

Barreiras urbanas, segregação territorial e vulnerabilidade social na várzea do Cangaíba, São Paulo.

Daniela C. Vianna Getlinger

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Julio Luiz Vieira

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Resumo

Este artigo discorre sobre a condição de segregação urbana territorial e de vulnerabilidade socioambiental da área de várzea do Distrito do Cangaíba, zona leste de São Paulo, e da relação que essa condição estabelece com as barreiras físicas e sociais que separam a cidade formal dos territórios informais. Essas barreiras, conformadas pelas estruturas de fluxo que cortam a cidade de São Paulo, são responsáveis pela descontinuidade do tecido urbano, dificultando a mobilidade da população local. A população mais carente do Distrito Cangaíba, ocupando informalmente a área de várzea, encontra-se isolada da porção de assentamento formal, na parte mais alta do território e com a maior concentração de equipamentos públicos da região, tendo que deslocar-se frequentemente para acessar tais serviços. Entre os dois territórios, a barreira, representada pela linha férrea, impregna-se de significados ao isolar populações vizinhas e alimenta um estigma social que incita preconceitos mútuos. Com o aporte de dados qualitativos e quantitativos, cartografias oficiais, visitas ao território, levantamento fotográfico e leituras gráficas, fez-se uma análise das condições físicas do bairro e do cotidiano dos moradores. Com o apoio de teorias urbanas buscou-se refletir sobre as possibilidades de transformação dessa condição de isolamento físico e social. Considera-se que o enfrentamento de tais limitações impostas pelas barreiras pode ensejar oportunidades de construção de novas relações de troca e convívio entre os lados apartados do território, com vistas à superação das fragilidades e desigualdades urbanas observadas.

Introdução

As grandes infraestruturas urbanas são reconhecidas como elementos indispensáveis à estruturação e articulação do espaço metropolitano, porém, na mesma medida, são também apontadas como responsáveis pelo esgarçamento dos tecidos urbanos pelos quais atravessam¹. Essas resultam em rupturas e desajustes da teia urbana, fruto de um confronto não negociado de escalas díspares: a escala territorial da própria infraestrutura e a escala local do bairro. Ao organizarem o território, as infraestruturas acabam desconsiderando os assentamentos e a malha de circulações existentes, tendo como resultado imediato grandes dificuldades à mobilidade urbana. O entendimento de sua orientação e a leitura de sua lógica, por conseguinte, são meios indispensáveis à compreensão do jogo, muitas vezes conflituoso, entre as diferentes escalas da cidade².

Essa infraestrutura de fluxo, que essencialmente prioriza a velocidade dos deslocamentos, tende a configurar barreiras pouco penetráveis, dado que, ao evitar as interrupções, resulta na escassez de pontos de conexão e travessia. Curiosamente, lugares distantes entre si, dentro da região metropolitana de São Paulo, acabam tornando-se próximos em relação a acessibilidade e a possibilidade de trocas, enquanto outros territorialmente vizinhos tornam-se distantes pela dificuldade de acesso, com características e dinâmicas socioespaciais completamente distintas.

Essa conjuntura problemática produz territórios isolados que possuem dinâmicas e características espaciais e sociais bastante diversas das de seu entorno imediato. Ao interromperem drasticamente o tecido da cidade, essas barreiras impedem a continuidade da circulação pública, deixando marcas visíveis

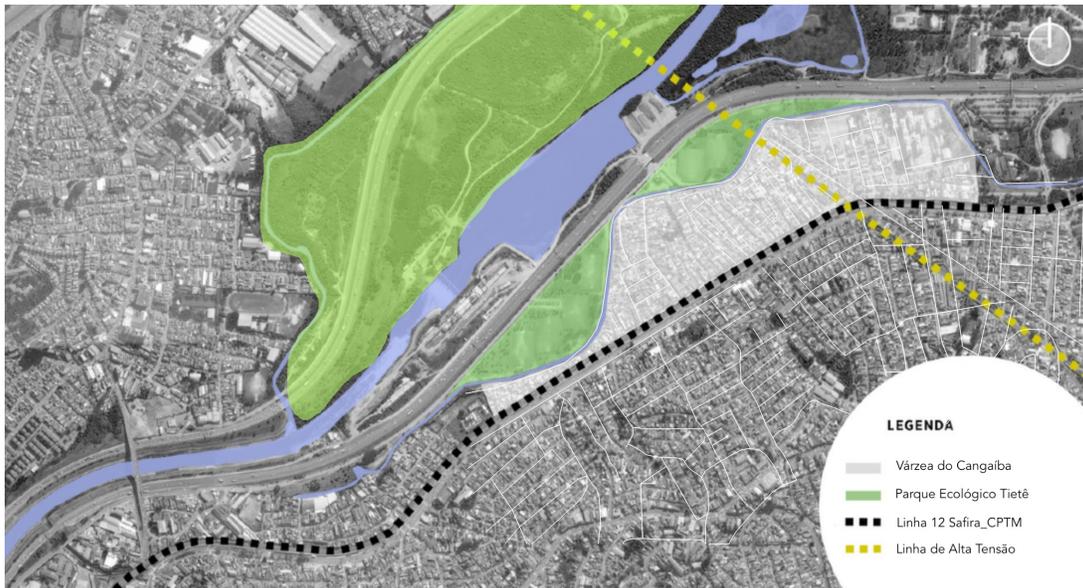


Figura 1. Mapa com ferrovia, parque ecológico, linha de transmissão de energia, rodovia Ayrton Senna, rua Dr. Assis Ribeiro e arruamento na área de várzea. Fonte: autores, 2019.

na morfologia das quadras em ambas as partes cindidas do território.

Este artigo objetiva problematizar as barreiras urbanas como resultado da implantação das estruturas de fluxo de escala metropolitana responsáveis pela grande fragmentação e segregação territorial nas cidades. Além de dar visibilidade à problemática condição de isolamento territorial existente entre a cidade formal e a área de várzea do rio Tietê, objetivava-se apontar a ineficiência de estratégias de intervenção pontuais que falham em promover uma costura territorial adequada, com pouca efetividade no incentivo de novas dinâmicas e vitalidades urbanas.

O Distrito Cangaíba, localizado na Subprefeitura Penha, zona leste da cidade de São Paulo, foi escolhido como objeto de estudo deste artigo em função de uma particularidade geográfica: a presença da linha férrea que divide o território em parte alta, (assentamento formal) e a área de várzea do rio Tietê ocupada por loteamentos irregulares e favelas.

Com o aporte de dados qualitativos e quantitativos, verificação das cartografias oficiais, visitas ao território, levantamento fotográfico e leituras gráficas, pôde-se fazer uma análise das condições e limitações físicas da estrutura viária existente na área de várzea e das conexões entre os territórios limítrofes.

Argumenta-se que as zonas fronteiriças da cidade contemporânea, a despeito dos

problemas que possam representar quando constituídas por barreiras territoriais, podem converter-se em oportunidades ricas de reconstrução de territórios fragmentados.

Vulnerabilidade socioambiental e segregação territorial

O Distrito Cangaíba apresenta uma configuração territorial dividida em parte alta (o morro do Cangaíba), cidade formal, e a área de várzea do rio Tietê, informal, habitada por uma população de baixa renda que ali se assentou em ‘aglomerados urbanos’ – favelas e autoconstruções em loteamentos clandestinos precários.

Entre os distritos da Subprefeitura Penha, Cangaíba apresenta diferenças consideráveis em relação aos demais, no que se refere às características da população. De acordo com o Censo 2010, 30% da população está na faixa 0-14 anos, sendo também o distrito que possui mais fragilidades, com índice de vulnerabilidade social de 10,07%. O distrito representa a área de maior uso residencial (77,3%) e maior concentração de equipamentos públicos da região, sendo também aquele que possui a maior demanda por equipamentos básicos de assistência social, educação e saúde³

Isso faz com que a população mais carente, que se encontra na porção de assentamento informal da várzea e menos servida por esses equipamentos tenha que se deslocar para a região mais alta e formal do distrito.

Na área da várzea do Cangaíba localizam-se os bairros Jardim Piratininga e Jardim São Francisco, que compreendem áreas urbanizadas, mais bem estruturadas, e áreas mais precárias onde predominam a autoconstrução e elevada densidade construtiva. Hoje, a área é uma ZEIS 1⁴, predominantemente ocupada por loteamentos irregulares e favelas.

No Jardim Piratininga, assentamento irregular segundo dados da SEHAB⁵, o arruamento é mal definido, consistindo em duas vias longitudinais, paralelas à ferrovia, localizadas nos limites norte e sul do território, e doze ruas transversais. A leste do Jardim Piratininga está localizado o Jardim São Francisco (separado pela linha de alta tensão) (Fig. 1), fruto de um loteamento regular, com lotes definidos, comumente de maiores dimensões que em outras porções da várzea, e com ruas suficientemente largas para a circulação de veículos. Nessa área instalaram-se os poucos equipamentos existentes na várzea e o campo de futebol público.

A área de várzea faz divisa com o Parque Ecológico do Tietê - ao norte, na direção do Município de Guarulhos - por meio de um córrego de circunvalação. Ao Sul, está delimitada pela Rua Dr. Assis Ribeiro, segregada pelo muro de arrimo onde se assentam os trilhos da linha férrea da CPTM⁶, que corre paralela e elevada em relação à avenida (Fig. 2).

Ao longo de seu eixo longitudinal, apenas duas passagens sob a linha ferroviária, distantes entre si, ligam os lados distintos do território, dificultando muito a livre circulação de veículos e principalmente de pedestres, que precisam percorrer longas distâncias para alcançá-las, assim como para atingir a única passarela, acessível somente por escadas, o que impede a travessia de crianças, idosos e pessoas com dificuldade de locomoção (Fig. 03).

Escondida da cidade formal, a várzea torna-se invisível para o poder público, acentuando um quadro de exclusão social e territorial que, como destacado por Rodgers (1995), estende-se muito além do conceito de pobreza ou de disparidade social. Segundo o autor, a exclusão abrange não apenas os aspectos materiais, ou seja, a falta de acesso a bens e serviços para a satisfação de



Figura 2: Vista de um dos acessos à área de várzea, por baixo da linha férrea, antes das obras executadas pela CPTM. Fonte: Antonucci e Gobbi, 2016.¹⁰

necessidades básicas, mas também aspectos sociais - acesso a segurança, justiça, cidadania, representação política.⁷

O Parque Ecológico do Tietê, representa, como já dito, a barreira localizada na divisa norte da várzea. Concebido para amortecer as cheias e combater inundações, é amplamente utilizado nos finais de semana para lazer dos moradores vizinhos, mas é inacessível a partir do Jd. Piratininga e das demais ocupações irregulares da várzea. Enquanto o córrego de circunvalação determina uma continuidade visual, o acesso físico fica restrito apenas aos extremos do território, distantes e de difícil acesso aos moradores.

Sua principal entrada, acessível para automóveis particulares e transporte público (ônibus a partir da estação Engenheiro Goulart da CPTM, com parada na Rua Dr. Assis Ribeiro), localiza-se no outro extremo do parque, no quilômetro 17 da Rodovia Ayrton Senna. Desse modo, a área de várzea do Cangaíba está limitada por fronteiras pouco porosas que se conformam em quebras lineares da continuidade da malha urbana: a Rua Dr. Assis Ribeiro e os muros da linha (12 - Safira) de trem da CPTM e o córrego de circunvalação na divisa com o Parque Ecológico do Tietê, configurando, assim, um território de limites bem definidos, com pouca conexão com os bairros vizinhos, resultado de uma ocupação não planejada, padecendo de altos índices de vulnerabilidade social e ambiental.

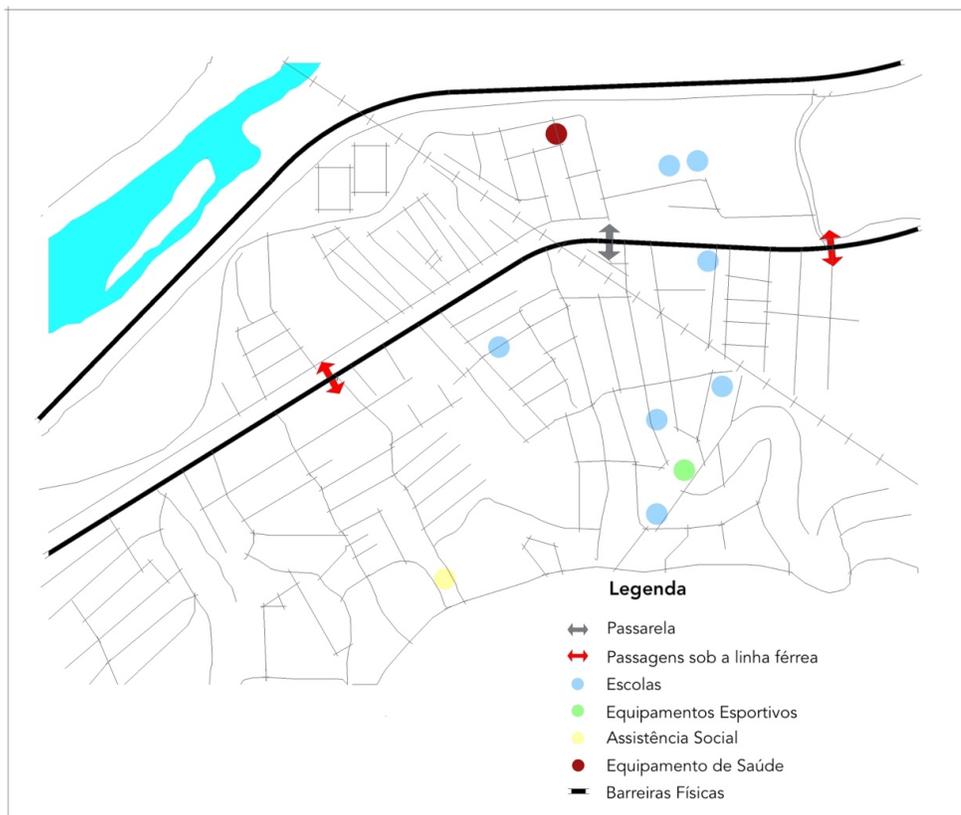


Figura 3: Localização dos equipamentos públicos no Cangaíba e os três pontos de contato entre cidade formal e informal (duas passagens sobre a linha férrea e uma passarela, acessível somente por escadas). Fonte: autores.



Figura 4: A presença da linha férrea e a justaposição do corredor de ônibus na Rua Dr. Assis Ribeiro interrompem a continuidade do tecido urbano). Fonte: foto cedida por Leonardo Gobbi, 2016.¹⁰

Bordas urbanas: conceitos e possibilidades de transformação

Uma ideia de barreira, entendida menos como restrição e mais como oportunidade a ser explorada, pode ser extraída do conceito de 'limite' no entendimento de Lynch (1996). Para o autor, o 'limite', tido como uma fronteira entre duas áreas de espécies diferentes, não deve necessariamente constituir-se de uma restrição: "Muitos limites são mais uma costura de união do que propriamente uma barreira isoladora e é interessante estudar as diferenças de tais efeitos".⁸

Não é incomum as áreas que ladeiam as linhas férreas, as autopistas e os viadutos converterem-se em espaços desabitados, malcuidados e inseguros. A orientação de Lynch em relação ao 'limite' é a de que este pode tornar-se algo mais do que um simples obstáculo se a ele for conferido algumas qualidades motoras e visuais, no sentido de transformá-lo em uma verdadeira 'costura', portanto, mais entrelaçado e comprometido com o tessitura urbana das regiões conflitantes, formando uma linha de intercâmbio ao longo da qual são 'alinhas' duas áreas.

Salingaros (1998), fazendo uso da imagem da 'teia urbana' - uma estrutura organizativa complexa de que se compõe principalmente os espaços entre as construções existentes na cidade como as praças e espaços públicos, caminhos, ruas, ciclovias e vias expressas - sustenta que a vitalidade das relações humanas nos assentamentos urbanos é sensível à quantidade e qualidade das conexões possíveis entre 'nós de atividades'. Em uma relação direta, a vitalidade da cidade cresce com o fortalecimento das conexões da teia urbana.⁹

Por ocasião da construção da nova estação Engenheiro Goulart na linha 12 da CPTM, de onde parte o ramal ferroviário que dá acesso ao Aeroporto Internacional de Cumbica-Guarulhos, as passagens subterrâneas existentes, que fazem a ligação entre a área de várzea do Cangaíba e a cidade formal, passaram por obras de alargamento e readequação pela CPTM. A elevação da linha férrea e o alargamento da passagem permitiu que veículos maiores circulassem nos dois sentidos, solucionando parte dos problemas de mobilidade com o acesso de veículos emergenciais (ambulância, carro de bombeiro) e ônibus circulares (Fig. 5). No entanto, as melhorias planejadas para aproximação dos

territórios separados pela barreira limitaram-se aos pontos de conexão já existentes e insuficientes para uma solução efetiva.

A intervenção pontual, desconectada de uma política pública integradora e de um projeto de maior abrangência, falhou em promover as transformações estruturais necessárias, no sentido de melhorar a mobilidade das condições físicas da várzea para sua progressiva incorporação ao tecido urbano formal. A elevação da altura da linha férrea e, conseqüentemente, da altura do muro da CPTM, ampliou a segregação entre os territórios, 'escondendo', de forma ainda mais grave, a comunidade do Jd. Piratininga e do Jardim São Francisco, ao longo de toda a extensão da Rua Dr. Assis Ribeiro.

Uma verdadeira 'costura' entre as áreas desconectadas, conforme formulado por Lynch (1996), visando a integração entre os diferentes tecidos urbanos ao longo do eixo, com a modificação do obstáculo incrustado na malha urbana e a criação de nós de atividades, segundo apontado por Salingaros (1998), seria possível através da proposição de novos pontos de conexão viária sob a linha férrea, ligando vias transversais à Rua Dr. Assis Ribeiro, localizadas no morro do Cangaíba, às ruas da área de várzea, e de uma sequência de passarelas, acessíveis por rampas, acopladas à programáticas institucionais, localizados em ambos os lados da barreira urbana representada pela linha férrea e corredor de ônibus.

Considerações finais

A várzea do Cangaíba é um território de limites definidos por barreiras físicas pouco porosas que dificultam a mobilidade da população local, sendo particularmente prejudicial aos idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida. A segregação da várzea em relação a parte alta (e formal) do bairro afeta a qualidade dos espaços públicos, o nível de violência e a percepção de segurança, criando restrições ao cotidiano dos moradores. Quando a vida comunitária é inibida por fatores como insegurança e violência, as crianças são particularmente afetadas por serem privadas da oportunidade de recreação e de interação social.

O entendimento da barreira como uma 'costura' integradora no tecido da cidade abre uma perspectiva promissora para a abordagem do problema, em que visualiza-se uma estratégia



Figura 5: Em primeiro plano, vista da nova cota da linha férrea e do novo acesso. Ao fundo, antigo acesso que permitia a passagem de um automóvel por vez. Fonte: foto cedida por Leonardo Gobbi, 2016.¹⁰

para conversão dessa em uma 'faixa de intercâmbio', objetivando a qualificação das bordas do território com a ampliação e requalificação dos pontos de conexão viária e de pedestres entre ambos os lados da barreira. O aporte de teorias urbanas ao presente estudo, embora não vise resultados conclusivos para o problema apresentado, proporciona uma abertura maior e mais disciplinada para compreensão de uma questão complexa – tão presente nas grandes cidades contemporâneas como de difícil resolução prática.

Notas

1. Fernando de M. Franco, *Contrários e complementares. Microplanejamento: Práticas Urbanas Criativas*, (São Paulo: Ed. de Cultura, 2011), 136–140.
2. Phillip Panerai. *Análise urbana*, (Brasília: Editora UnB, 2006).
3. Prefeitura de São Paulo. *Planos Regionais das Subprefeituras*, (São Paulo, 2016). Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/>. Acesso em: janeiro 2020.
4. Zona Especial de Interesse Social, segundo a Lei de Uso, Parcelamento e Ocupação do Solo (LPUOS) de 2016.
5. Secretaria Municipal da Habitação.
6. Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.
7. Raquel Rolnik. *Exclusão Territorial e Violência. O Caso do Estado de São Paulo. Cadernos de Textos*, (Belo Horizonte, 2000) v. 2, p. 173–196.
8. Kevin Lynch. *A imagem da Cidade* (Lisboa: Edições 70, 1996).
9. Nikos A. Salingaros. *Theory of the Urban Web* in *Journal of Urban Design* (San Antonio, 1998), v.3 p. 53–71
10. Denise Antonucci; Leonardo Gobbi. *Expansão urbana e assentamentos precários: Jardim Piratininga, São Paulo*. *Revista de Morfologia Urbana*, 2018, v. 6, n. 1, p. 17–31.