ou se mudaram para domicílios próximos do primeiro, os quais se situam nas proximidades dos locais de entrevistas, como foi observado no item anterior. Os lugares de moradias dos familiares dos entrevistados reforçam o caráter de proximidade espacial e social quando nota-se que nos três locais, mais da metade dos entrevistados tem familiares morando ou no mesmo bairro, ou no bairro adjacente.

Assim, no local do Bambuzal, mais de 63% das pessoas têm família morando no Jardim Caiçara, o bairro onde foram feitas as entrevistas (Mapa 47). Quanto ao Menininha, é muito interessante constatar que os familiares moram nos três bairros das entrevistas ou próximo a elas – Parque da Independência, Jardim Jangadeiro, Jardim Nakamura – com exceção do bairro do Morro do Índio, que apesar de ser muito próximo ao local de entrevista, pertence a uma comunidade distinta. Antônio Eugênio de Caldas, líder comunitário deste bairro, explicou a formação do Morro do Índio por “mutirão” de uma mesma comunidade, criando um conjunto de ruas sem saída em “espinha de peixe” que determinam os limites físicos do bairro. A sua própria conexão direta com a M’Boi Mirim, faz com que poucos dos seus moradores frequentem as passagens do local Menininha (Mapa 48). O Fundão apresentou uma situação similar quando observou-se que grande parte dos entrevistados têm familiares morando no bairro do Jardim Capela e do Parque das Cerejeiras, dois bairros cuja conexão mais direta é feita pelas passagens do local de estudo, uma situação que difere do Jardim Santa Bárbara, que tem ligação com a avenida M’Boi Mirim direita (Mapa 49).

Portanto, a análise do mapeamento realizado permite concluir que a leitura dos usos das passagens se relaciona com a proximidade domiciliar. As passagens têm como fundamentalmente um uso doméstico, que se verificou tanto pelo local de moradia dos entrevistados e dos seus familiares, quanto pelo seu uso cotidiano para o destino de trabalho e para as polaridades locais mais próximas frequentadas durante o fim de semana.

Mapa 47. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Bambuzal.

O local aparece em vermelho, as manchas verdes transparentes situam os bairros, com as porcentagens de familiares morando neles.

(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 48. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Menininha.
 O local aparece em vermelho, as manchas verdes transparentes situam os bairros, com as porcentagens de familiares morando neles.
 (Fonte: Autor, 2017)

Mapa 49. Locais de moradia dos familiares das pessoas entrevistadas no local de estudo do Fundão.

O local aparece em vermelho, as manchas verdes transparentes situam os bairros, com as porcentagens de familiares morando neles. (Fonte: Autor, 2017)

O SIMBOLISMO DAS PASSAGENS

Além da mobilidade

Vimos que, apesar de apresentar condições física-espaciais em estado de grande deterioração, os dispositivos de micromobilidade pela isotropia da sua implantação e pela sua situação estratégica no território, condicionam a acessibilidade dos moradores nos seus deslocamentos cotidianos.

Por serem os únicos espaços livres da malha altamente densa das construções da região, as passagens constituem também espaços de usos alternativos, apropriados pelos moradores, especificamente no que diz respeito às atividades socioculturais. Vale recontextualizar a situação do jardim Ângela e a sua oferta de espaços culturais e esportiva em perspectiva com o resto da metrópole. A prefeitura regional do M'Boi Mirim, na qual se encontra o distrito, conta com apenas 0,95% dos equipamentos culturais da capital⁵⁷, isto é, 14 equipamentos para uma população superior a 600.000 habitantes. Quanto ao esporte, o Jardim Ângela consta com 0,45 unidades por 100.000 habitantes, um valor próximo ao da média municipal de 0,47, mas que vale comparar com o distrito mais equipado, o de Pinheiros com valor de 1,38 equipamentos⁵⁸.

O Plano Regional aponta a carência de equipamentos no Jardim Ângela, dos quais os CEUs Guarapiranga e o Vila do Sol, constituem os principais apesar de serem ambos de difícil acesso pela falta de rede de transporte existente.

“Os CEUs não são suficientes para atender a demanda de educação e nem para suprir a carência de espaços públicos de lazer e cultura, quase inexistentes na região. Nesta subprefeitura apenas 8,8% dos moradores residem a mais de 1 km de distância de um equipamento municipal de esporte e lazer. No entanto, no Jardim Ângela este percentual corresponde a 16,0%, enquan-

109

57 Fonte: SMC (Secretaria Municipal de Cultura), MINC (Ministério da Cultura) 2004

58 Fonte: IBGE, 2014

to no Jardim São Luís corresponde a 0,9%. Quase a metade da população da subprefeitura (45,90%) estão distantes de um equipamento de cultura, sendo que no Jardim Ângela o índice é de 55,78% e no Jardim São Luís de 34,95% - no município o valor é de 41,1%. “ (PR da Subprefeitura do M’Boi Mirim, 2016, p 150)

Durante as aproximações ao território do primeiro recorte de estudo (Mapa 1) foram mapeados apenas dois equipamentos de cultura e esportes oficiais que apresentam no recorte de estudo, apenas dois lugares: o CEU Guarapiranga e um telecentro que coloca à disposição uma biblioteca com aulas de formação informática. Entretanto, os levantamentos em campo permitiram identificar numerosos outros lugares que não aparecem nos dados dos censos do município e que oferecem atividades culturais e esportivas, tais como o Centro da Criança e do Adolescente (CCA), o Centro da Juventude (CJ), e o Centro de Atendimento Social Familiar (CASF) que atendem a população mais vulnerável da região e que também propõem atividades culturais.

Em um território que não possui nenhum conforto no espaço público, a maioria dos lugares de lazer para os jovens são oferecidos através de iniciativas comunitárias como ilustra o mapa a seguir. Essa densidade se expressa pelo dinamismo das redes associativas da região, e da sua capacidade de reinterpretar o espaço urbano como território de oportunidades de ações socioculturais.

Vale colocar em perspectiva essa observação com duas pesquisas recentes que foram feitas na região.

O projeto Santo Amaro Em Rede, lançado pelo SESC Santo Amaro e pelo Instituto Pólis em 2008, iniciou um mapeamento exaustivo de todos os lugares de expressão cultural e artística que não aparecem nos registros oficiais do extremo sul do município de São Paulo e de quatro municípios limítrofes à zona sul. O resultado

- Limite distrito
- Recorte projeto
- Edificações regularizadas
- Ocupação informal

Equipamentos de cultura

Da rede associativa

Público - Municipal

500 250 0 Mètres

Mapa 50. Equipamentos de cultura públicos municipais e espaços culturais associativos.
(Fonte: SMDU, 2015, elaboração própria, 2015)

Mapa 51. Rede de conectividade entre as associações do Jardim Ângela.

Mapeamentos participativos realizados durante as oficinas da pesquisa Conexão da Zona Sul e destacando as redes de conexões entre as diferentes entidades associativas da região do Jardim Ângela.

(Fonte: Pesquisa Conexão da Zona Sul, ESTEVES, E, 2016)

da pesquisa apresentou uma rede de 323 ações de campos diversos - música, esporte, arte, e educação- que definiram uma “nova cartografia afetiva, fruto de agenciamentos complexos, que criam vínculos de identificação entre seus protagonistas, que foi a escolhida para tornar visíveis as amarrações culturais de um território cujos tecidos urbanos são múltiplos.” (SESC, 2011).

Motivada pela mesma questão de dar visibilidade às atividades sociais do território, a pesquisa Conexão da Zona Sul, dirigida pelo pesquisador Egeu Esteves⁵⁹, iniciou em 2016 um levantamento das redes de conexões das associações do Jardim Ângela por meio de 13 oficinas que evidenciaram um total de 229 relações entre 150 locais associativos mapeados.

113

Diante da carência de lugares públicos adequados para práticas socioculturais, o espaço da micromobilidade e, no caso, as passagens, constituem uma oportunidade de apropriação espacial que foi observada em campo. O espaço das vielas é o lugar privilegiado de expressão artística dos grafiteiros lembrando as atividades da associação Ciclo Social Arte que resgata as passagens através de grafites, melhorando a percepção do local pela intervenção do grupo que é conhecido da região. Foi observado também em campo o uso do espaço destes lugares para atividades culturais como cinema ao ar livre e show de música, tais como o grupo Cine Degrau que organiza desde 2013 projeções de cinema ao ar livre nas escadarias, ou o Instituto Favela da Paz, uma liderança importante do Jardim Ângela, que propõe numerosas atividades culturais para a população local e entre elas a organização de uma roda de samba uma vez por mês, na viela do Instituto, situado na comunidade do Jardim Nakamura.

59 Pesquisa Conexão da Zona Sul, ESTEVES, E, 2016

Figura 12. : Fotos das ações culturais locais nas passagens.
A foto de cima mostra o palco da roda de Samba organizada no Jardim Nakamura (Fonte, Autora, 2015), a foto de baixo apresenta uma projeção de cinema numa viela (Fonte: Ciné Degrau)

O espaço aberto

As passagens que carregam funções de mobilidade e de apropriação social, podem ser associadas ao conceito de espaço aberto e da sua correlação paisagística, por ser o último espaço em resistência da urbanização da cidade informal. Definido como ferramenta conceitual - de leitura do espaço urbano- e ferramenta de ação de políticas públicas -pelas oportunidades de projeto-, (BANZO,2015) o espaço aberto das passagens apresenta várias camadas de materialidade que incorporam as “propriedades, e os processos físicos dos espaços não construídos, mas também os funcionamentos sociais e políticos destes territórios” (BANZO, 2015).

Foi observado com frequência durante o trabalho de campo que o traçado da micromobilidade acompanha inevitavelmente o caminho da água por atravessar as regiões mais íngremes do território, gerando frequente desconforto dos usuários pela ausência de sistema de drenagem adequado. No entanto, essa situação hoje problemática, traz a leitura das qualidades intrínsecas do território do Jardim Ângela que é o território da água, pelas inúmeros nascentes que compõem e definiram a sua geografia. Por aderir de forma vernácula a essa geografia, a micromobilidade recoloca involuntariamente a presença da natureza através dos caminhos das águas que ela cria. Isso se observa no estado intermediário das passagens que, por serem degradadas ou ainda não reformadas têm qualidade de piso permeável, e caminhos vegetados, lembrando as características das terceiras paisagens do paisagista Gilles Clément⁶⁰, como espaços abandonados de qualquer intervenção pelo poder público e que contêm uma certa preservação em termos de fauna e flora.

As passagens, por decorrer de uma certa indecisão urbanística, não são nem espaço público nem espaço privado, nem construído, nem vazio, e apresentam

115

60 O «Tiers-Paysage» em francês, é definido como “paisagem constituída de um conjunto de lugares abandonados pelo ser humano. Essas margens apresentam uma diversidade biológica que não é hoje em dia considerada como riqueza”. (CLEMENT, 2004)

ambas características da zona urbanizada e da zona natural. É uma transição de um espaço que foi construído e que vai se degradando à medida do tempo, ou que ainda não apresenta nenhum tipo de infraestrutura. A passagem híbrida do espaço aberto se confunde então entre duas características - o urbanizado, e o natural - e reflete as potencialidades da união entre elas, rompendo com os limites rígidos das áreas construídas saturadas e dos espaços de preservação ambiental engessados. Já vimos as diretrizes do novo plano regional que atribuem às Áreas de Proteção e Recuperação dos Mananciais a possibilidade de acolher ZEIS de baixa densidade, tal processo poderia ser aplicado nas passagens, como lugares de deslocamentos, de permanência, de drenagem, de permeabilidade, e de preservação, lembrando o texto de Besse (2006) sobre a potencialidade de uma natureza urbanizada:

“La notion de « nature » ne désigne plus seulement cet « autre », cette chose verte plus ou moins sauvage que l’on retrouve pour le meilleur ou pour le pire en sortant de l’univers urbain. La nature est en ville, et elle y est présente d’une part sous la forme de préoccupations quant à la qualité des eaux et de l’air, par exemple, d’autre part sous la forme de projets de parcs et de jardins publics, et enfin sous la forme de réflexions et d’expériences concernant la diversité des essences végétales qui peuvent y être installées de manière durable. Pour dire la chose autrement, la ville est devenue un milieu naturel hybride d’un genre particulier.”⁶¹ (BESSE, 2006, p 2)

61 “O conceito de” natureza “não se refere mais apenas a esse” outro “, essa coisa verde mais ou menos selvagem que pode ser encontrada para o melhor ou para o pior fora do universo urbano. A natureza está na cidade, e está presente por um lado na forma de preocupações quanto à qualidade da água e do ar, por exemplo, por outro na forma de projetos de parques e jardins públicos e, finalmente, na forma de pensamentos e experiências sobre a diversidade de espécies de plantas que podem ser instalados de maneira sustentável. Para colocá-lo de forma diferente, a cidade tornou-se um ambiente natural híbrido de um tipo particular.” (BESSE, 2006, p 2)

Vale relacionar essa última observação com a pesquisa de 2016-2017 do escritório JDVDP⁶² que insere o trabalho paisagístico das passagens dentro do processo de Landscape urbanism, urbanismo ecossistêmico ou da paisagem, que tem como fundamentos a integração da morfologia do desenho urbano, do seu metabolismo -recursos de entradas e resíduos de saída, os eixos de transportes, os aspectos ambientais e os aspectos socioeconômicos locais (JDVDP, 2017). Isto é, uma visão integradora, que considere todas as características que constituem o marco ambiental e urbanístico do Jardim Ângela, considerando as passagens como os elementos articuladores entre esses diferentes componentes do meio urbano.

62 Escritório de urbanismo e paisagismo Jansana De le Villa De Paauw, que atua na Espanha e no Brasil

5 | A MICROMOBILIDADE QUALIFICADORA DO TERRITÓRIO

○ que nos ensinaram os espaços da micromobilidade? Eles nos mostraram que, apesar de compor os resíduos da urbanização territorial, eles estabelecem elementos de identidade do contexto do território informal, trazendo dados fundamentais que nos informam sobre o destino dos habitantes, as polaridades que eles frequentam, as atividades de permanência, o seu grau de acessibilidade potencial, o sentimento de pertencimento a um bairro – o efeito de territorialização –, e a sobrevivência de um biótopo escondido pelos lugares baldios que esses espaços contêm. Retomando a palavra de Banze sobre uma ação pelo vazio, é primordial reintegrar na nossa leitura do território os *dé-laissés urbains*⁶³ (CLEMENT, 2004) e que são em realidade os vetores do espaço vivido informal:

“Même s’il a perdu une partie de ses significations sociales, en dépit de sa dilution et de sa délocalisation, l’espace public n’en reste pas moins l’ossature structurale de la Zwischenstadt, car lui seul permet de l’appréhender et de la comprendre. Structure de l’espace vécu et signe fort de l’identité, il est plus indispensable que jamais à la lisibilité et à l’intelligibilité de la Zwischenstadt.”⁶⁴ (SIEVERTS, 2004 p 23)

Acredita-se na possibilidade de repensar a cidade a partir das suas margens, de

63 Délaissés Urbains, entendidos como lugares urbanos abandonados, a priori sem interesse segundo Clément.

64 “Embora tenha perdido alguns de seus significados sociais, apesar da sua diluição e da sua delocalização, o espaço público continua a ser o quadro estrutural da Zwischenstadt pois somente ele permite apreendê-la e entendê-la. Estrutura do espaço vivido e forte sinal de identidade, o espaço público é mais vital do que nunca para a legibilidade e inteligibilidade da Zwischenstadt” (SIEVERTS, 2004, p23)

fazer do suburbano um modelo para o urbano (BMCA, 2013), para o qual a prática do território permite uma observação melhor “das dissimetrias de desenvolvimento, das desigualdades de acesso às amenidades territoriais, que importa corrigir conforme ao paradigma da justiça socioespacial.” (MATTHEY, 2012)

Olhando com cuidado o que compõe a micromobilidade, surgem todas as problemáticas de conforto, segurança, acessibilidade e adequação ambiental que precisam ser incorporadas nos projetos de qualificação urbana para garantir a coesão entre as diferentes escalas de planejamento. Isso terá que ser equacionado com a própria transformação continua das características socioespaciais, particularmente no território informal para qual uma visão sem capacidade de adaptação aparece como já como ultrapassada.

Vimos que a observação fina, na escala micro, e a abordagem do território nos seus aspectos mais orgânicos e invisíveis permite dar representação ao que não existe nos mapas, e ilustrar os laços abstratos que definem cada uma das suas organizações sociais. Quando Ulf Hannerz enuncia que a estrutura social de uma cidade é constituída pelas relações que interligam os indivíduos entre eles, (HANNERZ, 1980) ele retoma o conceito de *Soft City* ou cidade maleável (RABAN, 1974) à qual se refere o estudo da micromobilidade e dos seus componentes flexíveis. A representação da *Soft City* é condicionada por uma mudança de postura que convoca a integração de um processo de observação flexível para aderir às especificidades do território informal. A hipótese de análise da micromobilidade como qualificadora urbana se correlaciona à adesão de um método de observação em movimento e orgânico, que permite acompanhar as evoluções socioespaciais do território:

« A vital focus for future research and engagement [...] will be explore how the novel and emergent perspectives on organizations and organizational change [...] can be used in the development of new forms of normative intervention which embrace the plurality, diversity and messiness of organizations instead of resting on the old assumptions of coherence and rational control.»⁶⁵ (PALLETT, CHILVERS, 2015 p 15)

65 “Como explorar as perspectivas inovadoras e emergentes sobre as organizações e as mudanças organizacionais [...] podem ser usadas no desenvolvimento de novas formas de intervenção normativa que englobam a pluralidade, diversidade e confusão das organizações, em vez de se apoiar nas antigas premissas de coerência e controle racional”. (PALLETT, CHILVERS, 2015, p15)

BIBLIOGRAFIA

- BANZO, M. L'espace ouvert pour recomposer avec la matérialité de l'espace urbain, *La Fabrique des espaces ouverts*, 2015
- BAYLE, C. Les lisières, territoires d'innovation pour le Grand Paris -. *Métropolitiques*, abril 2011
- BESSE, J M. Le paysage entre le politique et le vernaculaire. Réflexions à partir de John Brinckerhoff Jackson, *Association Roumaine des Chercheurs Francophones en Sciences Humaines*, 2003
- BRES, A. Le système des voies urbaines : entre réseau et espace, *Flux*, 1998
- BMCA, BRES + MARIOLLE ET CHERCHEURS ASSOCIES, *Le Grand Paris des densités dispersées*, Paris : AIGP, 2013
- BRINCKERHOFF-JACKSON, J. *Discovering the Vernacular Landscape*. London, 1986
- CALDEIRA, T. *CIDADE DE MUROS: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*, São Paulo: EDUSP, 2001
- CAMARGO, C. P. F. Informalidade Urbana no Brasil: a lógica da cidade fraturada. *A cidade de São Paulo: relações internacionais e gestão pública*. São Paulo, 2009
- CHAPEL, E. *L'œil raisonné : L'invention de l'urbanisme par la carte*. Genève, 2010
- CLAVAL, P. La géographie culturelle au Brésil. *Géographie et Cultures*, 78, 2011
- CLEMENT, G. *Manifeste du Tiers-Paysage*, Paris, 2003
- CORBOZ, A. Le territoire comme palimpseste, *Diogenes*, v. 121, p. 14-35, 1983
- COTTOUR, C. La planification à l'échelle de la région parisienne, *DREIF*, 2008
- DAVILA, T. *De l'inframince. Brève histoire de l'imperceptible, de Marcel Duchamp à nos jours*. Paris, 2010
- EMPLASA, *Jardim Ângela, segundo unidades de Informações Territorializadas*, São Paulo, 2008

ESTEVEES, E. *Pesquisa Conexão da Zona Sul*, São Paulo, 2016

FÜZESSERY S ; SIEVERTST ; BONZANI S. Entre ville et campagne, l'avenir de nos métropoles, *Métropolitiques*, março 2011

GROSTEIN, M D. MetrÓpole e expansão urbana: a persistência de processos "insustentáveis." *São Paulo Em Perspectiva*. São Paulo, jan - março 2001.

GROSTEIN, Marta Dora. *A Cidade Clandestina: Os Ritos e os Mitos. O Papel da Irregularidade na Estruturação do Espaço Urbano no Município de São Paulo. 1900/1987*. Tese de doutorado. FAUUSP, Programa de Pós-graduação em Estruturas Ambientais Urbanas, São Paulo: 1987.

HANNERZ, U. *Explorer la ville*, Columbia, 1983

IAU IDF. Habiter le périurbain en Ile de France, *Les Cahiers de l'IAU IDF*, 2012

IAU IDF. Cartes, plan 3D, représenter, imaginer la métropole, *Les Cahiers de l'IAU IDF*. 2013

IAU IDF. Mos 1982-2012. Volume 2. De la carte au territoire, *Les Cahiers de l'IAU IDF*. 2014

IVM ; JDVDP, DE PAAUW, R. *Jardim Ângela, relatório de paisagem*, São Paulo, 2017

IVM ; QUINTÁNS, I. *Passagens Jardim Ângela, estudo dos caminhos escolares*, São Paulo, 2015

IVM ; BIANCHI, C. *Passagens Jardim Ângela, perfis de moradores*, São Paulo, 2017

LATOUR, B. On actor-network theory. *Soziale Welt*, 47, 369–381, 1996

LABHAB. *Programa Bairro legal, diagnóstico do Jardim Ângela*, São Paulo, 2003

LABHAB. *Programa Bairro legal, Jardim Ângela, plano de ação habitacional e urbano*, São Paulo, 2003

LYNCH, K. *The image of the city*, Cambridge, 1960

IÑIGUEZ-RUEDA, L ; PESSOA DE OLIVEIRA, J H. *La movilidad de la mujeres en la zona sur de São Paulo (Brasil). Identificación de los problemas y soluciones desde su punto de vista*, São Paulo, 2017

YANEVA, A. Making the Social Hold: Towards an Theory of Design. *Design and Culture*, 1, 2009

VALCKE, S. La réparation, une approche des espaces urbains. *Mots. Les Langages Du Politique*, 72, 2003

MATTHEY, L. Planifier autrement la métropole, *Articulo*, 2014

METRO DE SÃO PAULO, *pesquisa origem destino 2007, região metropolitana de São Paulo*, São Paulo 2008

MEYER R M P; GROSTEIN M D; BIDERMAN, C. *São Paulo Metrópole*. São Paulo, 2004.

MAROT, S. "Exile on Main Street", *Un manifeste relatif du sub - urbanisme*. Paris : pavillon de l'arsenal, nov 2008.

PANERAI, P. *Paris métropole : Formes et échelles du Grand - Paris*. Paris, 2008

PALLETT, H ; CHILVERS, J. Organizations in the making: learning and intervening at the science - policy interface. *Progress in Human Geography*, 2015

SP URBANIMO. PIU, *Programa de Interesse Público*, 2017

SP TRANS. *PlanMob, Plano de mobilidade de São Paulo*, 2015

SMDU. *PDE, Plano Diretor Estratégico de São Paulo*, 2014

SMDU. *PRS, Plano Regional das Subprefeituras de São Paulo*, 2016

RIF. SDRIF, *Schéma Directeur d'Ile de France*, 2013

SIEVERTS, T. *Entre-ville: Une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille, 2004

SESC SANTO AMARO, *Santo Amaro em rede, Relatório técnico, pesquisa de mapeamento sociocultural*, São Paulo, 2009

SUBPREITURA DO M'BOI MIRIM, *Diagnóstico do M'Boi Mirim*, São Paulo, 2008

ANEXOS

Nome:

Data:

Horário:

BAMBUZAL

Trecho da passagem: 1A / 1B / 1C / 1D

Nome: _____ Idade: _____ Sexo: _____
Passante /Morador direto /Morador próximo
Onde: _____

Desde quando mora na região: _____
Gosta de morar aqui: S / N / ±
Pretende sair daqui um dia: S / N Porque: _____

Recebe direito mercadorias: S / N Correio: S / N
(Se não) Porque/como faz: _____

Nos finais de semana, o que faz no bairro:
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N

E fora do bairro: shop. () / parque () / outro
Meio: carro / bus Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
Por que não usa equipamento da região?

Trabalha/Estuda: S / N Quantos dias/semana: _____
Onde: _____
Meio: a pé / carro / bus () / trem / metrô
Sai de casa: () hs Chega em casa: () hs
Tempo de trajeto: _____

Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
Ponto bus início: av. principal / intrabairro
Referência do ponto: _____
Baldeação: _____

Onde faz compras:
Supermercado/feira: _____ Frequência: _____
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N

Mercadinho/padaria/etc.: _____ Frequência: _____
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N

Onde vai ao médico: AMA / UBS / Hospital
Qual: _____ Frequência: _____
Meio: a pé / carro / bus Passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N

Convive com criança/adolescente: S / N Idade: _____
Estuda/creche: S / N Quantos dias/semana: _____
Onde: _____
Meio: a pé / carro / bus () / perua escolar
Costuma acompanhá-la: S / N
Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N Tempo: _____

Onde brincam/se diverte: na rua / em casa
Tem bastante criança brincando na rua por aqui: S / N

Outras atividades: _____ Frequência: _____
Costuma acompanhá-la: S / N Como: _____

Conhece/faz parte de algum grupo local que desenvolva projeto social aqui: S / N Onde fica: _____

Sabe de alguém que já tentou melhorar alguma via /escadaria aqui na região: S / N Quem: _____

Costuma participar/realizar algum evento na rua: S / N
Samba / Churrasco / Festas / Pancadão / Outros
Onde: _____

Tem familiares/amigos que costuma visitar: S / N
Onde: _____
Meio: a pé / carro / bus () / trem / metrô

Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
Ponto bus início: av. principal / intrabairro
Referência do ponto: _____

Usa a passagem porque: Não tem opção / Prefere (corta caminho / - cansativo / + seguro / outro)
Mudaria alguma coisa: S / N O que: _____

O que acha:
Iluminação / Sombra / Drenagem
Uso residencial: _____ Uso comercial: _____
Uso recreativo: _____
Mobiliário: Corrimão / Bancos / Lixeira / Trilho bicicleta / Rampa (carrinho bebê / compras) / Outros: _____

Figura 13. Questionário utilizado para a pesquisa de campo.
(Fonte, Autora, 2017)

Conhece pessoas com mobilidade reduzida por aqui: S / N
Quem:

Evita passar: S / N Quando/Porque:
Caminho alternativo:

Você conhece ou já viu alguém que cuida da passagem
(manutenção e limpeza)?

Quando esse espaço está mais cheio?

Gosta quando tem mais / menos pessoas passando por aqui? Porque:

Relações público-privadas

Se sente bem na rua, gosta de encontrar pessoas: S / N

Se a passagem fosse uma praça, você se sentiria à vontade de permanecer, de ficar por aqui, de fazer alguma atividade aqui: S / N Porque:

Figura 14. Questionário utilizado para a pesquisa de campo.
(Fonte, Autora, 2017)

Nome: Luiza

Data: 15/12 Horário: 14h33

BAMBUZAL

Trecho da passagem: 1A 1B 1C / 1D

PD

Nome: Carla Maria Idade: 42 Sexo: F
Passante / Morador direto / Morador próximo
Onde: Favela Seraphim Alvaro
Desde quando mora na região: 25 anos
Gosta de morar aqui: S / N / ±
Pretende sair daqui um dia S / N Porque: per enquanto n terra
Recebe direito mercadorias S / N Correio S / N
(Se não) Porque/como faz:

Nos finais de semana, o que faz no bairro: em casa
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem: 1A 1B 1C / 1D / N
Nadaria
E fora do bairro: shop: (campo / luzerna) / parque () / outro
Meio: carro / bus Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
Por que não usa equipamento da região?

Trabalha/Estuda S / N Quantos dias/semana: 6
Onde: Barra Funda
Meio: a pé / carro / bus (X) / trem / metrô
Sai de casa: 5:20hs Chega em casa: 7:40hs
Tempo de trajeto: 2 horas
Usa a passagem: 1A 1B 1C / 1D / N
Ponto bus início: av. principal / intrabairro
Referência do ponto: Fam. da Angela Fdc
Baldeação: Capão Redondo

Onde faz compras: Sabino / Atacadão
Supermercado/feira: não Frequência:
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
Mercadinho/padaria/etc.: caixaria Frequência: todos os dias
Meio: a pé / carro / bus ()
Usa a passagem 1A / 1B 1C / 1D / N
Onde vai ao médico: AMA / UBS / Hospital EMERGENCIA
Qual: caixaria Frequência:
Meio: a pé / carro / bus N Passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N

Convive com criança/adolescente: S / N Idade: gde
Estudam/creche S / N Quantos dias/semana:
Onde:
Meio: a pé / carro / bus () / perua escolar
Costuma acompanhá-la: S / N
Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N Tempo:
Onde brinca/se diverte: na rua / em casa
Tem bastante criança brincando na rua por aqui S / N
Outras atividades: Frequência:
Costuma acompanhá-la: S / N Como:

Conhece/faz parte de algum grupo local que desenvolva projeto social aqui: S / N Onde fica:
Sabe de alguém que já tentou melhorar alguma via / escadaria aqui na região: S / N Quem:
Costuma participar/realizar algum evento na rua: S / N
Samba / Churrasco / Festas / Pancadão / Outros
Onde:

Tem familiares/amigos que costuma visitar: S / N
Onde: WZinha
Meio: a pé / carro / bus () / trem / metrô
Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
Ponto bus início: av. principal / intrabairro
Referência do ponto:

Usa a passagem porque: Não tem opção / Prefere (corta caminho / - cansativo / + seguro / outro)
Mudaria alguma coisa: S / N O que: corrimão
iluminação, degraus, muito rumo
O que acha:
Iluminação / Sombra / Drenagem
Uso residencial: Uso comercial: + gente
Uso recreativo: não ia mudar mt, não
Mobiliário: Corrimão / Bancos / Lixeira / Trilho bicicleta /
Rampa (carrinho bebê / compras) /
Outros:
mas se vier com comércio pode ser

01T_057

Figura 15. Exemplo de questionário preenchida durante uma entrevista no local do Bambuzal.
(Fonte, Autora, 2017)

Conhece pessoas com mobilidade reduzida por aqui; S / N

Quem: Não

Evita passar: S / N

Caminho alternativo:

tem pouco

Você conhece ou já viu alguém que cuida da passagem

(manutenção e limpeza)?

Quando/Porque: Não

muito perigoso, os

caras passam / celular

prefeitura para

Quando esse espaço está mais cheio?

na noite, pessoal para ascerças, festa moradores (churrasco)

Gosta quando tem mais / menos pessoas passando por

aqui? Porque: + pessoas - + seguro

Relações público-privadas

Se sente bem na rua, gosta de encontrar pessoas: S / N

Se a passagem fosse uma praça, você se sentiria à vontade de permanecer, de ficar por aqui, de fazer alguma atividade aqui? S / N

Porque:

Figura 16. Exemplo de questionário preenchido durante uma entrevista no local do Bambuzal.
(Fonte, Autora, 2017)

Nome: L.A

Data: 17/12 Horário: 14:00

BAMBUZAL

Trecho da passagem: 1A / 1B / 1C / 1D

Nome: RAFAEL Idade: 21 Sexo: M
 Passante / Morador direto / Morador próximo
 Onde: Suhna
 Desde quando mora na região: nascu
 Gosta de morar aqui: S / N / $\pm$
 Pretende sair daqui um dia: S / N Porque:
 Recebe direito mercadorias: S / N Correio: S / N
 (Se não) Porque/como faz: casa da frente recebe

Nos finais de semana, o que faz no bairro: loga mala, bebe
 Meio: a pé / carro / bus ()
 Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
 E fora do bairro: shop: () / parque: Itaipava / outro:
 Meio: carro / bus Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
 Por que não usa equipamento da região?
n gosta

Trabalha/Estuda: S / N Quantos dias/semana: trabalha-se todos - domingo
 Onde: Paulista
 Meio: a pé / carro / bus (X) / trem / metrô
 Sai de casa: (6) hs Chega em casa: (19) hs
 Tempo de trajeto: 1:50 min
 Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
 Ponto bus início: av. principal / intrabairro
 Referência do ponto: Galiliano Netto
 Baldeação: term. Jd. Angela - Capão Redondo

Onde faz compras: SABÃO, Frequência:
 Supermercado/feira:
 Meio: a pé / carro / bus ()
 Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
 Mercadinho/padaria/etc.: desralha Frequência:
 Meio: a pé / carro / bus ()
 Usa a passagem 1A / 1B / 1C / 1D / N
 Onde vai ao médico: AMA / UBS / Hospital: CMP-urupio
 Qual: Frequência:
 Meio: a pé / carro / bus: Passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N

Convive com criança/adolescente: S / N Idade: 10, 15
 Estudam/creche: S / N Quantos dias/semana: 7ds
 Onde: MEI DO CAPÃO R, Laseuta
 Meio: a pé / carro / bus (X) / perua escolar
 Costuma acompanhá-la: S / N
 Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N Tempo:
 Onde brincam/se diverte: na rua / em casa
 Tem bastante criança brincando na rua por aqui: S / N
 Outras atividades: N Frequência:
 Costuma acompanhá-la: S / N Como:

Conhece/faz parte de algum grupo local que desenvolva projeto social aqui: S / N Onde fica:
 Sabe de alguém que já tentou melhorar alguma via / escadaria aqui na região: S / N Quem:
 Costuma participar/realizar algum evento na rua: S / N
Samba / Churrasco / Festas / Pancadão / Outros
 Onde: na rua msm

Tem familiares/amigos que costuma visita: S / N
 Onde: Capão / Morro do Inácio
 Meio: a pé / carro / bus () / trem / metrô
 Usa a passagem: 1A / 1B / 1C / 1D / N
 Ponto bus início: av. principal / intrabairro
 Referência do ponto:

Usa a passagem porque: Não tem opção / Prefere (corta caminho / - cansativo / + seguro / outro)
 Mudaria alguma coisa: S / N O que:
 O que acha:
 Iluminação / Sombra / Drenagem
 Uso residencial:
 Uso recreativo: barra não poss. moto
 Mobiliário: Corrimão / Bancos / Uxeira / Trilho bicicleta /
 Rampa (carrinho bebê / compras) /
 Outros:

015_074

Figura 17. Exemplo de questionário preenchido durante uma entrevista no local do Bambuzal.
 (Fonte, Autora, 2017)

Conhece pessoas com mobilidade reduzida por aqui: S / N
 Quem:

Evita passar: S / N Quando/Porque:

Caminho alternativo:

Você conhece ou já viu alguém que cuida da passagem
 (manutenção e limpeza)? DN. PRETINHA

Quando esse espaço está mais cheio? POS. GENTA
CONTEÇA

Gosta quando tem mais / menos pessoas passando por
 aqui? Porque: +

Relações público-privadas

Se sente bem na rua, gosta de encontrar pessoas? S / N

Se a passagem fosse uma praça, você se sentiria à
 vontade de permanecer, de ficar por aqui, de fazer
 alguma atividade aqui? S / N Porque:

Figura 18. Exemplo de questionário preenchido durante uma entrevista no local do Bambuzal.
 (Fonte, Autora, 2017)

LEGENDA

- Ponto de ônibus
- Geradores de fluxo
- Edificação
- ▨ Ocupação irregular
- Linhão

Mapa 52. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Bambuzal.
(Fonte: Autor, 2017)

LEGENDA

- Ponto de ônibus
- Geradores de fluxo
- Edificação
- Ocupação irregular
- Linhão

Mapa 54. Intensidade de fluxo segundo os percursos efetuados pelos entrevistados no local do Fundão.
(Fonte: Autor, 2017)

Mapa 55. diversidade dos percursos efetuados pelos entrevistados no local do Fundão.
(Fonte: Autor, 2017)

CAMILLE MARGAUX BIANCHI

2017