



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

(I) MOBILIDADE URBANA E TEMPO NO CONTEXTO DA HABITAÇÃO POPULAR - DA VILA PAROLIN AO BAIRRO GANCHINHO, CURITIBA, PARANÁ

Autores:

ROBERTA GIRALDI ROMANO - PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ -
robertagiraldi@gmail.com

CARLOS ALBERTO CIOCE SAMPAIO - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - carlos.cioce@gmail.com

CRISTINA DE ARAÚJO LIMA - UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ - cristinadearaujolima@gmail.com

Resumo:

Este artigo busca analisar as dinâmicas de (i)mobilidade urbana e tempo no contexto da habitação popular, com foco em locais de reassentamento de população de baixa renda, contribuindo para o aprofundamento da discussão das questões socioambientais urbanas. Desenvolveu-se uma pesquisa qualitativa, utilizando revisão integrativa da literatura, entrevista e observação direta intensiva como técnicas de coleta de dados. O problema concreto do estudo de caso é o Residencial Parque Iguazu III, localizado no bairro Ganchinho, em Curitiba - Paraná, onde foram reassentadas famílias oriundas da Vila Parolin, ocupação irregular em área de vulnerabilidade socioambiental. Concluiu-se que as condições de mobilidade urbana no contexto de habitação popular não permitem uma real condição de urbanidade, relegando aos moradores uma condição subalterna no âmbito do direito à cidade, devido à dificuldade de acesso aos bens, serviços e equipamentos para o desenvolvimento individual e coletivo, limitando o tempo e a capacidade de realização destes indivíduos.

(I) MOBILIDADE URBANA E TEMPO NO CONTEXTO DA HABITAÇÃO POPULAR – DA VILA PAROLIN AO BAIRRO GANCHINHO, CURITIBA, PARANÁ

1 INTRODUÇÃO

A habitação popular define “uma determinada solução de moradia voltada para a população de baixa renda”, podendo ser conhecida como habitação de interesse social ou habitação social, habitação de baixo custo e habitação para população de baixa renda (ABIKO, 1995, p. 12). Historicamente, os programas de habitação popular construíram moradias para população pobre em áreas distantes das centralidades e, mesmo quando previsto em projeto, há dificuldade em oferecer serviços e equipamentos necessários (CARDOSO et al., 2011; CAFRUNE, 2016).

A questão da mobilidade urbana frequentemente é preterida neste processo e, como resultado, constrói-se conjuntos habitacionais populares distantes das centralidades. Esta distância pode ou não ser superada pela capacidade de deslocamento que a população possui, como afirma Bourdieu (2007), são as boas condições de mobilidade que permitem que o morador desfrute do espaço urbano – este pode estar em qualquer lugar, enquanto aqueles que não possuem o acesso à mobilidade estão aprisionados ao lugar que ocupam, ou seja, distantes dos serviços da cidade.

A capacidade de deslocar-se é um dos fatores que determinam a disponibilidade dos recursos que os lugares possuem, dentre eles o tempo. Esta capacidade incide na quantidade de tempo disponível, na forma que podem utilizá-lo e delimita a cidade que é alcançável para um indivíduo. O tempo que passa sem ser utilizado para desenvolver uma atividade não é recuperável, ele está ligado à satisfação das necessidades e é um fator inseparável do desenvolvimento humano, traz noção de acesso e sua configuração define situações de vulnerabilidade e desigualdade (HERNÁNDES, 2012; HERNÁNDES, ROSSEL, 2013).

Neste contexto, o objetivo deste trabalho é analisar as dinâmicas de mobilidade urbana e tempo no contexto da habitação popular. O estudo de caso do conjunto habitacional popular Residencial Parque Iguaçu III, localizado no bairro Ganchinho em Curitiba – Paraná apresenta a parte empírica deste artigo, analisando a narrativa de famílias da Vila Parolin, ocupação em área central, reassentadas neste conjunto habitacional ao sul da cidade.

2 A QUESTÃO DO SOLO URBANO PARA HABITAÇÃO NO BRASIL

A sub-habitação é uma importante questão socioambiental brasileira e a persistência de situações de precariedade habitacional nas grandes metrópoles do país mostra que a luta pela terra urbanizada “é uma dimensão latente da questão ambiental urbana brasileira” (CIDADE, 2013, p. 178). A escolha da moradia frente aos riscos ambientais é frequentemente realizada por motivação financeira, ou seja, a população pobre não possui meios para deixar espaços de vulnerabilidade ambiental devido à sua vulnerabilidade social (CARTIER et al., 2009).

A Constituição Federal incluiu o direito à moradia como direito social em 1996, mas em 1988 o texto original já se referia à habitação como competência comum das instâncias governamentais. Apesar disso, as favelas brasileiras somam cerca de 3,2 milhões de unidades e o déficit habitacional no Brasil é de aproximadamente 5,5 milhões de unidades – 1,5 milhões apenas nas regiões metropolitanas – sendo 90% desse total de famílias pobres com renda até três salários mínimos (CARDOSO, 2012).

Analisando a história da urbanização brasileira, Santos (2008) destaca que é na habitação que as desigualdades são mais marcantes. A segregação socioespacial deu-se pela excessiva valorização dos imóveis tidos como bem localizados (com acesso ao trabalho, comércio, lazer) e que dispunham de infraestrutura e serviços (asfalto, saneamento, transporte) e, por outro lado, a periferia foi ocupada pela população pobre, com dificuldade em obter serviços de qualidade, como escolas, médicos, emprego, cultura e lazer.

Para Sassen (1998) é a ausência do Estado, enquanto regulador das limitações do mercado, aliada a diminuição dos direitos e políticas sociais o responsável por situações como essa. A autora cita ainda que a intensificação da pobreza, desigualdade nas cidades, segregação socioespacial e especulação imobiliária são frutos da disputa pelo espaço urbano consolidado.

Os problemas relacionados à moradia, como aluguéis altos, imóveis ilegais, a periferização e o déficit habitacional surgiram dentro do contexto segregação e de especulação imobiliária, que mantém vazios urbanos à espera de valorização. Como afirma Harvey (2012, p. 73) “vivemos num mundo onde os direitos de propriedade privada e a taxa de lucro se sobrepõem a todas as outras noções de direito”.

O capital possui meios para moldar o ambiente urbano de acordo com suas necessidades e grupos como a incorporação imobiliária, o capital de construção das edificações, o capital de construção pesada e de infraestrutura e o capital financeiro imobiliário reproduzem-se obtendo lucros, juros e rendas (MARICATO, 2015a). Ao analisar a história brasileira, Pereira (2012) considera que o Estado sempre esteve associado às elites e seus interesses, sendo a lei utilizada como instrumento de dominação. Ao assumir os interesses do setor privado, o Estado justifica-se pelo decorrente crescimento da cidade, geração de empregos e recursos que viabilizam a ampliação das políticas sociais.

Efetivamente, a Fundação da Casa Popular, o Banco Nacional da Habitação – BNH, as Companhias de Habitação, o Programa de Financiamento de Lotes Urbanizados e até mesmo o Programa Minha Casa, Minha Vida – MCMV destinaram tímidos recursos à habitação para a população pobre, voltando os financiamentos majoritariamente à classe média, por sua condição financeira e habilidade burocrática (SPISLA; ROMANO, 2014).

O PAC – Programa de Aceleração do Crescimento federalizou o Programa de Urbanização de Favelas e conseguiu elevar a condição sanitária e de acessibilidade muitos bairros pobres. Por outro lado, o MCMV retomou a visão empresarial da política habitacional, visou construir novas casas sem considerar o espaço urbano em seu conjunto (MARICATO, 2015a). O MCMV foi criado em 2009 para ampliar o mercado habitacional, atendendo famílias com até dez salários mínimos e oferecendo (proporcionalmente à renda) subsídio direto para aquisição de imóveis, esperando o impacto positivo na economia pelos efeitos multiplicadores da indústria da construção (CARDOSO et al., 2011).

Cafrune (2016) reafirma que o MCMV foi concebido para atender a demanda habitacional das classes populares brasileiras de forma rápida e barata, executado pelo setor privado, na tentativa de impulsionar a economia. Assim, a escolha dos locais para a construção dos empreendimentos foi e é pautada somente no valor de mercado da terra urbana, tendo como consequência um intenso processo de ocupação das áreas periféricas das cidades. Diferentemente das sub-habitações que ocupavam as periferias nas décadas passadas, instalaram-se grandes condomínios financiados pelo MCMV.

Ao adotar esta lógica empresarial, a política habitacional trouxe “reflexos diferenciados para a construção do espaço urbano, assim como para a eficácia da política de habitação como mecanismo de redução das desigualdades socioespaciais” (CARDOSO et al., 2011, p. 5). Ferreira (2012) destaca que estes investimentos quantitativos nem sempre resultam em solução para o grave problema habitacional do Brasil, bem como o aumento de investimentos públicos em infraestrutura urbana não representa necessariamente a melhoria das condições de vida da população excluída socialmente e, conseqüentemente, do direito à cidade. A autora afirma que este interesse geral acaba encobrindo o real interesse dos que enxergam a cidade apenas como objeto de lucro e acumulação.

Rolnik e Nakano (2009) observam que o modelo de produção habitacional do MCMV não está alinhado com o Estatuto da Cidade e, por isso, acaba reforçando a segregação socioterritorial característica das cidades brasileiras, produz-se moradias populares para além dos limites da cidade, encarecendo as infraestruturas urbanas, como as de mobilidade, e promovendo afastamento entre moradia, locais de trabalho e equipamentos urbanos.

Guimarães (2015) destaca que a provisão de casas representa uma grande conquista na luta pelo direito à cidade, porém também suscita novos questionamentos a respeito dos movimentos urbanos e a organização popular em sua dinâmica e contraditoriedade. A autora explica que, com a infraestrutura e serviços urbanos insuficientes, os moradores acabam por abandonar os conjuntos habitacionais, tentando retornar às favelas de onde vieram ou outras favelas mais bem localizadas, pois a mudança radical do local e do tipo de moradia não representa efetivamente alterações nas condições de vida e de trabalho destas pessoas, ocorrendo muitas vezes o contrário.

Bressan e Lajús (2017) consideram que um programa habitacional de qualidade urbana deve ir além da casa biológica, mas deve observar também o que existe ou não existe no entorno desta moradia, pois o habitar se estende pela cidade. Não obstante há iniciativas que buscam dirimir as limitações do MCMV, como destinação de áreas públicas bem localizadas ao MCMV, da demarcação de zonas especiais de interesse social em imóveis vazios (em que só é permitida a construção de habitação popular) e do financiamento para que organizações sem fins lucrativos (CAFRUNE, 2016).

As dimensões e homogeneizações propostas pelo MCMV permitem questionar se programas como este realmente oferece moradias dignas às famílias, pois não considera a diversidade de realidades socioespaciais: diferenças regionais de dinâmica econômica, tamanho da família, aspectos culturais, homogeneizando as necessidades objetivas e subjetivas das populações (CARDOSO, 2011).

Em relação à produção das moradias para a Faixa 1 (0 a 3 salários mínimos), as construtoras são responsáveis pela definição do terreno e do projeto e, posteriormente, o vendem para a Caixa Econômica Federal. Cabe ao município cadastrar as famílias e apresentar as demandas à CEF. As famílias contempladas pagam uma prestação simbólica (de R\$25 a R\$80 reais) e o imóvel é a garantia do pagamento do financiamento, mesmo para famílias reassentadas (CARDOSO; ARAGÃO, 2013). Estes empreendimentos, majoritariamente, estão localizados nas periferias (CAMPOS; MENDONÇA, 2013; SORAGGI; MENDONÇA, 2013; PEQUENO; FREITAS, 2013; CARDOSO et al. 2013; MERCÊS, 2013; MARGUTI, 2013).

Cernea (2003, p. 43) considera que, dependendo da forma como um reassentamento é conduzido, pode ser um “terremoto que destrói sistemas de produção e redes sociais, mina a identidade e afunda os afetados em uma espiral descendente de pobreza”. Perde-se não somente o capital físico e natural, mas também humano e social: renda, organização social, identidade, etc.

Ramos (2011, p. 73) destaca a importância de condições adequadas de mobilidade na efetivação da moradia digna “a partir da relação de proximidade entre a habitação de interesse social com os equipamentos urbanos de educação, saúde, cultura, lazer, comércio e serviços urbanos locais, públicos e privados, e de infraestruturas urbanas de saneamento básico, energia, iluminação, segurança pública, emergencial e viária. A facilidade de acesso a estruturas de oportunidades é determinada por outras estruturas de oportunidades, por exemplo a educação, que dá acesso a melhores possibilidades de trabalho e, conseqüentemente, melhor renda. Ou ainda o serviço de creche, que ao ser ofertado permite que os pais dediquem tempo a outras atividades, dentre elas as que geram renda para a família (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006).

Outro exemplo é a alocação de serviços de infraestrutura urbana em assentamentos, pois incide diretamente nos domicílios, melhorando o bem-estar, e indiretamente, criando condições favoráveis tanto para o aumento da disponibilidade da força de trabalho quanto da sua utilização mais eficiente (KAZTMAN; FILGUEIRA, 2006, p. 73).

Neste cenário, a questão da mobilidade urbana e do tempo emergem e ganham notoriedade na discussão das cidades e, especificamente, dos conjuntos habitacionais edificados nas periferias, por sua localização periférica, por não dispor de oferta suficiente de serviços urbanos, por serem espaços de exclusão. Na sequência, apresentam-se conceitos e discussões a respeito da mobilidade urbana e tempo no contexto da habitação popular.

3 MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO DA HABITAÇÃO POPULAR

Mobilidade urbana “é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, ainda que apenas de passagem por ele, aí incluindo a diversidade de imperativos que constroem ou estimulam esses deslocamentos” (OLIVEIRA, 2014, p. 54).

A possibilidade de deslocamento da população está intrinsecamente ligada às possibilidades de uso de diferentes meios de transporte. No espaço urbano, existem inúmeros modais de transporte, mas nem todas as pessoas têm as mesmas possibilidades de utilizá-los. Isto está ligado a características como renda, idade, gênero, capacidades físicas e mentais, que condicionam a capacidade de utilização dos diversos meios de deslocamento e introduzem uma nova forma de desigualdade na cidade (MIRALLES-GUASCH, 2002).

A mobilidade congrega desejo e necessidade de deslocamento, bem como a capacidade de realizá-los – está associada à capacidade de mover-se livremente, trata-se de uma capacidade para que as pessoas tenham possibilidades de realizar aquilo a que atribuem valor, é uma questão de justiça, pois está ligada a um grau de opções que pessoas ou grupos da sociedade têm para acessar locais ou atividades. Em um mesmo espaço a capacidade de deslocamento não está distribuída uniformemente a todos os indivíduos que ali habitam, pois não existe um acesso a mobilidade urbana geral (MIRALLES-GUASCH, 2002; GUTIÉRREZ, 2009; KLEIMAN, 2011; PIRES, 2013).

A crise de mobilidade está intimamente ligada ao uso e ocupação do solo, pois na cidade espraiada, dispersa, a mobilidade é dificultada. A especulação encarece a mobilidade e desta forma a população pobre vive imobilizada em seus bairros, sem transporte eficiente e barato (MARICATO, 2015b). É o chamado exílio na periferia, apresentado por Milton Santos – muitas vezes, o aumento salarial do trabalhador é engolido pelo aumento do aluguel e da tarifa de transporte (MARICATO, 2015a).

A localização das residências desta faixa da população junto à organização centralista do território urbano explica sua dependência em relação ao transporte coletivo público e estratégias cotidianas (caminhar longas, distâncias, o uso da bicicleta, utilizar o ônibus sem pagar, etc.), pois são as únicas formas que as pessoas encontram para se deslocar e acessar o que não encontram nas proximidades (CORVALÁN, 2008).

Nas famílias de baixa renda, o custo do transporte é o principal item de despesa com serviços públicos. Nas regiões metropolitanas, as famílias com rendimento de até dois salários mínimos gastam em média 16% do orçamento com serviços de água/esgoto, energia elétrica, telefonia e transporte urbano, sendo que o transporte significa metade deste gasto. As poucas

viagens que os mais pobres fazem são principalmente as motivadas por escola e trabalho, sendo o motivo escola 60% da justificativa das viagens para grupos com renda até um salário mínimo. Para estratos de maior renda, as viagens para lazer, compras e saúde aumentam – define-se uma condição de imobilidade relativa para os pobres (GOMIDE, 2003).

O alto custo dos transportes urbanos é um dos principais problemas de desigualdade e agravamento da exclusão social nas metrópoles latino-americanas. Para muitas pessoas, mesmo o transporte coletivo público não é acessível ou é uma carga econômica muito importante. Este custo significa uma redução da mobilidade da população pobre urbana, fazendo com que priorizem o deslocamento para o trabalho (mantenedor da família¹), restringindo a mobilidade de mulheres, jovens e idosos. A situação de restrição da mobilidade experimentada pela população urbana de baixa renda implica na destruição das perspectivas de crescimento humano e social destes grupos, resultando no agravamento dos níveis de pobreza e perpetuação da exclusão social (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008).

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social (GOMIDE, 2003, p. 8).

Queiroz Ribeiro e Gomes Ribeiro (2013) comentam que, apesar da existência de bairros nobres localizados nas áreas periféricas das cidades e, eventualmente, exista uma proximidade entre este bairro e um bairro pobre, há a questão das distâncias sociais – há uma distância simbólica entre eles. Para Bourdieu (2007) aqueles que não possuem acesso ao deslocamento estão aprisionados ao lugar que ocupam e distantes dos bens e serviços.

Isso comprova o que é o exílio na periferia porque se eu fizer viagem a pé num bairro onde tudo está perto, é uma coisa. Em bairros precariamente urbanizados é outra. Essas condições estão juntas: o uso e ocupação do solo e a mobilidade. É óbvio. Porque se você tiver um controle do uso e da ocupação do solo, se ele for menos mercadoria, é possível colocar as pessoas mais concentradas. É possível trabalhar com distância dos equipamentos, mas não no reino da especulação. [...]. Distribuição de renda não resolve o problema da justiça urbana, é preciso distribuir cidade! Faz sentido distribuir cidade? (MARICATO, 2015b).

Na América Latina, observou-se nas últimas décadas uma massiva promoção da mobilidade individual e dos veículos particulares, enquanto o transporte público foi abandonado e em muitos casos deixou de contar com o subsídio (AVELLANEDA, 2004). No

¹ Nas configurações familiares latino-americanas, apesar da mulher avançar nos números de liderança de famílias (no Brasil, 40%), o homem ainda se apresenta como principal membro mantenedor da família (IBGE, 2015).

Brasil, o setor automobilístico contou com a desoneração fiscal entre 2009 e 2015, causando um boom automobilístico, aumentando o tempo gasto no trânsito (MARICATO, 2015b). Em 2003 haviam 23,7 milhões de automóveis nas 12 metrópoles brasileiras, em 2013 o número passou para 45,4 milhões. As motos passaram de 5,3 milhões para 18,1 milhões (MARICATO, 2015a) – o congestionamento reduz a mobilidade do usuário do carro, mas também do usuário do transporte público, e para a população pobre, que praticamente não tem possibilidades reais de se deslocar em um veículo particular, o transporte público representa um importante elemento de inclusão social, como apontam Corvalán (2008) e Cebollada e Avellaneda (2008).

A mobilidade é condição para acessar o mercado de trabalho, a moradia, a educação, a cultura e o ócio, a família. O direito de trabalhar e de ter uma casa implicam no direito à mobilidade, trata-se de uma pré-condição, um direito genérico. Os tempos e locais da mobilidade se tornam mais importantes à medida que a mobilidade se torna parte do cotidiano e por isso o transporte precisa ser mais conveniente, mais barato e mais agradável, “o movimento deveria ser também um prazer” (ASCHER, 2005, p. 19).

Deslocar-se não é apenas a forma de acessar a maior parte dos bens e serviços que a cidade oferece, mas também grande parte das relações sociais, é necessário integrar esta nova dimensão da mobilidade nos estudos urbanos, trata-se de uma das condições da modernidade, uma forma de relacionar-se com as pessoas e com a cidade, uma das liberdades das sociedades democráticas. Mobilidade e transporte estão relacionados aos modos de vida, a relação entre indivíduos e territórios, por isso é necessário compreender motivos, modos de vida, condições de satisfação das necessidades de deslocamento e a conexão com a identidade social (CORVALÁN, 2008).

A capacidade de deslocar-se é um dos fatores que determinam a disponibilidade dos recursos que os lugares possuem, dentre eles o tempo. Esta capacidade incide na quantidade de tempo disponível, na forma que podem utilizá-lo e delimita a cidade que é alcançável para um indivíduo. O deslocamento implica pagamento e está ligado ao uso do espaço urbano – a estrutura viária. Tempo, dinheiro e espaço são elementos da equação do transporte (HERNÁNDES, 2012).

O uso do tempo e do espaço não são igualmente acessíveis para a população e, nesta perspectiva, a análise da mobilidade já não deve estar centrada nos deslocamentos, mas nas pessoas, cuja mobilidade ou imobilidade associa-se a inúmeras variáveis que transcendem a observação dos deslocamentos efetivamente realizados (CORVALÁN, 2008; MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003).

O tempo é uma das variáveis de maior importância em relação ao deslocamento da população. O tempo de mobilidade é parte do tempo social e é em relação ao tempo gasto em outras atividades que ele recebe todo seu valor (MIRALLES-GUASCH, 2010). O tempo que passa sem ser utilizado para desenvolver uma atividade não é recuperável. Hernández e Rossel (2013) explicam que o uso do tempo incide não só nas capacidades do indivíduo alcançar seus objetivos básicos de bem-estar, mas também a própria realização individual, a possibilidade de ter uma real liberdade de escolha.

Quando falamos sobre o tempo dedicado às atividades diárias, do nosso tempo, falamos de nós mesmos. Dos nossos valores, prioridades, obrigações e devoções. Ao mesmo tempo, transmitimos, também, o período em que vivemos, o grupo social do qual fazemos parte e as características do território que habitamos. De fato, o tempo dedicado ao deslocamento, o ir e vir, é um tempo relacionado a todas essas variáveis, já que quase todas as nossas atividades são precedidas por algum deslocamento. Um movimento definido para uma determinada rota, tempo e meio de transporte (MIRALLES-GUASCH, 2010, p. 45).

O tempo está ligado à satisfação das necessidades e é um fator inseparável do desenvolvimento humano, traz noção de acesso e sua configuração define situações de vulnerabilidade e desigualdade (HERNÁNDES, ROSSEL, 2013). Apesar disso, o tempo tem sido considerado um parâmetro derivado e secundário, tendo as políticas de transporte e mobilidade priorizado as relações com o espaço, esforço que facilmente percebido nas relações com o planejamento espacial e urbano, tratando de variáveis como densidade e centralidade urbana – uma relação que liga os ritmos temporais aos meios de transporte e às infraestruturas, mas não inclui os tempos sociais da população (MIRALLES-GUASCH, 2010).

Os usuários da cidade não só ocupam espaço, mas também tempo e este tem permanecido a pobre relação das reflexões sobre o funcionamento, planejamento ou desenvolvimento de cidades e territórios para o benefício de infraestrutura, embora seja um aspecto essencial da dinâmica urbana – até agora, o espaço foi desenvolvido principalmente para melhor utilizar o tempo. O contrário, ou seja, a busca do tempo para exercer um efeito sobre a ocupação do espaço não é usual. Nas pesquisas urbanas é comum encontrar diversos trabalhos dedicados ao espaço, mas raros sobre o tempo, a relação espaço-tempo e sua representação; há a preferência de uma abordagem espacial em detrimento a uma abordagem que possa fornecer os elementos que viabilizem diversidade de tempos sociais urbanos e sua combinação (GWIAZDZINSKI, 2014).

4 METODOLOGIA

Para atender ao objetivo deste trabalho, desenvolveu-se uma pesquisa de natureza qualitativa, utilizando como instrumentos de coleta de dados a revisão integrativa da literatura, pesquisa documental e entrevista, que sustentam a caracterização da área de estudo e, na sequência, a discussão proposta.

4.1 REVISÃO INTEGRATIVA DA LITERATURA E PESQUISA DOCUMENTAL

Realizou-se uma revisão integrativa da literatura, com o objetivo de ampliar o grau de conhecimento sobre a habitação, mobilidade e o tempo, de forma a compreender e delimitar o problema de pesquisa, utilizar o conhecimento produzido como base na construção do modelo teórico e descrever o estado da arte do tema. Após a seleção dos temas de relevância, foram selecionados documentos científicos (teses e artigos) no Portal de Periódicos da Capes,

que compreende 38 mil publicações periódicas, internacionais, nacionais e estrangeiras. Nesta etapa, também foram utilizadas obras clássicas e contemporâneas (livros, capítulos de livros). Na pesquisa documental foram utilizados documentos órgãos oficiais, como a Companhia de Habitação Popular de Curitiba (Cohab-CT), além das leis brasileiras pertinentes.

4.2 ENTREVISTA

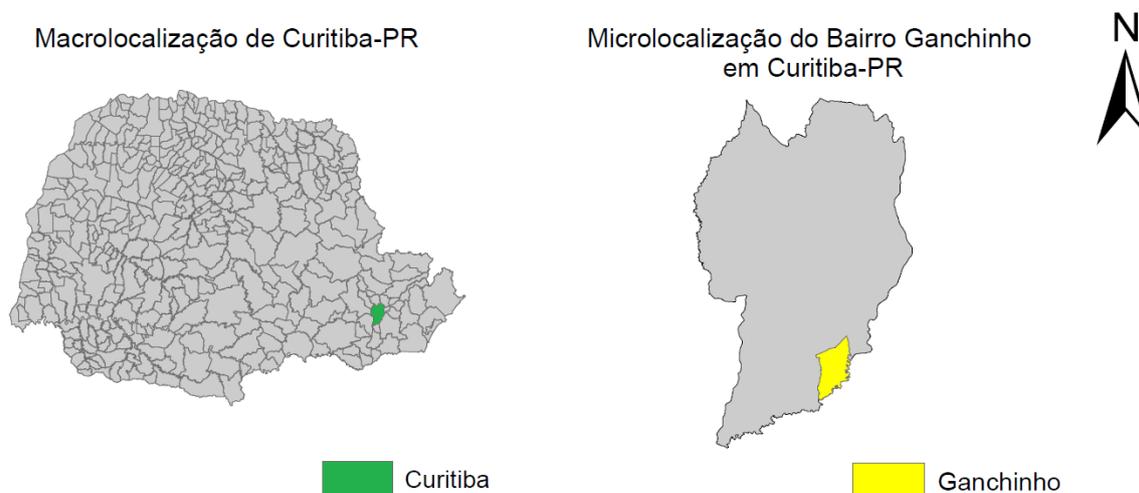
Para realizar uma aproximação a área de estudo bem como proceder a escolha dos entrevistados foi realizado um contato com representante do órgão oficial de habitação de Curitiba, a Cohab-CT, que enviou o quantitativo de famílias reassentadas no Residencial Parque Iguazu III organizadas por origem. Com base nestes dados, foram selecionadas moradoras oriundas da Vila Parolin para a realização das entrevistas, utilizando o critério de disponibilidade, resultando em sete entrevistas com moradoras e uma com a liderança local, com auxílio de gravador.

A entrevista desenvolveu-se em torno das seguintes perguntas: (1) Como era sua vida antes de morar no Residencial Iguazu III? (2) Como foi a mudança para o Residencial Iguazu III? (3) Como é sua vida hoje no Residencial Iguazu III? (4) Pensando no antes e depois do reassentamento, você percebeu que gasta seu tempo de forma diferente?

4.3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O conjunto habitacional localiza-se no bairro Ganchinho (Figura 1) no extremo sul de Curitiba, divisa com os bairros Alto Boqueirão, Sítio Cercado, Umbará e o município de São José dos Pinhais, distante cerca de 20 quilômetros do centro da cidade. De acordo com o Censo de 2010, o bairro possui população de 11.178 pessoas (IBGE, 2010), mas devido à quantidade de conjuntos habitacionais construídos na região a estimativa é de que essa população dobre em um curto espaço de tempo.

Figura 1 – Localização do bairro Ganchinho



Fonte: a autora, 2018.

Os empreendimentos populares na região são obra do Programa Minha Casa, Minha Vida (investimento de R\$ 63,5 milhões) com 1.411 unidades, destinado para famílias inscritas na fila da Companhia de Habitação Popular de Curitiba com renda até R\$ 1.395 e para moradores que serão reassentados de áreas de risco (COHAB-CT, 2013).

O local de origem de parte das famílias reassentadas é a Vila Parolin, localizada em uma área central de Curitiba às margens do rio Vila Guaíra (BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS, 1997). Esta área de ocupação irregular foi contemplada com um grande investimento habitacional, com 66.722 unidades construídas, mas cerca de 32 famílias da Vila Parolin foram destinadas ao Residencial Parque Iguazu III, não sendo contempladas pelo reassentamento nas proximidades da ocupação original.

Efetivamente, o reassentamento teve início em setembro de 2013 e além do Residencial Parque Iguazu III (Figura 1), outros nove conjuntos foram construídos para famílias reassentadas e famílias da fila da Cohab-CT, com 2.572 unidades concentradas em 257,5 mil metros quadrados, considerada Setor Especial de Habitação de Interesse Social (SEHIS) pelo zoneamento. O Residencial Parque Iguazu III tem uma ocupação mesclada com famílias da fila (faixa 1) e reassentados de área de risco, ou seja, com renda de zero a R\$1600,00 reais.

Figura 2 – Casas e sobrados do Residencial Parque Iguazu III (fotografia)



Fonte: Cohab-CT, 2013.

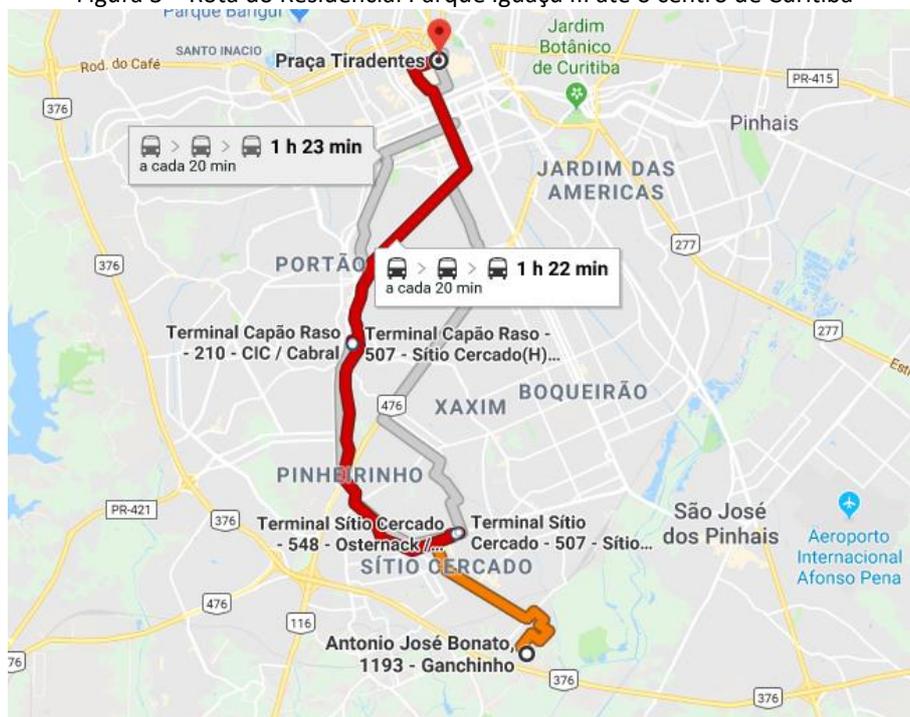
O Residencial Parque Iguazu III, que conta com 560 sobrados e 83 casas térreas, é ocupado de maneira mista (323 unidades foram reservadas para a demanda da fila de inscritos, e as outras 320 destinadas para famílias que vivem em ocupações irregulares em áreas de risco social). Estes moradores são oriundos das vilas Belo Ar, Ipiranga, Bons Amigos, Parque Náutico, Barracão, Icaraí, Cristo Rei, 23 de Agosto, Pantanal e Parolin (COHAB-CT, 2013).

A linha de ônibus que atende a região e dá acesso à Rede Integrada de Transportes (RIT) é a 548 – Osternack/Sítio Cercado, que pode ser paga com dinheiro (R\$ 4,25) ou cartão

do usuário da RIT. Não há uma linha direta para o centro de Curitiba, a parada de ônibus possui cobertura e pequeno calçamento. No ponto Moradias Iguaçu o primeiro o horário do primeiro ônibus sentido Sítio Cercado é 4 horas e 43 minutos e o último 23 horas e 58 minutos. No sentido contrário, o primeiro horário é 05 horas e 06 minutos e o último 00 horas e 20 minutos.

O Terminal Urbano de Integração mais próximo do Residencial Parque Iguaçu III é o Terminal Sítio Cercado, que dista cerca de 5 (cinco) quilômetros e permite a conexão com outras linhas de ônibus. O trajeto entre o ponto Moradias Iguaçu e o Terminal dura cerca de 15 minutos e o trajeto entre o ponto Moradias Iguaçu e a Praça Tiradentes (marco zero e ponto referência do centro da cidade) dura cerca de 1 hora e 20 minutos (Figura 3).

Figura 3 – Rota do Residencial Parque Iguaçu III até o centro de Curitiba



Fonte: Google Maps, 2018.

Em março de 2013, antes da Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado atender ao Residencial Parque Iguaçu III, o total de passageiros transportados (PT) em março eram 66.860, em março de 2014 após a entrega do conjunto habitacional houve um salto de atendimento para 74.645 PT/mês (aumento de 7.785). Em março de 2015 a linha alcançou seu número máximo, chegando a 76.819 PT/mês. Em março de 2016 houve uma pequena queda em relação ao período anterior, passando a 73.321. Também houve grande queda entre março de 2017 e o período anterior, com diferença de 15.384 PT/mês, situação que pode ser justificada pelo aumento considerável da tarifa de transporte em fevereiro de 2017 (de R\$3,70 para R\$4,25).

No entorno do Residencial Parque Iguaçu III não há pontos de táxi e há dificuldade no uso de aplicativos de transporte. Somente as ruas do entorno possuem nome e as ruas internas são chamadas de Acesso 1, Acesso 2, Acesso 3, etc., mas não possuem identificação (placas) no local.

De acordo com Fortunato (2014), a Cohab-CT sinaliza que os equipamentos comunitários do bairro (de educação, saúde, segurança pública, lazer, cultura, entre outros) se apresentam como insuficientes para o atendimento da população se efetivadas as obras previstas do Programa Minha Casa, Minha Vida. Até o momento – quatro anos depois – estes equipamentos ainda não foram construídos e não há previsão, porque “o proprietário do terreno onde seriam instalados os equipamentos desistiu do acordo de doação da área e o município está reivindicando a solução na Justiça. Até que o caso se resolva, não será possível iniciar as obras de uma creche, uma escola municipal e um colégio estadual” (BELO, 2015, não p.).

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A habitação consiste em elemento essencial para a condição humana e quando não há capacidade de inserção no mercado formal a população pobre busca alternativas, dentre elas as favelas. Estas, frequentemente encontram-se em áreas de fragilidade socioambiental, sendo necessária a intervenção do Estado a fim de recuperar estas áreas e oferecer condições dignas de moradia. O reassentamento das famílias da Vila Parolin no Residencial Parque Iguazu III exemplifica esta situação.

Passados cerca de quatro anos após a intervenção, foi possível observar que a melhoria da qualidade da habitação é destacada no relato das moradoras e de fato representa um marco para estas pessoas que habitavam uma área de fragilidade socioambiental, mesmo que algumas tenham apontado problemas pontuais nos sobrados. Neste aspecto a mudança é positiva, trata-se da garantia de acesso ao solo, à habitação legal e a segurança da qualidade da edificação.

Por outro lado, a localização apresenta-se como elemento importante na promoção do direito à cidade – direito “à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais”, como define Lefebvre (1991). Assim, a gratidão expressa pelas entrevistadas pode estar mais relacionada à vivência extrema da pobreza, a invisibilização da população pobre e a distância utópica entre a legislação e a efetivação do direito à cidade do que de fato a um processo justo.

Aí a mulher da Cohab ligou e disse “olha (nome), sua casa saiu, você pode escolher”, finalzinho de dois mil e treze, eu falei “o que? Será que é verdade?”. Eu falei, Jesus, tô em casa, minha casa, graças a Deus (Entrevistada 5).

A gente acostuma porque tem que acostumar, a verdade da gente que não tem condição de pagar um aluguel, mas se dependesse de nós aqui é um lugar muito difícil pra criar os filho, não é fácil, né (Entrevistada 6).

Na verdade quando saiu a casa eu achei que era mentira, né. Porque muita gente é difícil conseguir na verdade. Muito difícil, né. Só que daí quando saiu eu falei, que maravilha né (Entrevistada 7).

O sentimento de injustiça em relação à localização é citado nas entrevistas, pois algumas famílias da Vila Parolin foram reassentadas no próprio bairro. Outras famílias chegaram a abandonar o sobrado no Residencial Parque Iguazu III para retornar à favela e algumas entrevistadas relataram também ter cogitado voltar. Isto ocorre porque a mercantilização da cidade determina onde a maioria dos conjuntos habitacionais são construídos, justificados pela limitação de orçamento e pelo valor do solo ser mais baixo em áreas não urbanizadas. Harvey (2012) aponta que o direito à cidade está além da lógica liberal e neoliberal que visa o lucro e prega o direito à propriedade privada, mas a distribuição do solo urbano na atualidade ainda é parte constituinte desta lógica. No passado, o processo de periferação era associado ao parcelamento ilegal do solo, uma das poucas formas da população pobre possuir uma moradia, mas na atualidade a periferação instaura-se de forma legal e é apresentada como solução para a questão habitacional pelos programas de habitação popular.

A infraestrutura e serviços existem, mas são limitados. O bairro passou por um crescimento populacional ímpar e era esperado que estes equipamentos não fossem suficientes. A demora e a situação do terreno onde estava prevista a construção de equipamentos públicos mina a esperança das famílias – para acessar serviços de saúde algumas famílias não transferiram seus cadastros para a Unidade de Saúde próxima, pois esta não é suficiente, as esperas são longas e muitas vezes os moradores não são atendidos por falta de médicos.

A preocupação com os equipamentos comunitários de educação é relatada pelas entrevistadas que possuem filhos: a creche que atende a região funciona apenas em um período, impossibilitando o uso pela maior parte dos pais que trabalham, visto que usualmente a jornada de dois períodos é a mais adotada; para chegar ao Colégio Estadual Professora Iara Bergmann (Ensino Fundamental e Médio) as crianças e jovens caminham cerca de vinte minutos (1,3 quilômetros) até o Sítio Cercado. Os relatos estão relacionados ao que apontam Kaztman e Filgueira (2006), que entendem que a educação dá acesso a melhores possibilidades de trabalho e, conseqüentemente, melhor renda, assim como o serviço de creche permite que os pais trabalhem, etc. Quando estas estruturas não são ofertadas adequadamente condenam-se as pessoas e as próximas gerações ao empobrecimento – por não terem com quem deixar seus filhos para trabalhar, por não poderem se aperfeiçoar e buscar empregos de melhor remuneração e posteriormente por seus filhos também não terem capacidade de superar a condição de pobreza por falta destas estruturas de oportunidades.

A ausência de poder de escolha da tipologia da moradia (casa, sobrado, apartamento), localização, exigências em torno da titularidade e a relação de dependência entre a população de baixa renda e os programas habitacionais populares para acessar o mercado formal não conferem status de justiça, mesmo que representem melhorias em relação à situação anterior.

A mobilidade urbana diz respeito à capacidade de se mover livremente, está ligada a um grau de opções que pessoas ou grupos da sociedade têm para acessar locais ou atividades e a expansão da mobilidade livre como necessidade, auxilia na escolha entre diferentes tipos de vida que uma pessoa pode levar – a mobilidade é uma questão de justiça (PIRES, 2013;

MIRALLES-GUASCH, 2002). As condições de mobilidade inadequadas experimentadas pelas pessoas mais pobres acabam por reforçar o fenômeno da pobreza e da segregação espacial. O transporte público frequentemente se apresenta como uma das poucas opções para superar grandes distâncias, mas nem sempre isso é possível devido à fatores financeiros, disponibilidade de tempo e ausência de justificativa para se deslocar, visto que as viagens são limitadas a escola e trabalho, como foi possível observar na narrativa das moradoras do Residencial Parque Iguazu III (GOMIDE, 2003; CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008; CORVALÁN, 2008; GOMIDE, 2006).

O entorno do conjunto habitacional é marcado pelo Contorno Leste (rodovia), por uma Área de Preservação Permanente, pela Estação de Tratamento de Esgoto Padilha Sul e pelo terreno destinado aos equipamentos comunitários que não foram instalados. Neste caso, a facilidade de acesso à rodovia representa maior dificuldade na mobilidade não motorizada, que junto ao ônibus representam os modais associados a populações de baixa renda. Isto ocorre porque as rodovias representam barreiras à mobilidade peatonal, risco de acidentes pela velocidade de tráfego e a ausência de passarela (Figura 4).

Figura 4 – Entorno Residencial Parque Iguazu III



Fonte: adaptado de GOOGLE EARTH PRO, 2018.

O Residencial Parque Iguazu III aparenta estar desconectado da malha urbana; as áreas verdes se destacam, indicando a urbanização dos limites do município – a cidade está estabelecida em apenas uma direção em relação à localização do residencial e seu acesso é realizado por apenas duas ruas, sendo a mais utilizada a que corta a Área de Preservação Permanente, conhecida como bosque pelos moradores. Na ocasião da implementação da Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado que atende o residencial, uma moradora faz referência à antiga parada de ônibus, que distava cerca de um quilômetro “nem é tão longe, a gente anda rápido. Mas agora evitamos de passar pelo terreno com mato”. A linha foi disponibilizada pela URBS em outubro de 2013, mas não garante que as pessoas deixem de transitar pelo “terreno com mato”, pois há a necessidade de utilizar esta via para acessar as escolas, creches, posto de saúde, comércio, etc.

Os modais de transporte citados nas entrevistas foram o ônibus, moto, bicicleta e o andar a pé. Nas visitas foi possível observar poucos automóveis em comparação à quantidade

de sobrados, alguns aparentemente fora de uso e outros utilizados para transportar material reciclável (fonte de renda para muitas famílias do residencial). Nos relatos é possível notar a adaptação das entrevistadas à rotina de deslocamentos. A Entrevistada 2 considera ter acesso facilitado, pois possui carro. Quando precisam recorrer a outros modais, outras dificuldades emergem, como o apresentado no uso do aplicativo Uber (relacionada à funcionalidade do aplicativo nesta localização) e a ausência de pontos de táxi nas proximidades.

Fui pro hospital hoje, saí daqui quatro e meia pra pegar o primeiro ônibus (Entrevistada 3).

Táxi aqui não entra. É Uber, né? Uber aqui é difícil achar, tudo é difícil (Entrevistada 4).

A (nome) estuda no Cecília, pega ônibus aqui na frente. O (nome) estuda no lara que é mais pra baixo, um pouquinho longe, não tem ônibus, vai de a pé, e o (nome) que vai comigo (Entrevistada 5).

O pequeno vai de ônibus, que é longe, e os grande vão a pé mesmo. Meu marido vai de moto, né, porque custa menos que de ônibus. E eu vou a pé (Entrevistada 6).

Ele usa bicicleta, é mais fácil do que ir de ônibus. Eu vou de ônibus, levo uma hora e meia pra chegar no meu serviço. Eu vou a pé, levo quinze minutos subindo pra pegar o ônibus, porque eu vou pra lá, né, pro Boqueirão (Entrevistada 7).

Eu chamei o Uber uns tempos atrás e eles não gostam de entrar aqui, de dia eles vem, sempre ouço falar que eles tem medo de entrar aqui (Entrevistada 8).

A linha de ônibus que atende o local tem a parada principal localizada na entrada do Acesso 1, esta Linha dá acesso ao Terminal Sítio Cercado e não circula dentro do residencial. Corvalán (2008) versa sobre estratégias cotidianas como caminhar longas distâncias, o uso da bicicleta, utilizar o ônibus sem pagar, etc., utilizadas para acessar serviços urbanos não encontrados nas proximidades de conjuntos habitacionais, e de fato é o que se observa no relato das entrevistadas. Há ainda a preocupação quanto ao acesso do residencial em emergências que necessitam de apoio do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, do Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência – SIATE ou de policiamento, como afirma a Entrevistada 4. A mesma também cita a dificuldade no uso de serviços de táxi e de aplicativos de transporte.

Outra coisa que aqui é bem dificultoso, passa uma pessoa mal, o Siate não acha aqui. Isso aqui se você for ver certinho você não encontra no, como se diz, no GPS. Não existe esse lugar aqui. Então aqui é difícil, entrar o Samu, se você precisar não entra, é difícil, não localiza aqui. Se der uma briga aqui de morte, aqui, policiamento, vai chegar aqui três, quatro horas depois, daí já não adianta mais (Entrevistada 4).

Pelos relatos é possível observar a adaptação das moradoras em relação aos problemas do transporte público, apesar de citarem a necessidade de mais ônibus e conexões com outros terminais – como se as lotações fizessem parte do serviço oferecido.

O ônibus é lotado, mas é bom que é um atrás do outro, assim. Aqui da rua de baixo, então andou ali em baixo, é uma quadra (Entrevistada 5).

Ah, é lotado, né. Há uns meses atrás eu tava trabalhando em dois lugar aí eu precisava pegar o ônibus, né, ah, é bem difícil. Tinha que sair cedo, mais cedo ainda pra pegar um ônibus um pouco melhor, então o ônibus é difícil (Entrevistada 6).

Ele é muito lotado, eu acho que eles teria que colocar mais ônibus pra gente aqui, né. O que eu pego pra ir trabalhar eu tenho que subir lá em cima (Entrevistada 7).

A capacidade de se deslocar incide na quantidade de tempo disponível, na forma que se pode utilizá-lo e que cidade é alcançável para um indivíduo. A restrição da mobilidade destrói as perspectivas de crescimento humano e social destes grupos e agrava a pobreza e exclusão social (CEBOLLADA, AVELLANEDA, 2008; HERNÁNDES, 2012). Depois do reassentamento o sentimento de imobilidade, de isolamento é destacado e, quando questionada sobre mudanças na forma como gasta o tempo, a Entrevistada 1 reafirma a satisfação em relação ao sobrado, mas também as limitações da localização.

Quem muda pra cá a vida parou. É, o que mudou, não mudou nada. Simplesmente eu tenho uma casa. Tenho uma casa, o resto eu não tenho mais nada. Acabou com tudo. Não tem ônibus, não tem médico, não tem um mercado perto, não tem um parque. Se você não tiver um carrinho ou uma bicicleta motorizada aqui você morre, nós não temos Correios, nós não temos nada. Então assim, tudo o que você vai fazer aqui você tem que pensar já no tempo, “vai dar certo?”, “vai ter tempo?”. Eu acho que as pessoas aqui vive pouco, nós não vivemos aqui, aqui não vive (Entrevistada 1).

Olha, eu vejo as famílias, vejo e assim, que elas mesmo falam, parece que quem mudou pra cá parou no tempo, ficou tudo nesse mundinho aqui, aqui não desenvolve, aqui não vai pra frente, aqui, nada flui aqui [...]. Quem mora aqui parou no tempo, só vive essa vidinha que tem aqui dentro. Eu não sei se é da pessoa, mas, parou. Eu não sei o porquê, mas o mundo ficou aqui (Entrevistada 4).

O direito de trabalhar e de ter uma casa implicam no direito à mobilidade, trata-se de uma pré-condição para que as pessoas tenham possibilidades de realizar aquilo a que atribuem valor, a ampliação das opções que estas pessoas têm para acessar locais e atividades e é em relação a estas atividades que o tempo recebe seu valor (ASCHER, 2005; MIRALLES-GUASCH, 2002; MIRALLES-GUASCH, 2010; PIRES, 2013).

A Entrevistada 5 relata que as atividades de sua família se desenvolvem na própria região – ela trabalha nas proximidades do Terminal Sítio Cercado e o marido trabalha a aproximadamente seis quadras da residência. A região do terminal caracteriza-se por ser uma centralidade e ameniza o problema da distância do centro da cidade de Curitiba, em partes como planejamento urbano e em partes como consequência do aumento populacional na porção sul da cidade. O relato da Entrevistada 5 demonstra a importância e o potencial de impacto positivo que esta centralidade pode ter na vida dos moradores do Residencial Parque Iguazu III; por ela e o marido trabalharem nas proximidades da residência estão mais satisfeitos com o reassentamento que outras entrevistadas.

A Entrevistada 1 afirma não ter conseguido manter seu emprego anterior pela dificuldade de acesso e não conseguiu recolocação até o momento. Territórios de exclusão geram um ciclo de inacessibilidade e limitação das capacidades – ao oferecer somente a habitação se oferece uma solução parcial, apesar de possuírem o sobrado as pessoas são afastadas das oportunidades, muitas vezes aumentando a pobreza por consequência da falta de trabalho remunerado, falta de preparo para lidar com novos gastos, como água, luz e principalmente transporte.

Aqui não tem emprego não. O endereço daqui você não pode dar, meus currículos não tem o endereço daqui. Porque eles acham que as empresas, Curitiba tem disso, né? Se você não mora perto do seu trabalho, não dá pra você, né. Eu entrava seis horas da manhã (Entrevistada 1).

Se por um lado é possível afirmar que a população pobre dedica maior tempo para seus deslocamentos cotidianos também é possível dizer que a mesma se desloca menos. Isto ocorre porque precisam investir mais horas nos deslocamentos obrigatórios como os motivados por trabalho e estudo, mas na ausência destas obrigações – por perda de emprego ou pelo papel que desempenham, como donas de casa e aposentados – as pessoas deixam de se deslocar (CEBOLLADA; AVELLANEDA, 2008).

A dependência da população em relação ao transporte público, bem como o impacto do alto custo da tarifa podem ser observados na comparação da evolução do custo e do número de passageiros transportados pela Linha 548 – Osternack/Sítio Cercado. Há um aumento considerável no número de passageiros após a implantação do conjunto habitacional, ou seja, as pessoas buscam este modal para seu deslocamento. Por outro lado, após o grande aumento no custo da tarifa há uma queda significativa no número de passageiros transportados. Assim, os deslocamentos que poderiam ser realizados de ônibus passam a ser realizados a pé, pois as distâncias precisam ser superadas.

A fala de Maricato (2015) “se eu fizer viagem a pé num bairro onde tudo está perto, é uma coisa. Em bairros precariamente urbanizados é outra. Essas condições estão juntas: o uso e ocupação do solo e a mobilidade” está conectada ao observado. É a oferta de serviços básicos – colégios, creches, postos de saúde, Correios – nas proximidades dos conjuntos habitacionais populares que é reivindicada e que representaria efetiva melhoria na vida dos moradores do Residencial Parque Iguazu III. Neste cenário o transporte público permitiria o

acesso principalmente ao trabalho, visto que há moradores empregados em outros bairros ou cidades da Região Metropolitana de Curitiba.

Majoritariamente, os moradores do Residencial Parque Iguazu III citaram a insuficiência de equipamentos e serviços urbanos nas proximidades (escolas, postos de saúde, Correios, etc.). O tempo despendido para realizar estas atividades é percebido e implica a necessidade de planejamento para as famílias. Se efetivado o projeto para a provisão dos equipamentos comunitários, as reivindicações das entrevistadas serão majoritariamente, mas até o momento não há previsão para o início das obras.

A diminuição das distâncias de deslocamento nestes locais é premissa para a diminuição das distâncias sociais – se colégios, creches, postos de saúde e trabalho não forem de fácil acesso por caminhada e/ou o ônibus for de fácil acesso financeiro estas pessoas terão sua capacidade de realização das oportunidades dificultadas ou anuladas, pois mobilidade é uma prática social que envolve desejo, necessidade e capacidade de realizar um deslocamento, mas ao definir uma condição periférica para os pobres o resultado é a imobilidade relativa, como apontam Gutiérrez (2009) e Kleiman (2011).

Por isso, é possível pensar que as estruturas de oportunidades eram favorecidas quando residiam na Vila Parolin, devido ao acesso facilitado, apesar da situação de vulnerabilidade socioambiental. O sobrado representa uma melhoria para estas pessoas, mas é preciso buscar meios para superar as consequências negativas do reassentamento, o exílio na periferia, como nomeia Santos (1990).

No entendimento de Miralles-Guasch (2010) o tempo de mobilidade é parte do tempo social e é em relação ao tempo gasto em outras atividades que ele recebe todo seu valor; assim, o tempo das famílias que foram reassentadas em um território de exclusão é visto como de menor valor, pois as oportunidades de exercer outras atividades que não o trabalho para os adultos e o estudo para as crianças (e seus respectivos deslocamentos necessários) são mínimas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das dinâmicas mobilidade urbana e tempo no contexto da habitação popular indica que as condições deficientes de mobilidade urbana experimentadas nos conjuntos habitacionais populares distantes do centro das cidades limitam o uso do tempo e do espaço dos reassentados, reforçando assim seu caráter parcial como solução para as mazelas socioambientais. Isto ocorre como resultado da distribuição desigual do solo urbano para moradia e pela abordagem utilitarista dos programas de habitação e de mobilidade urbana.

Analisar a narrativa das moradoras do Residencial Parque Iguazu III permitiu maior entendimento da mobilidade urbana e do tempo enquanto prática social em seus distintos aspectos – desejo, necessidade e capacidade. Os relatos revelaram que o desejo é suprimido pela baixa capacidade proporcionada por seus recursos financeiros; assim as viagens são motivadas somente pela necessidade (trabalho e estudos), sendo que algumas famílias deixam de buscar serviços essenciais, como a saúde, pelo acesso limitado.

É evidente que a disponibilização dos equipamentos comunitários previstos no projeto inicial representaria uma potencial melhoria para os moradores do Residencial Parque Iguaçu III; independente das burocracias que envolvem a liberação do terreno, é inadmissível que as famílias estejam há quase cinco anos aguardando estas estruturas, realidade observada a partir da tese de Fortunato (2014), que analisou o conjunto habitacional concomitantemente à sua ocupação em 2013 – na época havia a preocupação com a insuficiência dos equipamentos comunitários, mas desde então não foram tomadas medidas efetivas para sanar a deficiência de atendimento, senão a espera do impasse do terreno previamente destinado à construção dos mesmos. Em um cenário positivo, mesmo com a liberação do terreno os moradores teriam que aguardar a construção das escolas e da unidade de saúde, o que pode demorar: a Unidade de Saúde Jardim Aliança no bairro Santa Cândida em Curitiba teve suas obras iniciadas em 2012, mas foi entregue somente em 2018.

Considerando este cenário, além dos equipamentos comunitários propõe-se que sejam realizados investimentos em calçamento, iluminação pública, identificação das ruas internas do residencial, linhas de ônibus que façam a conexão com outros terminais, uma linha direta para o centro e táxi nas proximidades. Além disso, a criação de uma tarifa social para reassentados em conjuntos habitacionais populares pode proporcionar uma ampliação do acesso, visto que seu uso se mostrou influenciado pelo aumento da tarifa no período analisado.

Condições adequadas de mobilidade urbana podem não só expandir a capacidade de uso do tempo e espaço, mas também a liberdade subjetiva dos indivíduos em questão. Na impossibilidade de realizar os reassentamentos em áreas mais próximas dos centros da cidade, é essencial oferecer boas condições de mobilidade urbana para que sejam superadas as limitações – não na tentativa de suprir a falta de infraestrutura urbana e serviços, mas quebrar as barreiras estabelecidas entre estes locais e o restante da cidade.

Por fim, destaca-se que apesar da difícil realidade experimentada pelos moradores do Residencial Parque Iguaçu, da ausência dos equipamentos comunitários e da necessária atenção dos órgãos envolvidos no reassentamento das famílias, foram identificadas ações e estratégias que emergem do cotidiano e auxiliam na superação das limitações que envolvem morar neste conjunto habitacional, como as boas relações de vizinhança, as caronas e grupos que se unem para o deslocamento peatonal, a rede de comércio e serviços no local, entre outros.

REFERÊNCIAS

ABIKO, A. K. *Introdução à gestão habitacional*. São Paulo: Edusp, 1995.

ASCHER, F. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *ARQ (Santiago)*, Santiago, n. 60, p. 11-19, jul. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/arq/n60/art02.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2017.

AVELLANEDA, P. Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Barcelona, n. 57, p. 33-55, 2004.

Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/247693/331652>. Acesso em: 12 dez. 2017.

BELO, C. G. Bairro sem escola. *Tribuna*, Ganchinho, 28 fev. 2015. Disponível em: . Acesso em: 18 jan. 2017.

BOLETIM CASA ROMÁRIO MARTINS. *Parolin*: o bairro na história da cidade. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1997.

BOURDIEU, P. *A economia das trocas simbólicas*. 6. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. Portaria nº 317, de 18 de julho de 2013. Dispõe sobre medidas e procedimentos a serem adotados nos casos de deslocamentos involuntários de famílias de seu local de moradia ou de exercício de suas atividades econômicas, provocados pela execução de programa e ações, sob gestão do Ministério das Cidades, inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC. *Diário Oficial da União*, Brasília, 2013. Disponível em: http://www.goiania.go.gov.br/portal/Dados/uploads/arquivos/2461/PORTARIA%20N%C2%BA%20317-2013_420307337962963.pdf. Acesso em: 15 mai. 2018.

BRESSAN, S.; LAJÚS, M. L. S. A casa que habito: relatos de um reassentamento urbano. *Revista Rua*, Campinas, v. 1, n. 23, p. 93-115, 2017. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8649800/16230>. Acesso em: 05 jul. 2017.

CAFRUNE, M. E. O direito à cidade no Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. *Revista interdisciplinar de direitos humanos*, Bauru, v. 4, p. 185-206, 2016. Disponível em: <http://www2.faac.unesp.br/ridh/index.php/ridh/article/view/325/169>. Acesso em: 18 nov. 2017.

CAMPOS, P. R.; MENDONÇA, J. G. Estrutura socioespacial e produção habitacional na Região Metropolitana de Belo Horizonte: novas tendências. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 67-92.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. A.; ARAUJO, F. S. Habitação de interesse social: política ou mercado? Reflexos sobre a construção do espaço metropolitano. In: XIV Encontro Nacional da Anpur, 2011, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. Disponível em: http://www.observatoriodasmetroles.net/download/adauto_cardoso.pdf. Acesso em: 10 abr. 2018.

CARDOSO, A. L.; NUNES JUNIOR, D. R.; ARAÚJO, F. S.; SILVA, N. F.; ARAGÃO, T. A.; AMORIM, T. P. Minha Casa Minha Sina: implicações da recente produção habitacional pelo setor privado na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 143-160.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, R. A. Do fim do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 17-66.

CARDOSO, A. L. Observatório das metrópoles: a realidade da moradia no Brasil. *O Estado de São Paulo*, 14 set. 2012, não p. Disponível em: <<http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,observatorio-das-metropoles-a-realidade-da-moradia-no-brasil,930782>>. Acesso em: 02 jun. 2017.

CARTIER, R. et al. Vulnerabilidade social e risco ambiental: uma abordagem metodológica para avaliação de injustiça ambiental. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 12, p. 2695-2704, dez. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2009001200016&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12 fev. 2018.

CEBOLLADA, A.; AVELLANEDA, P. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 12, n. 270, não p., 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>>. Acesso em: 10 de set. 2017.

CERNEA, M. M. Pour une nouvelle économie de la réinstallation : critique sociologique du principe de compensation. *Revue Internationale des sciences sociales*, Paris, n. 175, p. 39-48, 2003. Disponível em: <<https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-1-page-39.htm>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

CIDADE, L. C. F. Urbanização, ambiente, risco e vulnerabilidade: em busca de uma construção interdisciplinar. *Caderno Metrôpoles*, São Paulo, v. 15, n. 29, p. 171-191, jan./jun. 2013. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/download/15821/11845>>. Acesso em: 14 nov. 2017.

COHAB-CT. Conjunto habitacional com 1.411 unidades está em fase final de obras no Ganchinho, 2013. *Portal de Informação*. Disponível em: <<http://www.cohabct.com.br/conteudo.aspx?conteudo=665>>. Acesso em: 10 out. 2017.

CORVALÁN, A. L. Transporte, movilidad y exclusión: el caso de Transantiago en Chile. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 12, n. 270, não p. 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-45.htm>>. Acesso em: 22 set. 2017.

FERREIRA, J. S. W. *Produzir casas ou construir cidades?* Desafios para um novo Brasil urbano. São Paulo: LABHAB; FUPAM, 2012.

GOMIDE, A. A. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA, 2003. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2017.

GUIMARÃES, M. C. R. Os movimentos sociais e a luta pelo direito à cidade no Brasil contemporâneo. *Revista Serviço Social e Sociedade*, São Paulo, n. 124, p. 721-745, out./dez. 2015. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sssoc/n124/0101-6628-sssoc-124-0721.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2018.

GUTIÉRREZ, A. Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. In: XV Congreso Latinoamericano de transporte público y urbano, 2009, Buenos Aires. *Anais...* Buenos Aires: CEPAL. Disponível em: <<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2017.

GWIAZDZINSKI L. Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains, les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malleable. *Revue Urbia*, Les cahiers du développement urbain durable, Lausanne, n. 16, p. 179-211, fev. 2014. Disponível em: <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01071432/document>>. Acesso em: 15 fev. 2018.

HARVEY, D. O Direito à cidade. *Lutas Sociais*, São Paulo, n. 29, p.73-89, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/download/18497/13692>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

HERNÁNDEZ, D. *Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género*. Montevideo: PNUD Uruguay, 2012. Disponível em: <http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/politicas_de_tiempo_y_movilidad_y_transporte_publico.pdf>. Acesso em: 04 set. 2017.

HERNÁNDEZ, D.; ROSSEL, C. *Tiempo urbano, acceso y desarrollo humano*. In: El futuro en foco – cuadernos sobre desarrollo humano. Montevideo: PNUD Uruguay, 2013. Disponível em: <<http://www.uy.undp.org/content/dam/uruguay/docs/cuadernosDH/CUADERNO%20DESARROLLO%20HUMANO%2001.pdf?download>>. Acesso em: 15 fev. 2017.

KAZTMAN, R.; FILGUEIRA, F. As normas como bem público e privado: reflexões nas fronteiras do enfoque “ativos, vulnerabilidade e estrutura de oportunidades”. In: CUNHA, J. M. P. (Org.). *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: Nepo/UNICAMP, 2006. p. 67-94.

KLEIMAN, M. Apontamentos sobre mudanças em mobilidade e transporte na metrópole do Rio de Janeiro. *Chão Urbano* (Online), Rio de Janeiro, v.1, p. 19-40, 2011. Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=49>>. Acesso em: 12 jan. 2018.

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Moraes, 1991.

MARGUTI, B. O. Conjuntos habitacionais: Estruturação socioespacial e acesso à cidade município de Santo André. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 227-254.

MARICATO, H. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015a.

_____. *Para entender a crise urbana*. *CaderNAU* – Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, Rio Grande, v.8, n. 1, 2015b, p. 11-22. Disponível em: <<https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/5518/3425>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

MERCÊS, S. Programa Minha Casa, Minha Vida na Região Metropolitana de Belém: localização dos empreendimentos e seus determinantes. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 187-204.

MIRALLES-GUASCH, C. A. *Transporte y ciudad*. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel, 2002.

_____. *Dones, mobilitat, temps i ciutats*. Barcelona: Institut Català de les Dones, 2010. Disponível em: <http://dones.gencat.cat/web/.content/03_ambits/docs/publicacions_quaderns14.pdf>. Acesso em: 02 mar. 2018.

_____. Dinámicas metropolitanas y tempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. *Anales de Geografía*, Barcelona, v. 31, n. 1, p. 125-145, 2011. Disponível em: <<http://unciencia.ambientalex.info/revistas/311aug125145.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2017.

MIRALLES-GUASCH, C. A.; CEBOLLADA, A. *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*. Madrid: Fundación Alternativas, 2003. Disponível em: <http://www.fundacionalternativas.org/public/storage/laboratorio_documentos_archivos/xmlexport-GVOoD4.pdf>. Acesso em: 14 set. 2017.

OLIVEIRA, M. F. *Ausências, avanços e contradições da atual política pública de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=10306263.PDF>. Acesso em: 12 jan. 2018.

PEQUENO, R.; FREITAS, C. Programa Minha Casa Minha Vida em Fortaleza: Primeiros Resultados. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 115-142.

PEREIRA, M. P. A cidade como mercadoria: influências do setor privado na produção do espaço urbano. *Revista de Ciências Humanas*, Viçosa, v. 12, n. 2, p. 446-460, jul./dez. 2012. Disponível em: <<http://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/13077/artigo3evol12-2.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 19 mar. 2018.

PIRES, F. L. *Mobilidade e direitos sociais: uma questão de justiça na cidade*. Tese (Doutorado em Política Social) – Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em:

<http://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/13628/1/2013_FatimaLauriaPires.pdf>.
Acesso em: 25 jan. 2018.

QUEIROZ RIBEIRO, L. C.; GOMES RIBEIRO, M.; *Análise social do território: fundamentos teóricos e metodológicos*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

RAMOS, L. P. G. Acessibilidade e Mobilidade Urbana Sustentável: uma contribuição aos Programas e Planos de Habitação de Interesse Social. In: FERREIRA, R. F.; BIASOTTO, R. C. (Ed.). *Políticas Públicas e Direito à Cidade: política habitacional e o direito à moradia digna*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, p. 73-75.

ROLNIK, R.; NAKANO, K. As armadilhas do pacote habitacional. *Le monde diplomatique*, não p., 2009. Disponível em: <<http://diplomatie.org.br/as-armadilhas-do-pacote-habitacional/>>. Acesso em: 15 ago. 2017.

SASSEN, S. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SORAGGI, A. C. M.; MENDONÇA, J. G. O Programa Minha Casa Minha Vida em Juatuba/MG: ampliação do mercado da moradia no espaço metropolitano periférico. In: CARDOSO, A. L. (Ed.). *O Programa Minha Casa, Minha Vida e seus efeitos territoriais*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013, p. 93-114.

SPISLA, R. ROMANO, R. G. Conflitos socioculturais no uso do espaço e políticas públicas de habitação: o exemplo do bairro Parolin em Curitiba/PR. In: LIMA, M. D. V. et al (Org.). *Reflexões Socioambientais: Interfaces*. 1ed. Londrina: Mecenaz, 2014, p. 1-208.