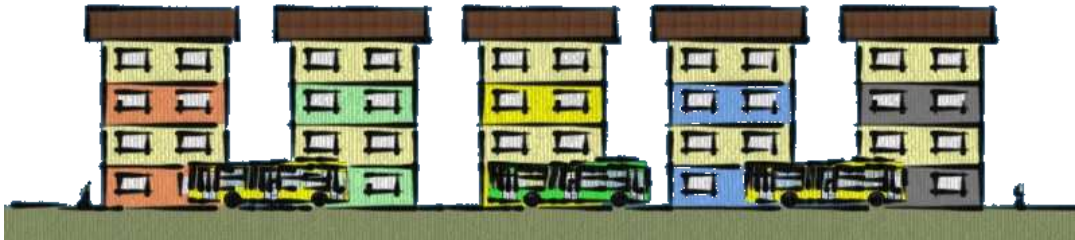


UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS TECNOLÓGICAS  
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

CLARA RAISSA PEREIRA DE SOUZA

ANÁLISE DAS POLÍTICAS MUNICIPAIS DE HABITAÇÃO E TRANSPORTE  
PARA O PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA DE SÃO JOSÉ DE RIBAMAR



São Luís

2011

Souza, Clara Raissa Pereira de.

Análise das políticas municipais de habitação e transporte para o Programa “Minha Casa, Minha Vida” de São José de Ribamar / Clara Raissa Pereira de Souza.– São Luís, 2011.

101 f

Monografia (Graduação) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual do Maranhão, 2011.

Orientador: Prof. Frederico Lago Burnett

1.Programa habitacional. 2.Transporte público. 3.Gestão municipal. 4.Plano diretor. I.Título

CDU: 728.1

**CLARA RAISSA PEREIRA DE SOUZA**

**ANÁLISE DAS POLÍTICAS MUNICIPAIS DE HABITAÇÃO E TRANSPORTE  
PARA O PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA DE SÃO JOSÉ DE RIBAMAR**

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Tecnológicas da Universidade Estadual do Maranhão, como requisito parcial para obtenção do título de Arquiteta e Urbanista.

Orientador: Prof. Frederico Lago Burnett

São Luís

2011



Dedico este trabalho aos meus pais, Elza e Luiz, pelo incentivo e atenção, ao meu professor orientador Frederico Burnett, pelos ensinamentos e pelo apoio oferecido, aos amigos que me auxiliaram nesta tarefa, em especial “as trigêmeas” queridas, e a Davi, pelo apoio, carinho e motivação.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por estar sempre presente em minha vida, me orientando nos momentos mais difíceis, e me impedindo de fraquejar nos momentos de desânimo e cansaço.

Aos meus pais, Elza e Luiz, pelo apoio oferecido e pelos conselhos de carinho. Um leão por dia, não esquecerei.

Aos meus irmãos, Alessandro e Júnior, pelo auxílio na minha formação acadêmica, e pelo carinho que tenho por ambos.

Às minhas avós, Amália e Elcisa, mulheres batalhadoras, verdadeiros exemplos de vida para mim.

À Davi, por toda a ajuda, motivação e carinho.

À José Raimundo, Odinéa e Mateus, pelo incentivo, pela amizade e por toda a atenção dedicada.

Aos amigos Ruthmara e Diego, pelo suporte técnico para o desenvolvimento da monografia, e pela amizade e atenção.

À colega de trabalho Eloina Reis, que há seis anos, me incentivou a entrar no mundo da arquitetura. Uma relação de amor e ódio, ela já havia avisado!

A todos os amigos de faculdade, em especial à Ana Caroline, Ana Paula e Maíra, trigêmeas queridas. Além da parceria e das contribuições em grupos de trabalho, vocês foram verdadeiras amigas ao longo de todos esses anos de curso.

Aos professores, pelas oportunidades de crescimento profissional, em especial à Alex Oliveira, orientador na minha primeira pesquisa de iniciação científica; à Frederico Burnett, meu orientador neste trabalho, e à Ingrid Braga, por ser mais que uma professora, uma amiga preocupada e zelosa.

Ao curso de Arquitetura e Urbanismo da UEMA, pela oportunidade de crescimento profissional, me proporcionando a participação em pesquisas científicas, além das qualificações e experiências vividas em atividades fora da universidade.

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. (LEFEBVRE, p.117)

## **RESUMO**

Este trabalho tem como objetivo analisar a implantação do programa Minha Casa Minha Vida no município de São José de Ribamar, procurando destacar a atuação da gestão municipal no desenvolvimento do programa, enfatizando as políticas de habitação e de transporte. A partir de uma avaliação inicial das políticas habitacionais praticadas no Brasil desde a criação do BNH, fez-se uma análise mais detalhada da evolução das políticas de habitação e de transporte, evidenciando a falta de integração entre elas, até a concepção do programa MCMV.

A pesquisa identifica ainda, as principais soluções alternativas de mobilidade que a população utiliza para se deslocar no espaço urbano, dada a carência de transporte público em conjuntos habitacionais periféricos. E para fundamentar a análise dos empreendimentos no município de SJR, buscaram-se cunhar critérios de avaliação, capazes de ensaiar uma estimativa do nível de integração entre habitação e oferta de transporte coletivo público e de serviços.

Por fim, a pesquisa busca ouvir os atores da gestão municipal, confrontando a sua atuação com as diretrizes existentes no Plano Diretor e com as leis de uso e ocupação de SJR, e verificando as incompatibilidades existentes entre planejamento e atuação.

Palavras-chave: Programa habitacional; Transporte público; Gestão municipal; Plano diretor.



## **ABSTRACT**

This paper aims to analyze the implantation of Minha Casa Minha Vida program in the city of São José de Ribamar, seeking to highlight the work of the municipal management in the program's development, emphasizing the housing and transport policies. From an initial evaluation about the housing policies in Brazil since the creation of BNH, a more detailed analysis was made about the evolution of transport and housing policies, clarifying the lack of integration between them, until the creation of the MCMV program.

The research also identifies the main alternatives for mobility that people use to move through urban space, given the lack of public transport in peripheral housing programs. And to support the program analysis in the municipality of SJR, evaluation criteria were build, able to rehearse an estimate of the integration level between housing and provision of public transport and public services.

Finally, the research seeks to hear the actors of the municipal management, comparing its performance with the existing guidelines in the Master Plan and the laws regarding the use and occupation of São José de Ribamar, and checking the incompatibilities between planning and performance.

**Keywords:** Housing programs; Public transport; Municipal management; Master Plan.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	11
<b>1 – POLÍTICAS DE HABITAÇÃO E MOBILIDADE: UMA EVOLUÇÃO DESCONECTADA</b> .....	13
1.1 – Primeiros ensaios para uma política urbana .....	13
1.2 – A imposição da economia de mercado e a criação do BNH .....	15
1.3 - Os desafios da gestão democrática do espaço urbano nas “cidades do mercado imobiliário” .....	18
<b>2 – SOLUÇÕES INFORMAIS DE MOBILIDADE URBANA</b> .....	24
2.1 – Um panorama da mobilidade urbana brasileira .....	24
2.2 – Alternativas utilizadas pela população de baixa renda .....	27
2.1.1 – Carro .....	27
2.2.2 – Moto .....	28
2.2.3 – A pé .....	28
2.2.4 – Bicicleta .....	29
2.2.5 – Lotação .....	29
<b>3 – O BINÔMIO HABITAÇÃO-MOBILIDADE</b> .....	31
3.1 – Conceitos de habitação .....	31
3.2 – Conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana .....	32
3.3 - Articulação dos dois termos e diretrizes para análise .....	33
<b>4 – O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR</b> 37	
4.1 - Os empreendimentos em SJR e a oferta de transporte público e serviços .....	39
<b>4.1.1 – Residencial São José de Ribamar</b> .....	43
4.1.1.1 – Localização .....	43
4.1.1.2 – Número de unidades e áreas .....	43
4.1.1.3 – Zoneamento .....	44
4.1.1.4 – Tipo de edificação .....	44
4.1.1.5 – Tipo de acesso .....	44
4.1.1.6 – Infra-estrutura disponível .....	45
<b>4.1.2 – Residencial Nova Esperança</b> .....	47

4.1.2.1 – Localização	47
4.1.2.2 – Número de unidades e áreas	47
4.1.2.3 – Zoneamento	48
4.1.2.4 – Tipo de edificação	48
4.1.2.5 – Tipo de acesso	49
4.1.2.6 – Infra-estrutura disponível	49
<b>4.1.3 – Residencial Nova Aurora</b>	<b>52</b>
4.1.3.1 – Localização	52
4.1.3.2 – Número de unidades e áreas	52
4.1.3.3 – Zoneamento	53
4.1.3.4 – Tipo de edificação	53
4.1.3.5 – Tipo de acesso	54
4.1.3.6 – Infra-estrutura disponível	54
<b>4.1.4 – Residencial Recanto Verde</b>	<b>57</b>
4.1.4.1 – Localização	57
4.1.4.2 – Número de unidades e áreas	57
4.1.4.3 – Zoneamento	57
4.1.4.4 – Tipo de edificação	58
4.1.4.5 – Tipo de acesso	58
4.1.4.6 – Infra-estrutura disponível	59
<b>4.1.5 – Residencial Cajueiro</b>	<b>61</b>
4.1.5.1 – Localização	61
4.1.5.2 – Número de unidades e áreas	61
4.1.5.3 – Zoneamento	61
4.1.5.4 – Tipo de edificação	62
4.1.5.5 – Tipo de acesso	62
4.1.5.6 – Infra-estrutura disponível	63
<b>4.1.6 – Residencial Nova Terra</b>	<b>65</b>
4.1.6.1 – Localização	65
4.1.6.2 – Número de unidades e áreas	65
4.1.6.3 – Zoneamento	65
4.1.6.4 – Tipo de edificação	66
4.1.6.5 – Tipo de acesso	67
4.1.6.6 – Infra-estrutura disponível	67

<b>4.1.7 – Residencial Pitangueiras</b> .....	70
4.1.7.1 – Localização .....	70
4.1.7.2 – Número de unidades e áreas .....	70
4.1.7.3 – Zoneamento .....	70
4.1.7.4 – Tipo de edificação .....	71
4.1.7.5 – Tipo de acesso .....	71
4.1.7.6 – Infra-estrutura disponível .....	72
<b>4.1.8 – Residencial São José</b> .....	74
4.1.8.1 – Localização .....	74
4.1.8.2 - Número de unidades e áreas .....	74
4.1.8.3 – Zoneamento .....	74
4.1.8.4 – Tipo de edificação .....	75
4.1.8.5 – Tipo de acesso .....	75
4.1.8.6 – Infra-estrutura disponível .....	76
<b>4.1.9 – Residencial Turiuba</b> .....	79
4.1.9.1 – Localização .....	79
4.1.9.2 - Número de unidades e áreas .....	79
4.1.9.3 – Zoneamento .....	79
4.1.9.4 – Tipo de edificação .....	80
4.1.9.5 – Tipo de acesso .....	80
4.1.9.6 – Infra-estrutura disponível .....	81
<b>4.2 – Estudos de caso: análise</b> .....	83
4.2.1 - Estudo de caso 1: Residencial São José .....	84
4.2.2 – Estudo de caso 2: Residencial Turiuba .....	88
<b>4.3 – A atuação da gestão municipal no processo</b> .....	91
<b>5 – CONCLUSÃO</b> .....	96
<b>6 – REFERÊNCIAS</b> .....	98

## INTRODUÇÃO

Este trabalho consta de uma análise do programa habitacional Minha Casa, Minha Vida no município de São José de Ribamar, localizado no estado do Maranhão. O tema buscou ater-se às políticas municipais de habitação e transporte do município, e quais são suas atuações no desenvolvimento do programa.

Vive-se atualmente num contexto de explosão do mercado imobiliário. O aquecimento desse setor tem provocado a construção de inúmeros condomínios para habitação. Neste cenário, o Programa Minha Casa Minha Vida tem contribuído para aumentar o acesso da população de baixa renda à casa própria. Desta forma, esta pesquisa surgiu da importância de analisar a atuação das políticas públicas municipais junto a estes empreendimentos, e descobrir quais são os instrumentos utilizados pelo município para garantir a qualidade de vida e o acesso à cidade da população que irá residir nestes empreendimentos. Para efetivar esta pesquisa, analisar-se-á o Plano Diretor do município e suas diretrizes para a habitação e o transporte, e a atuação da gestão municipal no processo, para em seguida determinar o que tem sido concretizado de fato.

Os principais problemas da pesquisa são: Com a implantação dos empreendimentos do programa Minha Casa, Minha Vida no município de São José de Ribamar, haverá um sistema de transporte suficiente para atender a demanda? Haverá, no entorno destes empreendimentos, uma rede de infra-estrutura e de serviços adequada para atender à população? Quais são os planos de gestão do município para atender às necessidades da população?

Assim, os objetivos gerais da pesquisa constam em analisar, um a um, os nove empreendimentos em implantação no município, para descobrir quais são as deficiências existentes, com ênfase no acesso ao transporte público. A importância desta pesquisa está na mesma medida da importância do acesso do cidadão a todos os pontos da cidade. A falta de acesso à cidade dificulta o acesso ao trabalho, ao lazer, à infra-estrutura e contribui, assim, para gerar uma cidade desigual.

O trabalho está estruturado em quatro capítulos. No primeiro capítulo, é feita uma revisão histórica das políticas de habitação e transporte no Brasil, avaliando as mudanças e as evoluções sofridas por essas políticas ao longo do tempo até a criação do programa Minha Casa, Minha Vida, evidenciando a falta de conexão entre estas duas políticas e os primeiros ensaios para uma iniciativa de integração entre elas.

O segundo capítulo apresenta as soluções informais de mobilidade urbana utilizadas pela população que é desfavorecida pelo transporte coletivo público. A intenção deste capítulo é mostrar como uma má localização dos empreendimentos afeta diretamente a mobilidade urbana dos moradores, que se vêem obrigados a procurarem alternativas nem sempre eficientes de locomoção.

No terceiro capítulo, trata-se de habitação e mobilidade como um binômio, enfatizando assim a importância de serem interligados. Através da apresentação de conceitos de habitação, acessibilidade e mobilidade urbana, definem-se as diretrizes para análise dos empreendimentos do programa Minha Casa Minha Vida em São José de Ribamar.

O quarto capítulo é a sistematização do trabalho de campo realizado através das visitas aos empreendimentos. Aqui, é feito um estudo da localização dos empreendimentos, as características do seu entorno, e o mapeamento do sistema de transporte disponível, em raios de 500 metros, 1000 metros, e até 2000 metros. Ainda no quarto, discute-se a atuação da gestão municipal no desenvolvimento do programa, tendo como base de análise o Plano Diretor Municipal.

Assim, espera-se que esta pesquisa seja um incentivo para que outros pesquisadores estabeleçam estudos sobre a relação entre a criação de habitação de interesse social e a provisão adequada de transporte, considerando-se o pequeno número de pesquisas dedicadas à relação entre o transporte público e os programas habitacionais. Sem esquecer-se de mencionar ainda a importância da integração destas duas políticas públicas para garantir o acesso da população à cidade.

# 1 - POLÍTICAS DE HABITAÇÃO E MOBILIDADE: UMA EVOLUÇÃO DESCONECTADA

## 1.1 - Primeiros ensaios para uma Política Urbana

Antes de direcionar o foco da análise para a questão da lacuna na integração entre as políticas públicas de habitação e transporte urbano, cabe uma tentativa de remontar o contexto histórico e o cenário socioeconômico responsável pelo surgimento e pelo agravamento dos problemas que ainda hoje afligem os espaços urbanos brasileiros. Cabe ainda destacar algumas iniciativas isoladas no sentido de solucionar esses problemas, tentando identificar nestas propostas relações entre moradia e mobilidade urbana, traduzidas em termos de políticas urbanas.

Segundo Lefebvre (2008, p. 11) “(...) para apresentar a problemática urbana, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações nas cidades”.

Uma revisão mais aguçada da história parece indicar a aceleração do processo de industrialização e conseqüente urbanização das cidades brasileiras como fatores determinantes para a deflagração de fenômenos como a *favelização* das cidades, caracterizados pela predominância de assentamentos humanos extremamente precários. Fenômeno comum às grandes cidades dos países subdesenvolvidos, o processo de *favelização* é resultado da reorientação das políticas econômicas orquestradas pelo FMI e pelo Banco Mundial (DAVIS, 2006 apud MARICATO, 2007), além de ter sido reforçado pela total ausência de políticas públicas de habitação, saneamento e transporte. Essa reorientação das políticas econômicas, já em meados da década de 1970, provocou redução da oferta de emprego nas cidades e expulsão da população rural, com a intensificação da produção em larga escala e mecanizada no campo.

Até o início do século XX, por volta da década de 1930, a economia brasileira era de base agrícola e nem mesmo existiam esses organismos financeiros internacionais. O cultivo do café, concentrado no Vale do Paraíba e nas terras roxas no interior de São Paulo e do Paraná, configurou-se durante muito tempo como a principal atividade do país, de modo que a população era predominantemente rural mesmo na década de 1950, como pode ser observado no quadro abaixo.

**Tabela 1. Distribuição da população brasileira (1940-2010)**

Distribuição da População Brasileira		
Anos	Urbana (%)	Rural (%)
<b>1940</b>	31,2	68,8
<b>1950</b>	36,2	63,8
<b>1960</b>	45,3	54,7
<b>1970</b>	55,9	44,1
<b>1980</b>	67,7	32,3
<b>1990</b>	74,8	25,2
<b>2000</b>	81,2	18,8
<b>2010</b>	84,5	15,5

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1940/2010

Essa tendência de concentração da população no campo se inverteu entre as décadas de 1960 e 1970, ocorrendo um forte deslocamento demográfico para as cidades, que por sua vez encontravam-se absolutamente desprovidas de infra-estrutura e serviços capazes de atender a uma demanda cada vez mais crescente. Esse déficit entre a demanda por moradia e a oferta de políticas habitacionais articuladas com serviços públicos, como o de transporte, foi o mote do crescimento das grandes cidades brasileiras. As pessoas acabavam aglomeradas em verdadeiros depósitos humanos, submetendo-se a condições totalmente insalubres para poder morar o mais próximo possível do local de trabalho - na maioria das vezes informal ou sem as mínimas garantias trabalhistas.

Em face ao cenário preocupante que se configurava,

O governo brasileiro não foi capaz de estruturar uma política nacional de habitação com uma estratégia definida, o que significaria fontes de recursos estáveis, estrutura institucional articulada e coerente em nível nacional e local e vinculação entre a produção habitacional e a política urbana, o que tornou limitadas as ações do poder público. (BONDUKI; KOURY, 2010)

Se não resolveram o problema, iniciativas como os Institutos de Aposentadoria e Pensões, a Fundação da Casa Popular e o Departamento de Habitação Popular da Prefeitura do Distrito Federal nos anos 1940 e 1950, pelo menos “introduziram no Brasil a noção de que o problema habitação era uma questão de política pública e social, a ser enfrentada com novos conceitos urbanísticos e processos construtivos.” (BONDUKI; KOURY, 2010)

Mesmo durante o curto período de governos democráticos logo após o Estado Novo, o país foi incapaz de promover a integração das políticas de habitação e transporte. A própria Constituição de 1946 não conseguiu refletir a aparente evolução no campo da democracia, na medida em que não foi respaldada por “leis que regulamentariam em bases progressistas os avanços formais representados por dispositivos como o que proclamava a função social da propriedade.” (ARAGÃO, 2006, p.66). No entanto, foi em função do clima



gerado por esse sopro democrático que foram reunidas as condições para a realização do Seminário de Habitação e Reforma Urbana (SHRU). Organizado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) com apoio do governo federal por meio do Instituto de Pensão e Aposentadoria dos Servidores do Estado (IPASE), o seminário ocorreu no governo de João Goulart e apresentou uma série de propostas que, mais tarde, viriam a tornar-se Projeto-de-Lei e seriam parcialmente apropriadas pelo regime militar quando da criação do Banco Nacional da Habitação (BNH). Na ocasião, os arquitetos “deram uma contribuição relevante para uma nova política habitacional, articulada à questão urbana e vinculada com as generosas perspectivas de transformações mais estruturais da sociedade brasileira, conhecidas como ‘Reformas de Base’” (BONDUKI; KOURY, 2010)

Foram debatidos alguns temas da arquitetura e do urbanismo brasileiro, concentrados em torno da questão da reforma urbana e, mais especificamente, do estabelecimento e da execução de políticas e programas de planejamento urbano e habitação. O caráter propositivo do evento foi confirmado ao seu fim com a publicação de um documento que serviria de base para elaboração do Projeto-de-Lei nº 87 de 1963, que apresenta, entre outras propostas, as idéias da formulação de um Plano Nacional de Habitação (PNH), da criação do Conselho Nacional de Habitação (CNH) e da instituição de um Fundo Nacional de Habitação (FNH), com a finalidade de centralizar os recursos arrecadados para o setor.

Além das propostas acima, esse documento ainda sugeria a elaboração, pelo órgão executor da política habitacional e urbana, de um Plano Nacional Territorial que fixaria as

‘Diretrizes gerais da ocupação e do planejamento do território’, dando especial atenção à distribuição demográfica, aos aspectos sociais provenientes do desenvolvimento econômico, aos problemas de habitação, circulação e transporte, trabalho, recreação, cultura, saúde, educação, produção e abastecimento, reservas para expansão urbana e áreas florestais, proteção aos mananciais e regiões de valor turístico, aplicando os princípios de planejamento territorial consagrados pelos Congressos Internacionais de Arquitetura (BONDUKI; KOURY, 2010)

## **1.2 - A imposição da economia de mercado e a criação do BNH**

O fim do período populista, conjugado ao início do regime militar, trouxe consigo mudanças significativas no cenário da política habitacional brasileira. Veremos a seguir como a opção por um modelo fundado na economia de mercado e baseado na atuação de um organismo financeiro contribuiu de forma significativa para a mudança no perfil das cidades brasileiras e ao mesmo tempo acabou agravando a desigualdade e a segregação urbana

embora tenha tentado, em certa medida, diminuir a separação entre as políticas de habitação e mobilidade urbana.

Segundo Aragão, destacam-se entre as motivações para implantação, pelo governo militar, do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH):

I - a necessidade de atenuar, mediante um forte impulso à indústria de construção civil, os impactos negativos, sobre o nível de emprego, das inevitáveis medidas recessivas requeridas pela política de combate à inflação (...);

II - a conveniência política de neutralizar, ainda que em forma parcial, através do aumento da oferta de habitações populares, principalmente nos grandes centros urbanos, os efeitos perversos, para a classe trabalhadora, da política de contenção dos salários e de restrições à liberdade de organização (...) e de mobilização (...) adotada;

III – a busca de base mais ampla de legitimação social para clara opção por um sistema de economia de mercado fundado na propriedade privada, em contraposição às medidas ‘socializantes’ que ganhavam espaço na fase final da administração Goulart. Este objetivo seria perseguido pelo esforço no sentido de incorporar à condição de proprietários um número crescente de assalariados de baixa renda e dos extratos inferiores da classe média (ANDRADE et al., 1976, apud ARAGÃO, 2006, p.77-78)

A Lei 4380/64 incorporou algumas das idéias levantadas pelo Seminário de Habitação e Reforma Urbana ao criar um banco público federal responsável por centralizar a captação e o investimento de recursos para a construção de habitações populares; e ao criar o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) cujo objetivo era oferecer assistência técnica aos estados, municípios e cooperativas. Mas rompeu com outras perspectivas, ao desprezar a importância da gestão democrática dos programas de habitação através de um Conselho Nacional, deixando a formulação da política de habitação a cargo do Ministério da Fazenda.

O BNH, como agente central do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), tinha como função primordial financiar a construção de unidades habitacionais para a população de baixa renda.

Para captar recursos que garantissem a produção habitacional, o BNH contou com a criação de dois fundos: o FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), e o SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo). Enquanto o primeiro contava com o recolhimento de 8% do total dos salários para financiar obras para a população de baixa renda, o segundo recolhia de poupanças voluntárias para financiar obras para o setor de classe média e alta.

Durante a primeira década de sua atuação, o governo criou alguns programas de habitação para a população de baixa renda, a saber: o Programa PROFILURB, o

PROMORAR e o João de Barro. Contudo, tais programas representaram apenas 7% da produção total de habitações do BNH.

Outras linhas de atuação também sofreram mudanças a partir de 1975, como o PLANHAP (Plano Nacional de Habitação Popular), o PROFILURB (Programa de Financiamento do Lote Urbanizado), o FICAM (Programa de Financiamento da Construção, Conclusão, Ampliação ou Melhoria da Habitação de Interesse Social), e o Programa de *desfavelamento*.

**Tabela 2 - Programas voltados para a população de menor poder aquisitivo/BNH**

PROGRAMA	ANO DE CRIAÇÃO	OBJETIVOS
PROFILURB	1975	Programa de lotes urbanizados dotados de infra-estrutura básica, buscava atender aos extratos de renda mais baixa
PROMORAR	1979	Admitia a erradicação do núcleo ou sua urbanização, tornando-se o primeiro programa a assinalar uma mudança de postura que buscava não mais remover, mas fixar os moradores em um núcleo gerado a partir da invasão de terra.
Programa João de Barro	1982 (já em plena abertura política e em uma conjuntura de crise econômica).	Financiava o terreno e cesta de material para construção por mutirão em cidades de pequeno porte.

Fonte: Bonduki e Rosseto apud Medeiros, 2010, p.5

Em paralelo ao intenso movimento do mercado imobiliário gerado pela atuação do BNH, ocorreram algumas iniciativas em termos de políticas públicas no setor dos transportes urbanos. A criação da EBTU (Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) pelo governo federal, nos anos 70, vai tratar de elaborar programas para pavimentar e recuperar vias degradadas. Entretanto, nota-se aqui novamente uma desvinculação do órgão com uma política adequada de planejamento urbano, e as reduções de gastos e melhorias obtidas na implantação dos projetos acabaram sendo compensadas na criação de novas linhas urbanas para atender a novas áreas de expansão, aumentando o crescimento descoordenado e sem planejamento da cidade.

Essa ausência absoluta de planejamento em transporte urbano - evidenciada pela compreensão da questão da mobilidade como um problema de infra-estrutura e não como elemento orientador da expansão da cidade - acarretou no agravamento de deformações como a competição entre automóveis e ônibus pelo uso das vias, concessão a linhas de ônibus

competitivas e desvinculadas dos sistemas principais, a deterioração do transporte ferroviário e a opção de abandono dos bondes.

O Banco Nacional da Habitação alcançou números expressivos com a construção de um total de cerca de 4,5 milhões de moradias entre 1964 e 1986, mas

(...) apenas 33% se destinaram à população de baixa renda, sempre em conjuntos localizados nas periferias urbanas, em áreas onde a terra era barata por não haver acesso a infra-estruturas de saneamento básico e transporte coletivo nem equipamentos comunitários de educação, saúde, lazer e cultura, e não apresentar oferta de empregos. Enfim, por não ser cidade. (ROLNIK, 2009, p.4)

O modelo imposto pelo governo militar, resultou no favorecimento de políticos de perfil clientelista, de proprietários de terra e imóveis especuladores, de empreendedores imobiliários, da indústria da construção civil, e, especialmente, da classe média, principal sustentáculo do regime, que acabou absorvendo a maior parte dos recursos subsidiados. (MARICATO, 1999, p.3). Esse relativo fracasso do BNH em relação a sua função primordial deve-se, em grande parte, à própria lógica do modelo de desenvolvimento urbano regulado pelo mercado, na medida em que as flutuações de oferta e demanda por moradia ocorrem em função da disponibilidade de transporte, proximidade dos locais de trabalho, fatores culturais, serviços de saneamento e iluminação pública. Terrenos localizados em regiões bem servidas em relação a estes parâmetros tendiam a ter seus preços majorados por conta da alta procura, o que implicou na marginalização dos habitantes com níveis de renda insuficientes para adquiri-los.

### **1.3 - Os desafios da gestão democrática do espaço urbano nas “cidades do mercado imobiliário”**

O período que se inicia com o fim do BNH e se estende até hoje se caracteriza, como será apresentado a seguir, por algumas fases de retrocesso e outras de avanço no campo das políticas habitacionais e de mobilidade urbana. O espaço urbano foi transformado refletindo as decisões nas esferas da política e da economia, de modo que as cidades acabaram por configurar-se em cenários extremamente complexos, do embate ininterrupto de forças muitas vezes antagônicas e outras paradoxalmente aliadas, cujos interesses devem ser administrados no intuito de atender as demandas da sociedade, representando um desafio para o modelo de gestão democrático.

Se a opção pela extinção do BNH em 1986 revelou-se mais tarde um equívoco, iniciativas nascidas da luta pela participação da sociedade civil nos rumos da vida das cidades e que culminaram na criação, treze anos após a Constituição, da lei que estabelece o Estatuto

das Cidades demonstraram que os avanços são conquistados mesmo que prejuízos não possam ser evitados.

A Constituição de 1988 foi um marco para a concepção de novas políticas públicas para o país, ao estabelecer linhas gerais para a elaboração de novos modelos de planejamento urbano. Segundo o inciso XX do art. 21 da Constituição Federal, “compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. (BRASIL, 1988)

O regime democrático decidiu pela dissolução do BNH, sendo que as suas funções foram atribuídas a diversos órgãos ao longo do tempo. A nova política habitacional brasileira passou a ser gerida por um emaranhado de instituições, de modo que o eixo das decisões na esfera da habitação e das políticas urbanas foi parcialmente transferido para os estados e municípios. Os efeitos do fechamento do BNH foram devastadores no que diz respeito ao financiamento de programas e projetos habitacionais, que só foram retomados aos poucos na segunda metade da década de 1990 quando o governo federal passou a disponibilizar linhas de financiamento aos estados e municípios voltadas para a recuperação de áreas degradadas e ocupadas por famílias com renda inferior a três salários mínimos. Os programas Habitar-Brasil e Pró-Moradia, lançados entre os anos de 1995 e 1998, seguiam essa tendência.

**Tabela 3 - Programas voltados para a população de baixa renda no pós-BNH**

Programas	Investimentos (R\$ milhões)	Famílias	Empregos gerados	Municípios atendidos	Obras realizadas
Pró-Moradia	1 072	285 000	102 235	630	1 175
Habitar-Brasil	1 090	437 524	103 314	2 546	4 241

Fonte: Santos, 1999, p. 23 apud Lima, 2007, p. 28

A década de 90 ficou marcada pelo avanço do neoliberalismo na América Latina e no Brasil tanto do ponto de vista das políticas de habitação quanto das políticas de transporte.

De acordo com Santos,

a política pública de transporte urbano configurou-se no Brasil da década de 1990 como uma ação secundária e descontínua. Na medida em que a Constituição de 1988 reafirmava firmemente a posição histórica brasileira de transporte urbano como assunto de tutela municipal, sob os marcos de uma orientação estratégica definida no plano da União, o vazio deixado pela ausência de uma Política Nacional de Transportes Urbanos coibiu a atuação do Governo Federal no setor. Em paralelo, os avanços políticos do empresariado nacional de ônibus urbanos e seu fortalecimento enquanto oligopólios locais (SANTOS apud SILVA et al., 2004, p. 1290)

O setor dos transportes urbanos passava por uma situação de crise, com a deterioração da malha viária e dos veículos de transporte público, e pela ausência do Estado

no regulamento dos serviços. Estes problemas, aliados ao crescimento desorganizado das cidades resultou num quadro cada vez mais gerador de exclusão.

Diante de um contexto de total desamparo legal na questão das políticas urbanas, a administração pública acabou deixando a desejar no que diz respeito às garantias em relação ao princípio da função social da propriedade urbana. Apenas em 2001, com a aprovação no Senado da Lei Federal nº 10.257, é criado o Estatuto das Cidades, cujo objetivo consiste em regulamentar os Art. 182 e 183 da Constituição, que tratam da política urbana e das funções sociais da Cidade.

Dentre as principais conquistas do Estatuto das Cidades, destacam-se a criação de instrumentos de gestão democrática das políticas urbanas nos âmbitos nacional, regional, estadual e municipal, como os Planos Diretores, os Orçamentos Participativos e o Zoneamento Ambiental.

No entanto, quando analisamos as iniciativas que sucederam o Estatuto das Cidades poucos avanços foram obtidos em relação às políticas habitacionais e de mobilidade urbana. Para Maricato, os programas de governo e os planos urbanísticos não alcançam os seus objetivos “ao privilegiar o que podemos chamar de ‘cidade do mercado imobiliário’, deixam de levar em consideração o principal problema do desenvolvimento urbano em nosso país, ou seja, a relação entre transporte público e oferta de moradia” (MARICATO, 1999, p.3).

A criação do Ministério das Cidades, em 2003, surge para preencher a lacuna da presença de um órgão executivo capaz de implementar a política urbana. Formulado durante as discussões do Projeto Moradia em 2000, que contou com a presença de atores sociais e de um corpo técnico especializado, o Ministério representou um grande passo para uma reforma urbana gestada na coletividade, ao basear-se no tripé moradia, saneamento e transporte como políticas de ênfase.

De acordo com Maricato, “para a equipe que coordenou os primeiros passos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) no Ministério das Cidades, tratava-se de construir uma nova ‘cultura’ para ocupar um vazio de propostas práticas abrangentes, dar espaço para a emergência dos conflitos, constituir pactos em torno de conceitos, programas e linhas de ações.” (MARICATO, 2006, p. 215)

Para realçar seu caráter participativo, o Ministério das Cidades organizou, ainda em 2003, a Primeira Conferência Nacional das Cidades, formada por líderes de movimentos sociais, profissionais de arquitetura, sindicatos e pesquisadores. Com a presença destes atores, foi eleito o Conselho das Cidades, que passou a funcionar a partir de 2004. Sua principal

função é discutir as propostas de política direcionadas à habitação, ao transporte e mobilidade e ao saneamento. Os Conselhos atuam desta forma, no incentivo ao debate e à interlocução dos diversos sujeitos atuantes na sociedade.

Dos elementos subordinados ao Ministério das Cidades e que desempenham importância fundamental, destacam-se o Plano Nacional de Habitação (PLANHAB) e o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS). O PLANHAB, instituído em 2009, executa a tarefa de planejamento das ações públicas e privadas, no intuito de direcionar corretamente os recursos destinados à habitação. O FNHIS, criado em 2005, no seio da participação popular, estabelece o

(...) acesso a terra urbanizada e habitação digna à população de menor renda e promove articulação e o acompanhamento para atuação das instituições e órgãos do setor habitacional. O Fundo terá como objetivo somar todos os recursos para ações em habitação, nos três níveis de governo, e direcioná-los para o atendimento às famílias de baixa renda.” (UZZO, 2006, p.1)

Recentemente, o governo federal lançou um novo programa cuja meta é o investimento na infra-estrutura do país. Trata-se do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em janeiro de 2007 pelo Ministério da Fazenda. Articulado às Secretarias Nacionais do Ministério das Cidades, de Programas Urbanos, Habitação, Saneamento Ambiental, Transporte e Mobilidade, o programa é discutido nas esferas federal, estadual e municipal, para que se possam identificar as demandas por infra-estrutura existentes no país.

Os investimentos oriundos do Governo Federal através do PAC são repassados aos municípios a partir de propostas locais ou do estado, com destinação específica para o eixo no qual o projeto esteja enquadrado: infra-estrutura logística, energética ou social urbana. Os investimentos em Habitação estão incluídos na infra-estrutura social urbana, abrangendo ações de urbanização, provisão habitacional, elaboração de planos locais de habitação e ainda financiamentos através de empréstimos a pessoa física (SANTOS et al., 2010, p.4)

Contudo, apesar dos pacotes destinados à habitação e à mobilidade, para Maricato, o PAC dá pouca atenção à questão da mobilidade urbana, que é “central na qualidade de vida das cidades”. Segundo Ermínia, os próprios governos municipais abandonaram a questão dos transportes metropolitanos, como se isso não lhes dissesse respeito, e o tema da mobilidade urbana se coloca hoje como “uma terra de ninguém”. (MARICATO apud BIONDI, 2007, p.2)

A lentidão da atuação do PAC em solucionar a questão da demanda por habitação, aliada à “crise econômica internacional – que teve início no setor imobiliário americano” (BONDUKI, 2009, p.11) acabou por fazer com que o Governo Federal se apoiasse na construção de habitação pela iniciativa privada, caracterizada por sua rapidez operacional.

O Programa Minha Casa, Minha Vida – MCMV –, um dos objetos de análise desta pesquisa, nasce no seio deste fenômeno. O momento histórico de crise financeira em 2009 exigia uma ação emergencial que atendesse às demandas por habitação, ao mesmo tempo em que aquecesse a indústria da construção civil, evitando o desemprego.

Assim, contando com os recursos do FAR (Fundo de Arrecadamento Residencial), e com a parceria dos estados e municípios, o MCMV visa amenizar o déficit habitacional que massacra a população brasileira.

As críticas estabelecidas ao programa fundamentam-se em uma série de aspectos. O primeiro deles é o fato do programa ter partido de uma solução emergencial, sendo inaugurado antes que o PLANHAB tivesse tempo de estudar sua proposta e planejar ações estratégicas. Gestado primeiramente no Ministério da Fazenda, o programa não foi discutido no Conselho das Cidades antes de sua implementação.

As demais críticas estão relacionadas a fatores como a qualidade da construção das habitações do programa, ao modelo residencial fechado e sem permeabilidade com o tecido urbano, a insuficiência dos equipamentos institucionais localizados no interior dos empreendimentos para atender à população residente, o gigantismo dos conjuntos habitacionais, a reproduzir as mesmas dimensões dos conjuntos do BNH, a falta de adequação dos projetos à realidade topográfica das regiões.

Contudo, a crítica mais contumaz, e que consta como objeto de estudo desta pesquisa, trata da localização dos empreendimentos, geralmente em áreas periféricas, fator que prejudica o acesso da população de baixa renda à cidade. De acordo com Cardoso,

Essa questão da localização aparece em primeiro lugar como a mais recorrente (...) e é um retrato de como o programa não consegue cuidar da questão fundiária – o problema da terra e da valorização dela. O que é resultado da sua própria dinâmica na medida em que não se acopla, aos investimentos e subsídios que o MCMV oferece, um conjunto de instrumentos para controlar a especulação da terra. Dessa forma, quanto mais recursos se colocar no programa, mais a terra vai valorizar, mais o custo da unidade vai subir, e mais esse dinheiro será captado pela propriedade fundiária, pelos proprietários. (DESAFIOS PARA..., 2011, p.1)

Tais críticas evidenciam que o programa corre o risco de alcançar os resultados insuficientes de programas habitacionais anteriores, ao reproduzir as mesmas práticas que desprezam a integração entre as políticas de mobilidade e habitação, intensificando o fenômeno da segregação espacial.

Vejamos agora como a localização dos empreendimentos em áreas periféricas causa impactos na mobilidade urbana dos moradores, obrigando-os a buscarem soluções alternativas de locomoção.



## **2 - SOLUÇÕES INFORMAIS DE MOBILIDADE**

O primeiro capítulo deste trabalho procurou mostrar a realidade urbana brasileira sob a perspectiva da relação entre habitação e mobilidade, identificando como o Estado, em

momentos diferentes da história do país, tentou converter em políticas públicas e programas de governo as demandas da sociedade por moradia e acesso ao espaço urbano.

Como nem sempre as respostas do poder público aos problemas de desenvolvimento urbano estiveram sincronizadas com as necessidades da população, muitas soluções informais surgiram no sentido de compensar a carência da oferta de habitação articulada aos serviços de transporte. Veremos como os efeitos da ausência de uma política urbana efetiva são mais sentidos na parcela mais pobre da população e como programas governamentais caducos podem agravar as dificuldades enfrentadas por essa parte dos habitantes das cidades em seus deslocamentos diários.

## 2.1 - Um panorama da mobilidade urbana brasileira

Os movimentos feitos pela população nas suas viagens diárias são fenômenos de caráter aleatório e de difícil mensuração, no entanto alguns padrões podem ser observados de modo que o sistema de transporte público de passageiros de uma cidade tem como objetivo atender essa necessidade de deslocamentos diários entre as zonas de geração e atração de viagens. Esses deslocamentos aos pólos de trabalho, lazer, educação e cultura podem ser realizados de diferentes modos, dependendo da dimensão da cidade, do fluxo diário de passageiros, da renda da população e de uma série de outras variáveis.

As cidades brasileiras possuem sistemas de transporte de passageiros muito heterogêneos, cuja divisão modal pode ser observada na Tabela 4. Esses dados revelam a predominância da utilização do transporte público, embora os automóveis também sejam muito utilizados. É claro que os números apresentados representam uma distribuição média cuja tendência varia de acordo com diversos fatores, como, por exemplo, o territorial, o populacional e o regional.

**Tabela 4 - Divisão Modal nas regiões brasileiras**

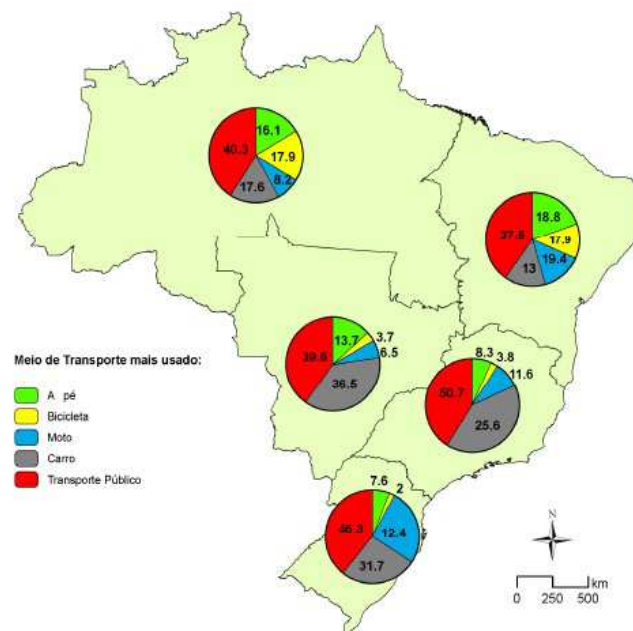
	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Transporte Público	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3

Carro	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
Moto	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
A pé	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
Bicicleta	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte: SIPS, 2010

Nas cidades nordestinas ocorre um fenômeno interessante: a utilização do transporte público é seguida pelos deslocamentos realizados por motocicleta, ao contrário da tendência nacional e das cidades do sul e sudeste. A região também possui um percentual significativo de deslocamentos feitos de bicicleta.

**Gráfico 1 - Meios de transporte mais utilizados por região**



Fonte: SIPS, 2010

No entanto, na mesma medida em que esse tipo de dado revela uma série de informações úteis acaba omitindo outras cujo significado nos ajudaria a compreender a questão da mobilidade e da abrangência do serviço de transporte público enquanto fatores agravantes da exclusão social.

A Tabela 5 apresenta os resultados de uma pesquisa realizada pelo IPEA onde são listados os principais motivos pelos quais a população deixa de utilizar o transporte público ou opta por outros meios, em seus deslocamentos na cidade.

**Tabela 5 - Motivos para a não utilização do transporte público nas regiões brasileiras**

Brasil e grandes regiões	Por falta de	Por ausência de	Por falta de linha
--------------------------	--------------	-----------------	--------------------

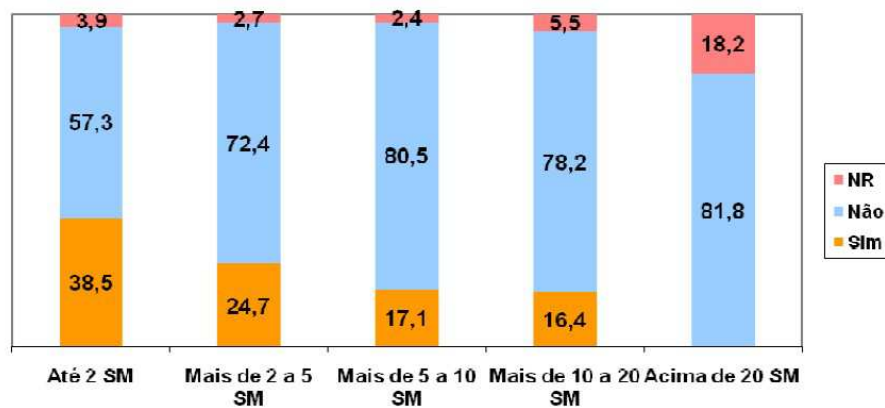
		dinheiro para pagar	transporte	no horário necessário
Brasil	Sim	28.91	35.30	36.52
	Não	67.45	60.81	59.43
Sul	Sim	18.95	20.53	30.53
	Não	77.37	74.74	64.74
Sudeste	Sim	28.57	39.47	36.28
	Não	69.74	58.83	61.84
Centro-Oeste*	Sim	23.62	29.13	25.98
	Não	55.12	49.61	52.76
Nordeste	Sim	29.64	31.23	41.50
	Não	69.57	67.98	57.31
Norte	Sim	48.12	53.38	46.62
	Não	51.88	45.86	52.63

Fonte: SIPS, 2010

\*Com a exceção da região Centro-Oeste, que obteve uma taxa de “Não Respondeu” (NR) em 20%, as demais regiões têm uma representação muito baixa de “Não Sabe” (NS) e (NR)

Se observarmos os mesmos resultados, agora divididos por faixa de renda, fica explícita a relação entre condição social e mobilidade dentro da cidade. A desistência da utilização de transporte público cresce na medida em que a renda diminui. Isso significa que a parcela mais carente da população é limitada em seu direito de ter acesso aos pólos de trabalho, lazer, educação e cultura, seja por que nos lugares onde moram não há oferta de transporte, por irregularidade na frequência das linhas ou por que não podem pagar o preço da tarifa.

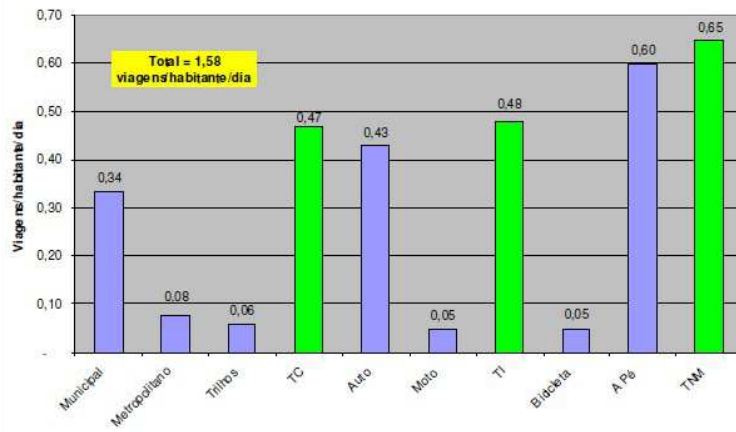
**Gráfico 2 - Porcentagem de usuários de transporte público por faixa de renda**



Fonte: SIPS, 2010

## 2.2 - Alternativas utilizadas pela população de baixa renda

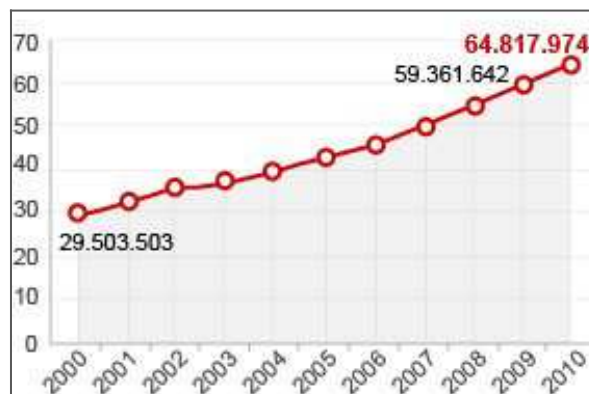
Como vimos acima, devido à carência do serviço de transporte, e também por conta do alto valor das tarifas, a população acaba buscando alternativas no intuito realizar os seus deslocamentos. Esses deslocamentos são feitos através de diferentes modais, sendo que cada um apresenta diferente índice mobilidade, como se pode ver no gráfico 3.

**Gráfico 3 - Índice de mobilidade por modo, 2009 (viag/hab-dia)**

Fonte: ANTP, 2009

### 2.2.1 - Carro

Estima-se que o Brasil tem, aproximadamente, um carro para cada 2,94 habitantes. Segundo levantamento feito no final do ano de 2010 pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o país chegou à assustadora marca de 64.817 milhões de veículos registrados. Com um acréscimo de 35 milhões de veículos nos últimos dez anos, a frota nacional apresentou um crescimento de 114%, como pode ser visualizado no gráfico abaixo.

**Gráfico 4 - Evolução da frota de carros na década de 2000-2010**

Fonte: DENATRAN, 2010

Esses números nos permitem ter uma idéia da dimensão dos impactos na vida das nossas cidades, decorrentes da circulação dessa frota composta por carros, motos, caminhões e outros tipos de automotores. Os carros representam cerca de 57% da frota de veículos e tiveram a sua utilização popularizada, de modo que o perfil de seus usuários vem se alterando.

Antes restrito às parcelas de maior poder aquisitivo, o carro agora também vem sendo utilizado, mesmo que de forma ainda tímida, pela população de baixa renda como uma alternativa à má qualidade do transporte público e a carência da sua oferta.

O governo incentivou esse crescimento exponencial, principalmente após a crise de 2009, com a ampliação do crédito e a diminuição dos tributos sobre os carros, privilegiando este modal em detrimento das opções de transporte público, a despeito dos problemas relacionados ao aumento da poluição nas cidades, do entupimento das vias e agravamento da imobilidade urbana.

### **2.2.2 - Moto**

As motocicletas representam cerca de 20% do total de veículos motorizados em circulação no Brasil. A sua utilização pela população inclui uma multiplicidade de atividades: instrumento de trabalho de *motoboys* e entregadores de pizza e meio de transporte de condutores de rendas e faixas etárias variadas.

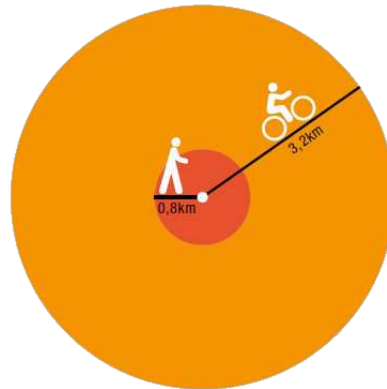
Caracterizada pela sua versatilidade e economia, a motocicleta é bastante utilizada pela população como uma alternativa aos congestionamentos e ao trânsito imprevisível das grandes cidades brasileiras.

### **2.2.3 - A pé**

Os deslocamentos feitos a pé são caracterizados por cobrirem curtas distâncias. A opção por percorrer distâncias maiores a pé está relacionada à falta de alternativas de linhas do sistema público ou pela população não possuir meios de transporte individuais, sejam eles motorizados ou não. As viagens feitas a pé têm como característica um alto índice de mobilidade, no entanto não devem ultrapassar uma distância confortável para o pedestre, a partir da qual este modal torna-se ineficiente.

Um estudo publicado em uma cartilha do Instituto de Energia e Meio Ambiente compara os deslocamentos feitos a pé com os deslocamentos feitos com uso da bicicleta. Como podemos ver no gráfico 5, em dez minutos a distância percorrida pela bicicleta é quinze vezes maior do que a pé.

**Gráfico 5 - Distância percorrida em 10 minutos a pé e de bicicleta**



Fonte: Cartilha A bicicleta e as cidades, 2010

Portanto, o ideal é que os programas habitacionais definam terrenos para a localização de conjuntos cuja distância em relação aos pontos de ônibus ou estações de metrô/trem não ultrapasse esse limite máximo de 800m (essa distância implica em uma perda de 10 minutos caminhando) ou projetem linhas dentro desse raio. Quando essas duas medidas não forem possíveis, as gestões municipais devem incentivar o uso da bicicleta.

#### **2.2.4 - Bicicleta**

Embora a bicicleta ainda seja compreendida pela administração pública muito mais como um objeto relacionado a atividades de lazer e de esporte do que como um meio formal de transporte, há uma parcela considerável da população que a utiliza nos seus deslocamentos diários para o trabalho e aos equipamentos sociais de educação, saúde e cultura.

Os ciclistas se deslocam nas cidades rivalizando o espaço com os automóveis e os ônibus devido à ausência de uma infra-estrutura cicloviária integrada ao sistema público. A maioria das cidades brasileiras inclui a construção de ciclovias nos projetos de parques municipais, orlas marítimas e urbanização das margens de rios e lagoas, quase sempre sem pensá-las como parte integrante das cidades e como alternativa de utilização no cotidiano.

#### **2.2.5 - Lotação**

Embora não tenha sido abordada nas pesquisas mencionadas anteriormente,

As lotações constituem um modo de transporte bastante utilizado nos países menos desenvolvidos, nos quais o transporte público regulamentado por ônibus ou outros modos é deficiente ou inexistente. São peruas (vans) ou microônibus, geralmente conduzidos pelo próprio proprietário, realizando o transporte de pessoas com diferentes níveis de desregulamentação (FERRAZ, 2004, p. 66).

Em cidades onde há o predomínio do transporte por meio de peruas e vans, verificam-se problemas como o

(...) trânsito caótico devido a não regulamentação dos locais de parada e do clima de guerra na disputa por passageiros; alta frequência de acidentes; veículos velhos e mal conservados; grande sobreoferta de lugares; falta de transporte nos bairros com menor densidade populacional; ausência de informações aos usuários; total falta de integração e racionalidade na rede de linhas; desrespeito à legislação trabalhista, sobretudo com os condutores trabalhando horas em excesso; não pagamento de tributos, etc (FERRAZ, 2004, p. 67)

Em resumo, as lotações são ineficientes como transporte público, uma vez que não são capazes de transportar um grande número de pessoas. Conseqüentemente, o aumento do número da frota, necessário para atender à demanda da população, contribui para um engarrafamento cada vez maior.

Este capítulo revelou como a ausência de uma política de mobilidade urbana aliada aos programas habitacionais acaba por fazer com que a população busque suas próprias soluções de locomoção. Veremos no capítulo seguinte a importância da integração das duas políticas para criar uma cidade que forneça as condições para a inclusão social de todos os seus habitantes.



### 3 – O BINÔMIO HABITAÇÃO – MOBILIDADE

Percebe-se que a ausência de uma integração correta entre políticas de transporte e de habitação acaba potencializando lacunas na oferta de transporte coletivo público, especialmente para a população de baixa renda, que se vê à mercê de soluções alternativas de mobilidade urbana, nem sempre eficazes.

Identificados os problemas decorrentes desta falta de integração, cabe aqui apresentar conceitos de diversos autores que definam habitação e mobilidade como um binômio, ou seja, como dois elementos que se completam. Após a compreensão destes conceitos, serão desenvolvidos conceitos próprios, que servirão como critérios de análise dos estudos de caso do programa habitacional MCMV no município de São José de Ribamar.

#### 3.1 – Conceitos de habitação

A habitação é um direito básico de cidadania. De acordo com o Caderno 1 do Programa Habitar Brasil/BID,

O que torna a moradia uma condição básica de existência humana é a sua função de abrigo. Como tal, a salubridade, definida a partir das condições de higiene da edificação, e a segurança, entendida como as condições de confiabilidade estrutural da construção, são dois aspectos relevantes (...). Além disso, e como característica que a diferencia de outras necessidades básicas, a moradia quase sempre tem como pressuposto o acesso à terra. (PROGRAMA HABITAR BRASIL/BID, 2001)

A habitação é um bem cuja função primordial é oferecer abrigo. Contudo, esta não é sua única função. De acordo com teóricos como Rapoport, a habitação é responsável por transmitir significados e traduzir as aspirações de diferenciação e territorialidade dos habitantes em relação a vizinhos e pessoas de fora de seu grupo. (RAPOPORT, 1984 apud LARCHER, 2005, p. 6) Desta forma, além de abrigo, à habitação é sempre atribuído um significado simbólico, que traduz o modo de vida e as necessidades de seu morador.

Ornstein também conceitua habitação, ao apresentá-la enquanto “bem de consumo de características únicas, sendo um produto potencialmente muito durável onde muito freqüentemente são observados tempos de vida útil superior a 50 anos (ORNSTEIN, 1992; WORLD BANK, 2002 apud LARCHER, 2005, p. 8)

Cardoso, por sua vez, estabelece que “a habitação é processo que tem como base de sua lucratividade a apropriação dos benefícios gerados pela extrema diferenciação do espaço urbano em termo de equipamentos, serviços e amenidades, diferenças que são reproduzidas e aprofundadas pelo processo de produção.” (CARDOSO, 2007, p.2). Aqui, a habitação não é enxergada apenas enquanto um produto consumível, enfatizado por Ornstein,

mas como parte integrante de um processo de acúmulo de intervenções na malha urbana, que potencializam o valor econômico da habitação.

Fernandes (2003) apresenta um ponto de vista considerável ao citar a função ambiental da habitação. Para ele, “na função ambiental, a inserção no ambiente urbano é fundamental para que estejam assegurados os princípios básicos de infra-estrutura, saúde, educação, transportes, trabalho, lazer etc., além de determinar o impacto destas estruturas sobre os recursos naturais disponíveis”. O conceito de Fernandes reforça a idéia de que a habitação deve ser servida por equipamentos sociais e por infra-estrutura em seu entorno, para que seja considerada incluída no meio urbano. A minimização dos impactos sobre os recursos naturais deve ser considerada. (FERNANDES, 2003 apud LARCHER, 2005, p.6)

Harvey (1989) estabelece ainda que “as áreas residenciais fornecem meios distintos para a interação social, a partir da qual os indivíduos derivam seus valores, expectativas, hábitos de consumo (...)” (HARVEY apud Corrêa, 1989). Aqui, enfatiza-se o caráter da habitação e da vizinhança enquanto construtoras de urbanidade.

Tomando emprestados alguns elementos de todas estas definições, é possível chegar à conclusão de que a habitação, para ser considerada enquanto tal, deve atender à condição física de abrigo, deve reunir qualidades em sua construção que favoreçam sua durabilidade, e agregar em seu entorno condições de acesso aos equipamentos urbanos e à infra-estrutura, como abastecimento de água, energia, saneamento e transporte coletivo. Conclui-se, ainda, que a habitação não é composta apenas pelo imóvel em si, mas também pelo contexto físico de sua inserção na malha urbana, e por um jogo de significados, onde está em cena a reprodução das relações sociais.

### **3.2 – Conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana**

De acordo com Ferraz, “a acessibilidade está associada à facilidade de chegar ao local de embarque no transporte coletivo e de sair do local de desembarque e alcançar o destino final da viagem (FERRAZ, 2004, p. 102)

Para Villaça,

A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transporte de passageiros” (VILLAÇA, 1998, p. 23).

Assim, a acessibilidade é condição essencial para a inserção dos conjuntos habitacionais no meio urbano, por possibilitar o deslocamento dos seus habitantes na cidade.

Sobre a importância da acessibilidade, Milton Santos apud Villaça afirma que

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (...) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação e até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (MILTON SANTOS, apud VILLAÇA, 1987, p. 81)

Além da crítica estabelecida quanto ao valor diferenciado que um indivíduo possui em relação ao outro, em função da localização onde se encontra, Santos deixa explícito que as diferenças de acessibilidade afetam diretamente as oportunidades de emprego, e consequentemente, contribuem para a exclusão social.

O conceito de mobilidade urbana, por sua vez, envolve um enfoque mais amplo, e caracteriza a integração de políticas públicas de transporte, trânsito e uso do solo. Enquanto o transporte urbano está relacionado aos serviços e modos de transporte usados para o deslocamento na cidade, a mobilidade urbana compreende um conceito mais abrangente, de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, abrangendo meios motorizados ou não. Para ser compreendida enquanto sistema, a mobilidade urbana deve estar interada às demais políticas urbanas. Como afirma a cartilha de Mobilidade e Política Urbana elaborada pelo Ministério das Cidades,

A promoção da mobilidade urbana compreende a construção de um sistema que garanta e facilite aos cidadãos (...) o acesso físico às oportunidades e às funções econômicas e sociais das cidades. Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infra-estruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas. (BRASIL, 2005, p.11)

### **3.3 - Articulação dos dois termos e diretrizes para análise**

De acordo com Pinto, “a primeira condição para articular Transporte e Habitação, é empregar uma conceituação ampla de moradia, entendida como uma plataforma integral de acesso à cidadania; moradia é entendida como um complexo de espaços/atividades integradas à habitação, configurando uma vida urbana plena.” (PINTO, 2000, p.1)

Aproveitando o conceito, reforça-se aqui a idéia de que habitação vai além do imóvel físico. Consta também dos elementos do entorno que atuam em favor do habitante, tais como a oferta de serviços, de equipamentos sociais, de transporte público. Em suma, para a habitação ser considerada moradia, ela deve agregar benefícios a favor da qualidade de vida do seu habitante.

Sabe-se que o programa MCMV produz habitação social para a população de baixa renda. Contudo, é necessário indagar se, de acordo com o conceito estabelecido por Pinto, essa habitação pode ser considerada moradia. Questionar, em sua implantação, se há

oferta de serviços, de disponibilidade de equipamentos sociais e de transporte público é fundamental. Afinal, mais do que simplesmente fornecer unidades habitacionais, é necessário garantir o acesso dos futuros moradores à cidade.

De posse dos conceitos estudados, podem-se definir alguns parâmetros de análise dos empreendimentos do programa MCMV em São José de Ribamar. Das definições coletadas, é possível concluir as seguintes diretrizes:

**Critério 1 - A habitação, para ser considerada enquanto moradia, deve reunir em seu entorno a oferta de equipamentos sociais, tais como escolas, postos de saúde, comércios e serviços.**

A produção habitacional brasileira das décadas passadas, como foi visto, foi caracterizada pela construção de unidades habitacionais em áreas periféricas e carentes de infra-estrutura. Com exceção da produção arquitetônica dos IAP's, preocupados em dotar as unidades de equipamentos de lazer e de serviços, a produção das unidades habitacionais conseqüentes foi caracterizada por gigantescos conjuntos habitacionais padronizados e com déficit qualitativo. Portanto, para compreender a habitação como moradia, é necessária a disponibilidade de serviços e equipamentos em seu entorno. Esta oferta é importante também na medida em que auxilia na redução da necessidade de deslocamentos via transporte público ou automóvel.

**Critério 2 – A habitação deve traduzir as aspirações de diferenciação e territorialidade dos habitantes em relação a vizinhos e pessoas de fora de seu grupo. (RAPOPORT, 1984)**

À medida que a habitação vai se tornando moradia, é natural que os moradores realizem esforços para modificar suas habitações, tornando-as mais flexíveis às suas necessidades. Esta iniciativa não é possível em unidades habitacionais verticalizadas e extremamente compactas. A homogeneização da produção arquitetônica de habitação social é um agravante que não deve ser despercebido, pois desconsidera as particularidades e necessidades da população. É de fundamental importância, portanto, que a moradia seja flexível, permitindo uma melhor utilização do espaço, adequando-se à necessidade dos seus moradores.

**Critério 3 – Um empreendimento habitacional, para ser considerado dotado de boa acessibilidade, deve possuir uma oferta de transporte público próximo à habitação, e deve ser capaz de possibilitar o deslocamento dos habitantes a vários pontos da cidade.**

É necessário enfatizar aqui que se parte da compreensão da acessibilidade tanto do ponto de vista da facilidade de um indivíduo de chegar ao local de embarque, quanto do ponto de vista da oferta de linhas de transporte público.

Para caracterizar a acessibilidade de áreas habitadas à rede de transporte público, é necessário levar em consideração uma série de levantamentos, tais como:

1. (...) o mapeamento atualizado das características de ocupação e uso do solo na cidade.
2. (...) caracterizar a ocupação e o uso do solo na cidade, com a localização das áreas habitadas e dos principais pólos de atração de viagens
3. Nos estudos de acessibilidade à rede de transporte público, as áreas loteadas podem ser classificadas, por exemplo, em quatro níveis: bem adensadas (taxa de ocupação dos lotes entre 70% e 100%), medianamente adensadas (entre 40% e 70%), pouco adensadas (entre 10% e 40%) e muito pouco adensadas (entre 0% e 10%) (pag. 216)
4. Sobre o mapa de ocupação e uso do solo são lançadas as linhas de transporte público. **Admitindo como aceitável a acessibilidade até uma distância preestabelecida medida perpendicularmente às linhas, é possível identificar as áreas habitadas e os pólos de atração com acessibilidade insatisfatória à rede de transporte público** (vazios de transporte), bem como as regiões não loteadas, ou pouco ocupadas, localizadas no interior das regiões onde o atendimento é satisfatório. (FERRAZ, 2004, p.216, grifo da autora)

De acordo com Ferraz (2004, p.228), estes levantamentos “são fundamentais para a elaboração de um plano de racionalização da rede de transporte público: alterações em itinerários, supressão de linhas e criação de novas linhas, visando melhorar a qualidade e aumentar a eficiência do sistema”. Contudo, esta não é a proposta da presente pesquisa. Aqui, a intenção principal é analisar a implantação dos empreendimentos do MCMV em áreas periféricas, o possível déficit de transporte público e a atuação da gestão do município em face destes problemas. Para uma caracterização geral da acessibilidade no município de São José de Ribamar e identificação do déficit de transporte público, será levado em consideração apenas o quarto elemento de análise proposto por Ferraz, identificando os empreendimentos habitacionais com acessibilidade insatisfatória.

A proposta de análise da acessibilidade ditada por Ferraz estabelece as seguintes distâncias:

**Tabela 6 - Padrão de avaliação da acessibilidade para o transporte coletivo por ônibus**

<b>Fator</b>	<b>Parâmetro de avaliação</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>
Acessibilidade	Distância de caminhada no início e no fim da viagem (m)	< 300	300-500	>500

Fonte: Ferraz, 2004, p. 110

Ferraz estabelece, na realidade, dois parâmetros para a avaliação da acessibilidade, sendo um deles objetivo – distância da caminhada do local de origem da viagem até o local de embarque e do local de desembarque até o destino final - e outro subjetivo – a qualidade do percurso. (FERRAZ, 2004, p. 102)

Aqui, tomar-se-á emprestado apenas o parâmetro objetivo – a distância da caminhada à linha de ônibus mais próxima – e por uma questão metodológica, onde se observou que na maioria dos empreendimentos adotados não seria possível encontrar linhas de transporte público num raio de 300 metros, ampliou-se a abrangência para 500 metros, um percurso ainda tolerável para o pedestre. Para definir a acessibilidade regular e ruim, foram definidos os demais raios, resumidos na tabela abaixo:

**Tabela 7 - Padrão de avaliação de acessibilidade definido para análise**

<b>Fator</b>	<b>Parâmetro de avaliação</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>
Acessibilidade	Distância de caminhada no início e no fim da viagem (m)	$\leq 500$	500-1000	$\geq 2000$

Fonte: Autora, 2011

#### **Critério 4 – Cabe ao poder público promover o uso habitacional em áreas consolidadas e dotadas de infra-estrutura, assegurando níveis adequados de acessibilidade.**

Este critério busca analisar a atuação da gestão municipal para o programa MCMV, enfatizando os instrumentos de regulamentação relativos ao transporte e à habitação. Os parâmetros de análise usados neste critério se concentrarão na análise da aplicação do Plano Diretor e das Leis de Uso e Ocupação do Solo, das exigências solicitadas pela gestão municipal para aprovação do empreendimento, e qual a atuação da Secretaria de Trânsito do município para amenizar os futuros problemas de mobilidade nas áreas dos empreendimentos.

Todos estes critérios serão utilizados em dois estudos de caso, a serem definidos a seguir.

#### 4 - O PROGRAMA MINHA CASA, MINHA VIDA EM SÃO JOSÉ DE RIBAMAR

O programa Minha Casa Minha Vida foi criado pelo presidente Lula em 2009, tendo como missão a ambiciosa tarefa de construir 1 milhão de moradias, distribuídas nas capitais, regiões metropolitanas e municípios com população superior a 50 mil habitantes.

Deste total, uma fatia de 400 mil unidades deve ser destinada à população de baixa renda (0 a 3 salários mínimos). Após a construção das unidades, a população de renda familiar de até 3 salários mínimos pode adquirir o imóvel, sem necessidade de arrendamento prévio.

O esquema funciona da seguinte forma: a União disponibiliza recursos, provenientes do FAR (Fundo de Arrendamento Residencial) por área do território nacional; aos Estados e municípios, cabe fazer o cadastro da demanda e repassar o número à União. As construtoras (ou cooperativas), por sua vez, elaboram projetos de conjuntos habitacionais que, após uma prévia aprovação no município ou Estado, são encaminhados à Caixa Econômica Federal (CEF) para análise da possibilidade de financiamento. Caso o projeto seja aprovado pelo órgão, cabe à Caixa acompanhar a execução da obra, liberando recursos por etapas. Após a conclusão do empreendimento, o conjunto está pronto para ser comercializado.

Gráfico 6 - Fluxo operacional - Programa MCMV



Fonte: SECRETARIA NACIONAL DE PROGRAMAS URBANOS, 2010, p.24

O programa MCMV, apesar de bem intencionado no sentido de amenizar o déficit habitacional, tem suscitado uma série de críticas que fazem questionar a falta de integração entre a política habitacional do programa e as demais políticas de desenvolvimento urbano. Prova disso são as inúmeras censuras feitas ao programa, tanto por parte de urbanistas, como

por parte da própria população residente nos novos conjuntos habitacionais, que sofre agruras por conta de más escolhas quanto à localização.

**Figura 1 - Críticas ao programa MCMV**

**Programa Minha Casa, Minha Vida promete milhares de unidades, mas especialistas criticam projetos**

Rafael Galdo e Rogério Daflon

★★★★★ DÊ SEU VOTO   ★★★★★ MÉDIA: 3,8    Share 101    Tweet 60

 Recomendar    101 pessoas recomendam isso.



RIO - Há um ano e meio, as margens da Estrada dos Palmares, na localidade dos Jesuítas, em Santa Cruz, eram um descampado com casas espaçadas. Nos últimos meses, no entanto, surgiram ali dezenas de prédios, com 2.718 unidades, que em breve devem receber cerca de dez mil moradores. Esta mudança está sendo operada pelo programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), do governo federal, que, em parceria com a prefeitura, pretende entregar cem mil unidades no Rio até 2016. Nos próximos dois meses, a expectativa é que 8.718 casas sejam entregues, entre elas as dos Jesuítas, somando 12.450 unidades até o fim do ano, segundo a Secretaria municipal de Habitação.

Clique para ampliar

Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2011/05/13/programa-minha-casa-minha-vida-promete-milhares-de-unidades-mas-especialistas-criticam-projetos-924464131.asp>, 2011

O artigo citado acima denuncia a situação precária de falta de transporte coletivo que sofrem os habitantes dos empreendimentos. Na Estrada dos Caboclos, em Campo Grande, os moradores

(...) começam a se reunir às 3h30m. Na escuridão de uma estradinha, caminham juntos, por mais de meia hora, até um ponto mais movimentado, onde há transporte para o trabalho. - Aqui é longe de tudo, por isso saímos de madrugada. Nunca tinha ouvido falar da Estrada dos Caboclos antes de vir para cá. Sou de Realengo e gosto de lá. Se pudesse, voltava. Mas a minha casa foi condenada - diz Elisângela do Carmo, de 41 anos, que recebeu o apartamento em Campo Grande de graça, da prefeitura. (PROGRAMA MINHA..., 2011, p.1)

As reclamações parecem enfatizar um problema notório no programa, que é a sua falta de integração com políticas de mobilidade urbana. E aliadas às críticas quanto aos resultados do programa, há também às concernentes à sua gestação. O MCMV, de acordo com Arantes e Fix,

(...) foi elaborado pela Casa Civil e pelo Ministério da Fazenda, em diálogo direto com os setores imobiliários e da construção, desconsiderando diversos avanços institucionais na área de desenvolvimento urbano bem como a interlocução com o restante da sociedade civil. O Ministério das Cidades (mesmo entregue em 2005 ao PP) foi posto de lado na concepção do programa, o Plano Nacional de Habitação foi ignorado em sua quase totalidade, o Estatuto da Cidade não foi tomado como um elemento definidor dos investimentos, o Conselho das Cidades sequer foi consultado, o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), bem como



seu Conselho, foram dispensados. O decreto do pacote ainda define um comitê de acompanhamento formado exclusivamente por integrantes do governo. (ARANTES; FIX, 2009, p.5)

Estas críticas parecem comprovar que o programa, desde o início de sua concepção, já estava fadado a ser concentrado nas mãos da iniciativa privada. A sua implantação pode trazer resultados perversos, a partir do momento em que a iniciativa privada, aliada à permissividade dos planos diretores municipais, faz a escolha dos terrenos em áreas periféricas e desprovidas de infra-estrutura, dificultando o acesso da população ao transporte coletivo e demais equipamentos.

#### **4.1 – Os empreendimentos em SJR e a oferta de transporte público e serviços**

De acordo com dados do IBGE, o déficit habitacional de São José de Ribamar é da ordem de 12% do total da população, o que corresponde a 19.55 habitantes. Para atender e amenizar esse déficit, atualmente está prevista a implantação de nove empreendimentos do MCMV no perímetro do município para a população de baixa renda (0 a 3 salários mínimos).

Logo, questiona-se a escolha das áreas do município que serão destinadas aos empreendimentos. Como afirma Júnior, “a ocupação das periferias urbanas aumenta, consideravelmente, a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais freqüentemente não suprem a demanda adequadamente. Como resultado tem-se os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade.” (JÚNIOR, 2005, apud JÚNIOR, 2009, p.2)

Tendo como preocupação uma possível situação de déficit de oferta de transporte público e de serviços nas áreas de entorno dos empreendimentos, esta pesquisa pautou-se numa análise da localização dos empreendimentos do programa MCMV no município de São José de Ribamar.

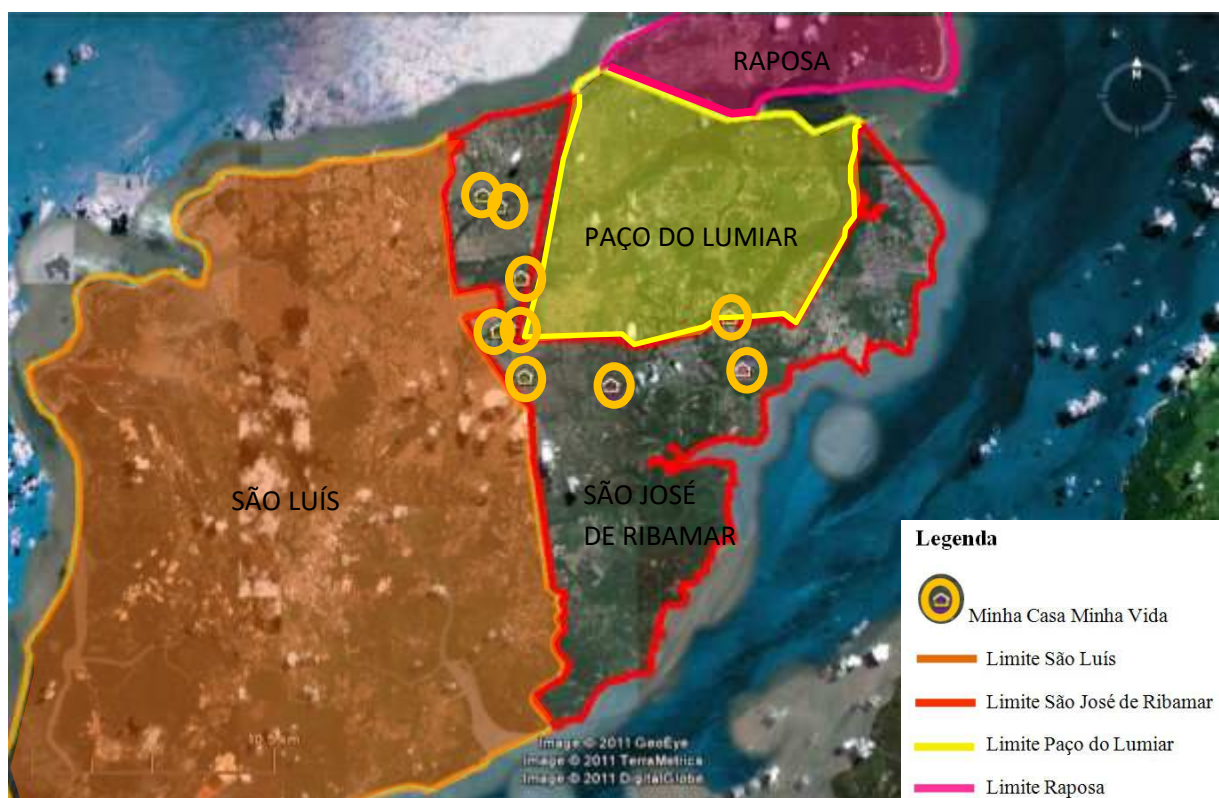
Nesta análise, cada empreendimento foi avaliado na perspectiva de sua localização na malha do município, o tipo de edificação, os equipamentos sociais existentes dentro dos empreendimentos e no seu entorno, bem como o acesso de cada um deles às linhas de transporte público existente. Em seguida, foram selecionados dois estudos de caso, sendo um considerado bem localizado do ponto de vista do seu acesso aos serviços e ao transporte, e outro em condições precárias de acesso a estes elementos. Na análise dos estudos de caso será levada em consideração, ainda, a atuação da gestão municipal no processo.

A localização dos empreendimentos em relação à malha urbana evidencia a sua proximidade em relação aos outros municípios da Ilha. Durante conversa com o Secretário

Adjunto de Obras de São José de Ribamar, José Raimundo Ribeiro, dos nove empreendimentos, apenas 2 são destinados exclusivamente à população ribamarense. Os demais empreendimentos são disputados pela população dos municípios vizinhos.

Assim, especulam-se os impactos na mobilidade urbana do município de SJR com a chegada da população de municípios vizinhos. Haverá, com certeza, um aumento de demanda por transporte público desta nova população, que certamente precisará se deslocar para os municípios vizinhos para realizar suas atividades de trabalho e lazer.

**Mapa 1 - Localização dos empreendimentos em relação aos municípios da Ilha do Maranhão**



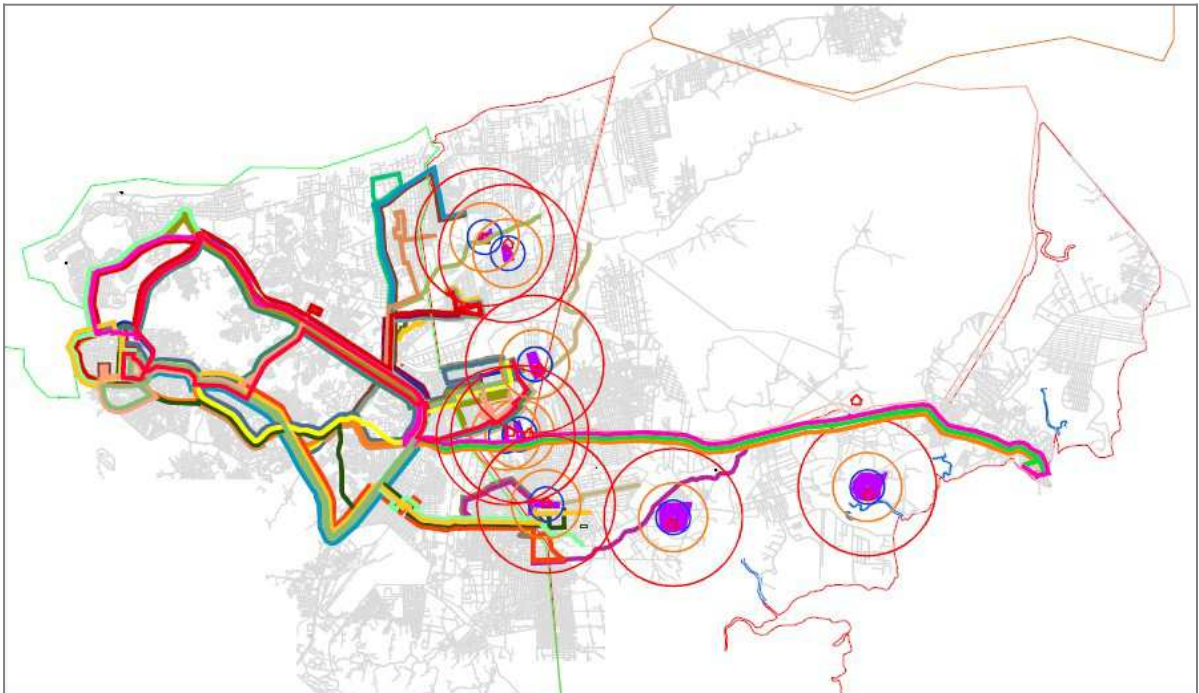
Fonte: Autora, 2011

Como é possível visualizar no Mapa 1, a maioria dos empreendimentos está situada próxima aos limites do município de São Luís. Isso evidencia o caráter tendencioso a que os empreendimentos estão submetidos. “Dos 100.000 inscritos nos nove empreendimentos, 80.000 pessoas são do município de São Luís, contra os 20.000 inscritos em São José de Ribamar e em Paço do Lumiar.”, afirma José Raimundo. Observa-se uma preocupação em atender o déficit habitacional dos municípios vizinhos em detrimento do déficit existente em São José de Ribamar.

Para início de análise, antes de descrever as peculiaridades de cada empreendimento, cabe enfatizar os problemas que todos compartilham em comum. O

saneamento em São José de Ribamar ainda está em vias de desenvolvimento, e os conjuntos habitacionais, com estações próprias de tratamento de esgoto, representam um pequeno avanço nesse sentido. Em relação à coleta de lixo, todo o município é devidamente servido, com recolhimento de resíduos em dias alternados e serviços de varrição e roço. Os serviços de drenagem no município ainda são difusos. O abastecimento de água é feito em todo o município, pela Companhia de Água e Esgotos do Maranhão (CAEMA). Quanto ao esgotamento sanitário, o município enfrenta uma carência muito grande, pela ausência de uma rede geral de esgoto. Apenas o bairro do Cohatrac V conta com uma rede geral de esgotamento. Contudo, de acordo com o Secretário Adjunto de Obras, José Raimundo Ribeiro, está prevista a construção de uma rede geral de esgoto na sede, fator que se conjugará como o pontapé inicial para uma rede geral de esgoto no município.

**Mapa 2 - Linhas de transporte público que atendem ao município de São José de Ribamar e seus raios de influência**



Fonte: Autora, 2011

O Mapa 2 apresenta a atual oferta de transporte coletivo público no município. Vale enfatizar que o transporte coletivo de linhas em SJR é do tipo intermunicipal, ou seja, só existem linhas disponíveis que conduzem do município de São José de Ribamar ao município de São Luís. De um ponto a outro dentro do município, a população utiliza meios alternativos de transporte, tais como vans, automóveis particulares, bicicletas e motocicletas.

Para efeito de estudo, foram mapeadas apenas as linhas de transporte público num raio de até 2000 metros de distância em relação aos empreendimentos. São 30 linhas ao todo, das quais 27 são integradas aos terminais de ônibus coletivos de São Luís, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas e alcançar outros pontos de deslocamento no município de São Luís.

**Tabela 8 - Linhas de transporte público inter-municipal que atendem ao município de São José de Ribamar**

ITEM	LINHA	INTEGRÁVEL	TERMINAIS			
			COHAB/COHATRAC	COHAMA	SÃO CRISTÓVÃO	PRAIA GRANDE
1	Parque Vitória/São Francisco	Sim				
2	Socorrão II/Rodoviária	Sim				
3	Jd. Tropical/Santos Dumont	Sim				
4	Jd. Tropical/São Francisco	Sim				
5	Jd. América/Geniparana	Sim				
6	Cohatrac Rodoviária	Sim				
7	Cohatrac Rua do Passeio	Sim				
8	Cohatrac Bandeira Tribuzzi	Sim				
9	Cohatrac IV	Sim				
10	Cohatrac São Francisco	Sim				
11	Alvorada Ipase	Sim				
12	Habitacional Turu	Sim				
13	Forquilha Bandeira Tribuzzi	Sim				
14	Forquilha Ipase	Sim				
15	Parque São José/Parque Jair	Sim				
16	Bom Jardim/Rodoviária	Sim				
17	Vila Luizão/Rodoviária	Sim				
18	Jota Lima	Sim				
19	Conjunto Alexandra Tavares/Socorrão II	Sim				
20	Mata/Socorrão II	Sim				
21	Parque Vitória	Sim				
22	Parque Vitória/Olho d'água	Não				
23	Vila Luizão/João Paulo	Sim				
24	Parque Vitória/Terminal	Sim				
25	Planalto Anil II	Sim				
26	Alto do Turu	Sim				
27	Vassoural Itapiracó	Sim				
28	Ribamar Terminal Cohab	Sim				
29	Ribamar São Francisco	Não				
30	Ribamar Deodoro	Não				

Fonte: Autora, 2011

O mapa elaborado com raios de distância vai ser utilizado como elemento de análise na situação de cada um dos empreendimentos, como será visto a seguir.

#### 4.1.1 – Residencial São José de Ribamar I e II

##### 4.1.1.1 – Localização

Mapa 3 - Localização do Residencial São José de Ribamar



Fonte: Autora, 2011

O Residencial São José de Ribamar está localizado na parte noroeste do município de São José de Ribamar, nas adjacências da Vila Alonso Costa, no bairro do Turu.

##### 4.1.1.2 – Número de unidades e áreas

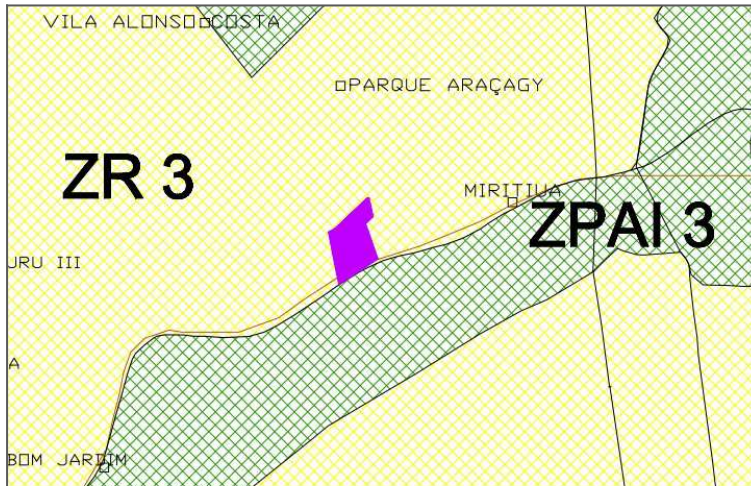
O empreendimento possui área total de 24.223,62 m<sup>2</sup> e conta com 472 unidades de habitação. Além da oferta de unidades habitacionais, o empreendimento também conta com a disponibilidade de áreas de lazer (106,09 m<sup>2</sup>) e de áreas reservadas para uso institucional (2.135,85 m<sup>2</sup>), para posterior construção de escolas, posto de saúde e creches.

##### 4.1.1.3 - Zoneamento

O empreendimento está situado na ZR-3, uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.



**Mapa 4 - Zoneamento do Residencial São José de Ribamar**



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

#### 4.1.1.4 – Tipo de edificação

As unidades habitacionais obedecem à tipologia de habitação multifamiliar vertical. Cada bloco é composto por dois prédios interligados pela caixa da escada. Cada prédio possui 16 apartamentos, distribuídos em 4 unidades de habitação por pavimento, em prédios de quatro pavimentos, e 12 apartamentos, também distribuídos em 4 unidades por pavimento, em prédios de três pavimentos. Todo o conjunto é murado.

#### 4.1.1.5 – Tipo de acesso

A principal de via de acesso ao empreendimento é a Avenida General Arthur Carvalho, uma via coletora ligada à Avenida São Luís Rei de França. É pavimentada, embora esteja consideravelmente danificada pelo processo de erosão.

**Figura 2 – Via de acesso ao Residencial São José de Ribamar**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 3 - Sinalização de ponto de ônibus próxima ao Residencial São José de Ribamar**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.1.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

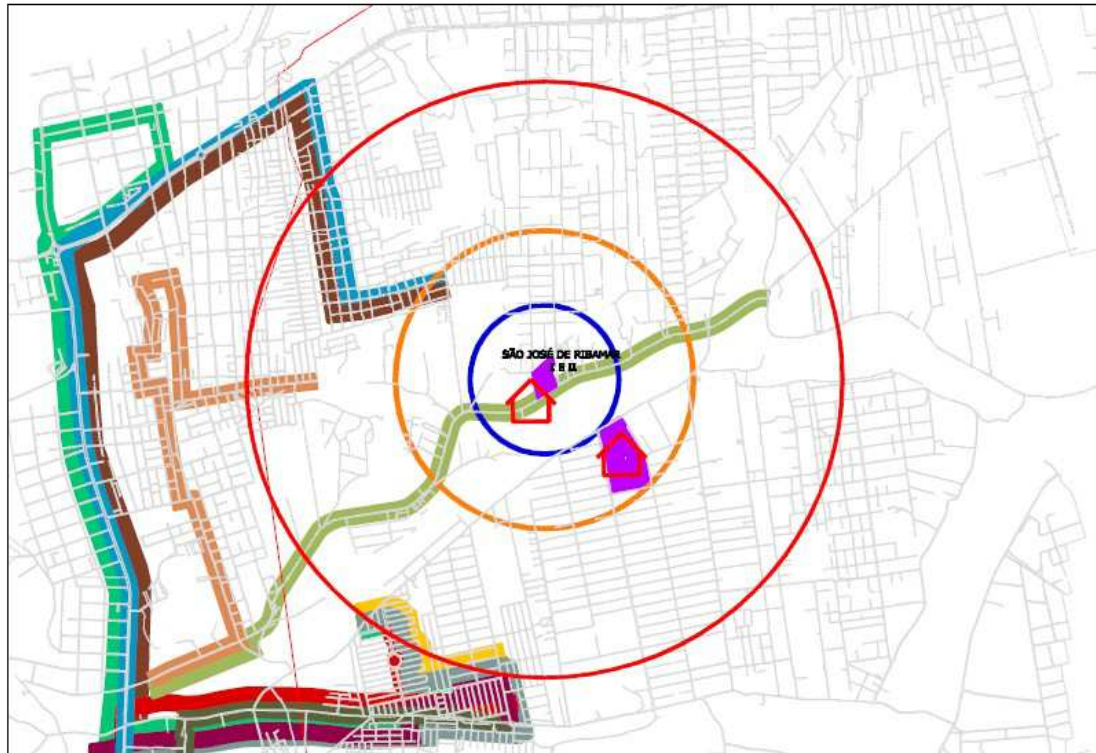
##### **Equipamentos sociais e serviços –**

A disponibilidade de serviços e equipamentos sociais também é um fator preocupante, dada a sua escassez no entorno do empreendimento. Caso os equipamentos de uso institucional previstos no interior do empreendimento não atendam à demanda, surgirá uma grande necessidade de deslocamentos em busca de serviços.

##### **Transporte público disponível –**





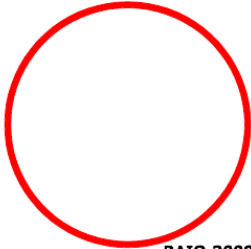

O mapa 4 revela a situação atual de disponibilidade de transporte público no empreendimento. A oferta foi elencada de acordo com raios de 500, 1000 e 2000 metros de distância ao acesso da linha de transporte.

Mapa 5 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial São José de Ribamar I e II



Fonte: Autora, 2011

Tabela 9 – Oferta de transporte público no perímetro dos raios/Residencial São José de Ribamar I e II

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-098 BOM JARDIM RODOVIÁRIA </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-719 VILA LUIZÃO JOÃO PAULO </li> <li>• T-099 VILA LUIZÃO ALONSO COSTA</li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-092 HABITACIONAL TURU </li> <li>• A-881 PARQUE VITÓRIA TERMINAL</li> <li>• T-709 PARQUE VITÓRIA</li> <li>• T-710 PARQUE VITÓRIA OLHO D'ÁGUA</li> <li>• T-055 PARQUE VITÓRIA SÃO FRANCISCO</li> <li>• T-097 PARQUE SÃO JOSÉ/PARQUE JAIR</li> <li>• A-883 ALTO DO TURU</li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

Num raio de até 2000 metros de distância, cerca de 10 linhas de transporte coletivo atendem ao empreendimento. Contudo, num raio de até 500 metros, relativamente confortável de se caminhar a pé, há disponibilidade de apenas uma linha, a tronco-alimentadora Bom Jardim Rodoviária. Essa linha é integrada ao terminal de integração



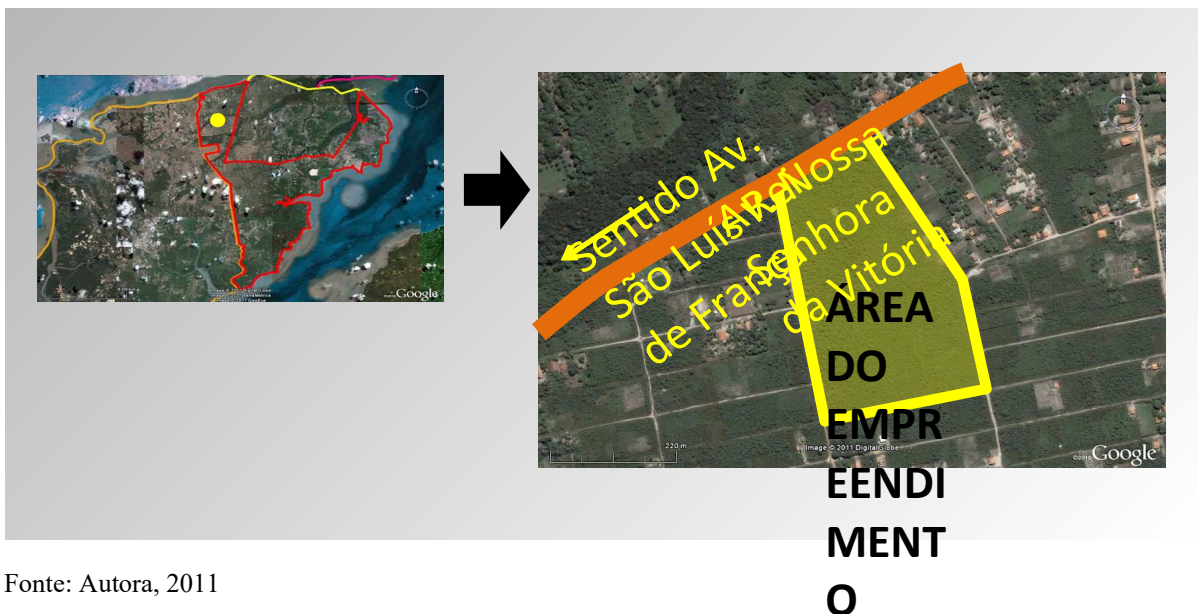
Cohab-Cohatrac, de onde é possível fazer transbordo sem a necessidade de pagar uma nova tarifa. Para quem não deseja fazer transbordo, a linha conduz até o centro da cidade, tendo como itinerário as avenidas principais Guajajaras, Franceses e Getúlio Vargas.

A disponibilidade de apenas uma linha de transporte coletivo atendendo diretamente os futuros moradores não deixa escapar a especulação de que esta população sofrerá duras penas para se deslocar aos demais pontos da cidade.

#### 4.1.2 – Residencial Nova Esperança

##### 4.1.2.1 – Localização

Mapa 6 - Localização do Residencial Nova Esperança



Fonte: Autora, 2011

O Residencial Nova Esperança está localizado no bairro do Miritiua, na parte noroeste do município de São José de Ribamar.

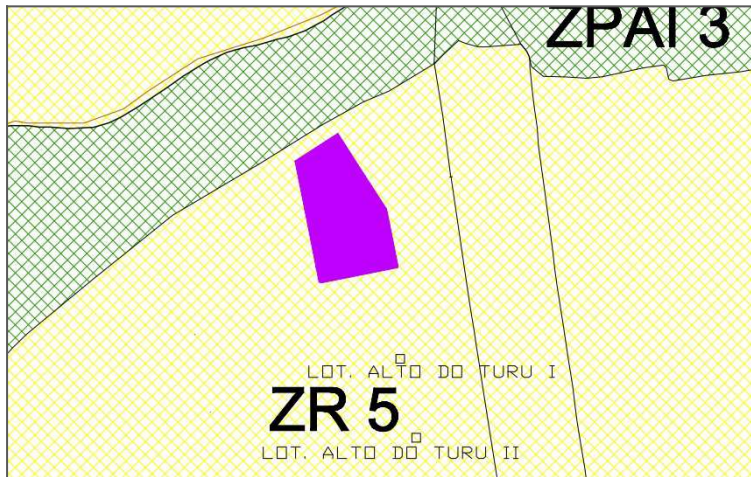
##### 4.1.2.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento conta com 456 unidades habitacionais, distribuídas num terreno de 92.008,60 m<sup>2</sup>. Além das habitações, há áreas reservadas para a implantação de equipamentos de uso institucional e de áreas verdes, somando 3.312,00 m<sup>2</sup> e 6.363,68 m<sup>2</sup>, respectivamente.

#### 4.1.2.3 - Zoneamento

O empreendimento está situado na ZR-5, zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.

#### Mapa 7 - Zoneamento do Residencial Nova Esperança



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

#### 4.1.2.4 – Tipo de edificação

A tipologia habitacional do conjunto é composta por habitações unifamiliares, como pode ser visto na Figura 4. O empreendimento não é murado, havendo, portanto, maior possibilidade de diálogo com o entorno.

#### Figura 4 - Construção de habitações unifamiliares no Residencial Nova Esperança



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.2.5 – Tipo de acesso

A principal de via de acesso ao empreendimento é a Avenida Nossa Senhora da Vitória, uma via coletora interligada à Avenida São Luís Rei de França. Não é pavimentada e possui difícil acesso via automóvel.

**Figura 5 - Avenida Nossa Senhora da Vitória - acesso ao Residencial Nova Esperança**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.2.6 – Infra-estrutura disponível

##### No interior do empreendimento

O projeto do empreendimento prevê a construção de uma estação própria de tratamento de esgoto. O sistema de iluminação pública e de pavimentação no interior do empreendimento deverá ser atendido conforme o padrão estipulado pela prefeitura. Há ainda uma parcela do solo reservada especialmente para uso institucional.

**Figura 6 - Instalação de caixas de visita para rede de esgoto no Residencial Nova Esperança**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 7 - Instalação de iluminação pública no interior do Residencial Nova Esperança**



Fonte: Autora, 2011

### **No entorno do empreendimento**

#### **Equipamentos sociais e serviços –**

A 200 metros do empreendimento, está sendo construída uma escola pública de ensino fundamental, que deverá atender a população que irá residir no empreendimento. A dois quilômetros de distância, no bairro do Parque Jair, há o Liceu Ribamarense, que apesar da distância, também poderá vir a atender os futuros moradores do conjunto.

**Figura 8 - Construção de escola de ensino infantil e fundamental próxima ao Residencial Nova Esperança**



Fonte: Autora, 2011



**Figura 9 - Liceu Ribamareense, a 2000 metros de distância do empreendimento**

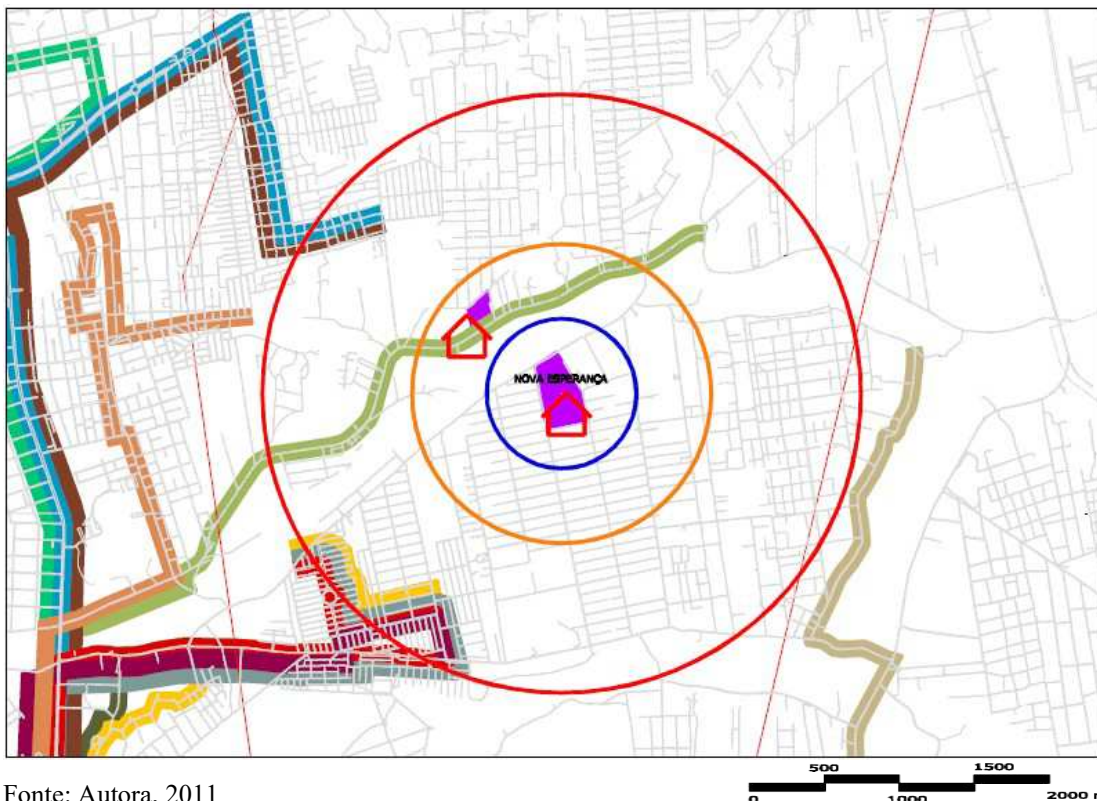


Fonte: Autora, 2011

### **Transporte público disponível –**




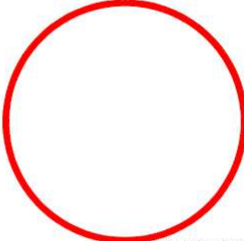








O empreendimento demonstra a inexistência de transporte público na faixa dos 500 metros de raio. A linha de ônibus mais próxima, a tronco-alimentadora T-098 Bom Jardim Rodoviária, está a um raio de 1000 metros de distância. A maior oferta de transporte público só vai ser encontrada após um raio de dois quilômetros de distância em relação ao empreendimento, como demonstra a Tabela 10.

**Mapa 8 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Nova Esperança**



Fonte: Autora, 2011

Tabela 10 - Oferta de transporte público - Residencial Nova Esperança

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAIO 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INEXISTENTE</li> </ul>
 RAIO 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-098 BOM JARDIM RODOVIÁRIA </li> </ul>
 RAIO 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-719 VILA LUIZÃO JOÃO PAULO </li> <li>• T-099 VILA LUIZÃO ALONSO COSTA </li> <li>• A-881 PARQUE VITÓRIA TERMINAL COHAB </li> <li>• T-709 PARQUE VITÓRIA </li> <li>• T-710 PARQUE VITÓRIA/OLHO D'ÁGUA </li> <li>• T-55 PARQUE VITÓRIA/SÃO FRANCISCO </li> <li>• T-097 PARQUE JOSÉ/ PARQUE JAIR </li> <li>• A-883 ALTO DO TURU </li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

### 4.1.3 – Residencial Nova Aurora

#### 4.1.3.1 – Localização

Mapa 9 - Localização do Residencial Nova Aurora



Fonte: Autora, 2011

O Residencial Nova Aurora está localizado na parte noroeste do município de São José de Ribamar, no bairro da Trizidela da Maioba.

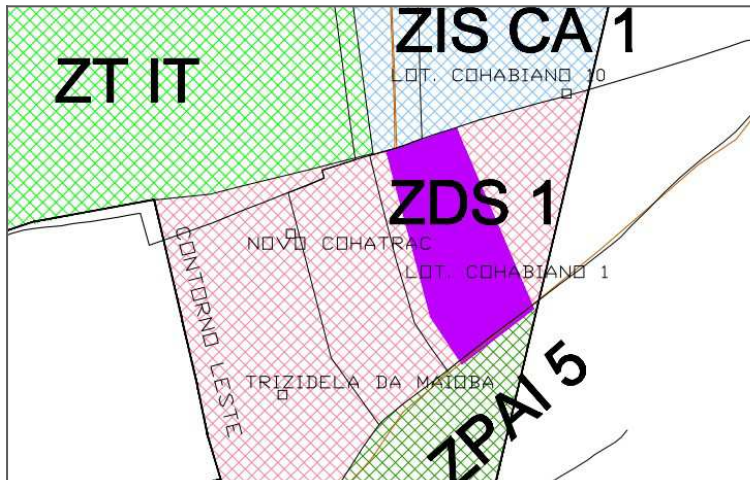
#### 4.1.3.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento conta com 1.440 unidades, distribuídas num terreno de 170.200,00 m<sup>2</sup>. As áreas destinadas a uso institucional de lazer somam 7.063,16 m<sup>2</sup> e 215,18 m<sup>2</sup>, respectivamente.

#### 4.1.3.3 - Zoneamento

O empreendimento está situado na ZDS 1 (Zona de Desenvolvimento Social 1), uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbano-agrário e residencial.

**Mapa 10 - Zoneamento do Residencial Nova Aurora**



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

#### 4.1.3.4 – Tipo de edificação

As edificações obedecem à tipologia de prédios multifamiliares duplex. O empreendimento não é murado, havendo, portanto, uma maior possibilidade de diálogo com o entorno.

**Figura 10 - Habitação multifamiliar duplex - Residencial Nova Aurora**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.3.5 – Tipo de acesso

As principais vias de acesso ao empreendimento são a Avenida do Fio, uma continuação da Avenida Joaquim Mochel, no Cohatrac, e a Estrada da Maioba, que conduz ao retorno da Forquilha. Ambas as avenidas são pavimentadas.

**Figura 11 - Avenida do Fio, um dos acessos ao Residencial Nova Aurora**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.3.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

##### **Equipamentos sociais e serviços –**

A oferta de serviços é representada por comércios de pequeno porte e por equipamentos de uso público. Contudo, esta oferta não é muito representativa, pela baixa densidade de ocupação do entorno.



**Figura 12 - Comércio de pequeno porte no entorno do Residencial Nova Aurora**

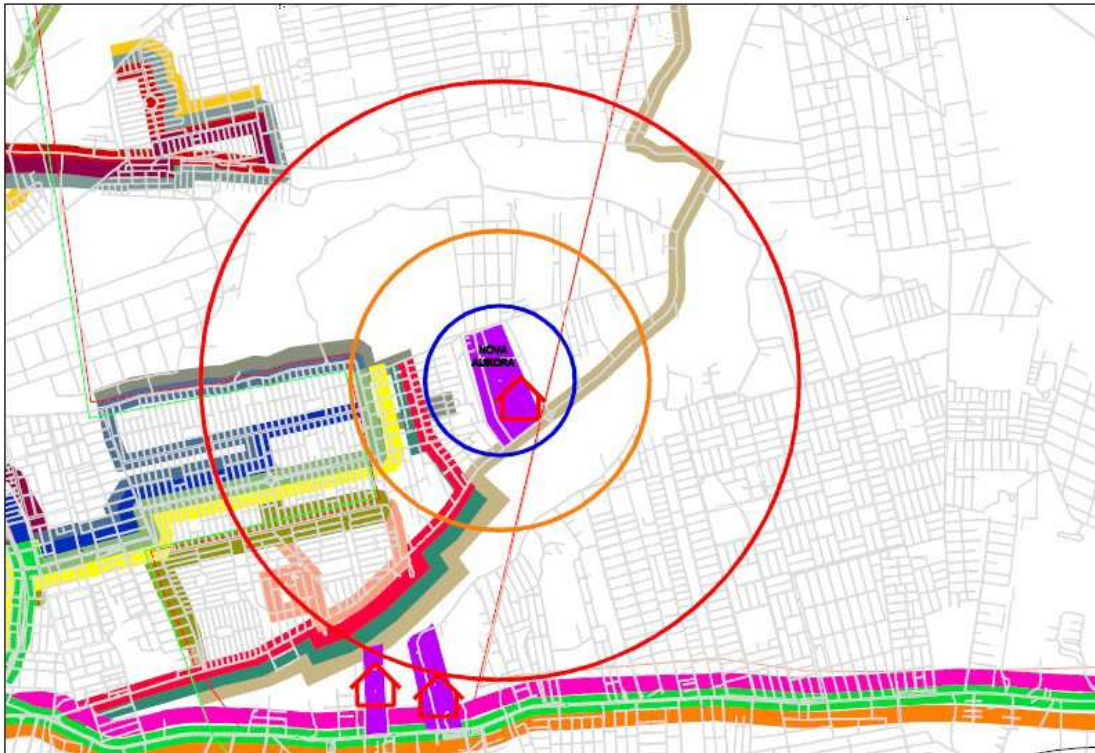


Fonte: Autora, 2011

### **Transporte público disponível –**

O conjunto habitacional é prontamente atendido, na Estrada da Maioba, por uma linha alimentadora (Vassoural Itapiracó), que conduz até o Terminal de Integração da Cohab. A vasta extensão do terreno, contudo, fará com que os moradores situados mais perto da Avenida do Fio precisem fazer um deslocamento maior do que os que estiverem mais próximos à Estrada da Maioba. A linha Planalto Anil II, também alimentadora e inscrita no raio de 500 m, conduz ao Terminal da Cohab, de onde é possível fazer o transbordo. Para maiores ofertas de linhas, o morador precisará caminhar um raio de 1000 metros, onde terá acesso às linhas que atendem aos bairros do Cohatrac e da Forquilha, que conduzem a diversas centralidades do município de São Luís.





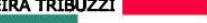







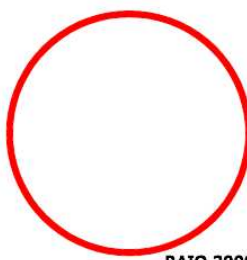






Mapa 11 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Nova Aurora



Fonte: Autora, 2011



Tabela 11 - Oferta de transporte público - Residencial Nova Aurora

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-882 PLANALTO ANIL II </li> <li>• A-884 VASSOURAL ITAPIRACÓ </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• T-094 FORQUILHA/BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-095 FORQUILHA IPASE </li> <li>• T-081 COHATRAC RODOVIÁRIA </li> <li>• T-082 COHATRAC RUA DO PASSEIO </li> <li>• T-083 COHATRAC BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-084 COHATRAC IV </li> <li>• T-086 COHATRAC SÃO FRANCISCO </li> <li>• T-091 ALVORADA IPASE </li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-881 PARQUE VITÓRIA TERMINAL </li> <li>• T-709 PARQUE VITÓRIA </li> <li>• T-710 PARQUE VITÓRIA OLHO D'ÁGUA </li> <li>• T-55 PARQUE VITÓRIA SÃO FRANCISCO </li> <li>• T-097 PARQUE SÃO JOSÉ/PARQUE JAIR </li> <li>• A-883 ALTO DO TURU </li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.4 – Residencial Recanto Verde

##### 4.1.4.1 - Localização

Mapa 12 - Localização - Residencial Recanto Verde



Fonte: Autora, 2011

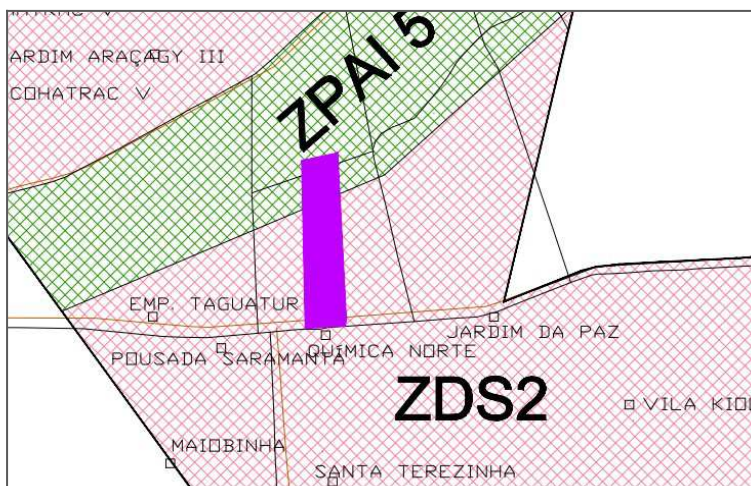
O Residencial Recanto Verde está situado na porção centro-oeste do município de São José de Ribamar, na margem da MA-201, no bairro da Maiobinha.

##### 4.1.4.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento conta com um total de 1024 unidades, distribuídas num terreno de 66.736,27 m<sup>2</sup>. Além da área reservada às unidades habitacionais, o empreendimento conta com reserva de área de 2.390,81 m<sup>2</sup>, para uso institucional.

##### 4.1.4.3 - Zoneamento

Mapa 13 - Zoneamento - Residencial Recanto Verde



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

O empreendimento está situado na ZDS 2, uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.

#### **4.1.4.4 – Tipo de edificação**

A tipologia habitacional do empreendimento é a de habitação multifamiliar. Cada bloco é composto por dois prédios interligados pela caixa da escada. Cada prédio possui 16 apartamentos, distribuídos em 4 unidades de habitação por pavimento, em prédios de quatro pavimentos, e 12 apartamentos, também distribuídos em 4 unidades por pavimento, em prédios de três pavimentos. O projeto do conjunto consta como a ser murado, entretanto, não foram verificados muros durante a visita ao empreendimento.

**Figura 13 - Residencial Recanto Verde**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.4.5 – Tipo de acesso**

O principal acesso ao empreendimento é a MA-201, popularmente conhecida como Estrada de Ribamar, uma via com bom estado de conservação e interligada ao município de São Luís pela Avenida Jerônimo de Albuquerque.



**Figura 14 - Fluxo de carros na MA-201, em frente em Residencial Recanto Verde**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.4.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

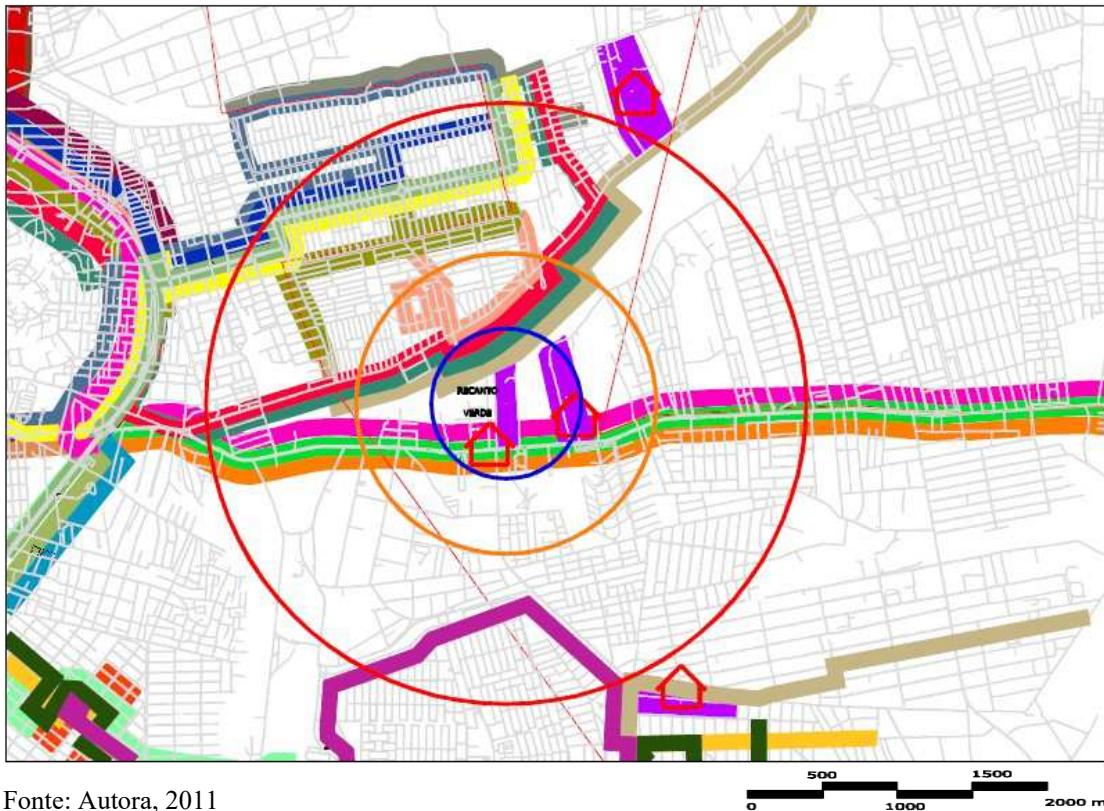
##### **Equipamentos sociais e serviços –**

A oferta de serviços já é um pouco mais representativa do que a dos demais empreendimentos já apresentados, com lojas de médio porte, postos de gasolina e distribuidora de alimentos.

##### **Transporte público disponível –**










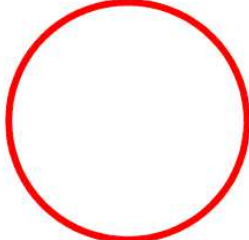








A oferta de transporte público no empreendimento é bem representativa, com três linhas acessíveis no raio de 500 metros. Destas três linhas, uma conduz ao Terminal de Integração da Cohab, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas. As outras conduzem a duas centralidades de São Luís, o Centro e o bairro do São Francisco. As linhas de transporte contidas nos raios mais distantes são quase em sua totalidade tronco-alimentadoras.

Mapa 14 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Recanto Verde



Fonte: Autora, 2011

Tabela 12 - Oferta de transporte público - Residencial Recanto Verde

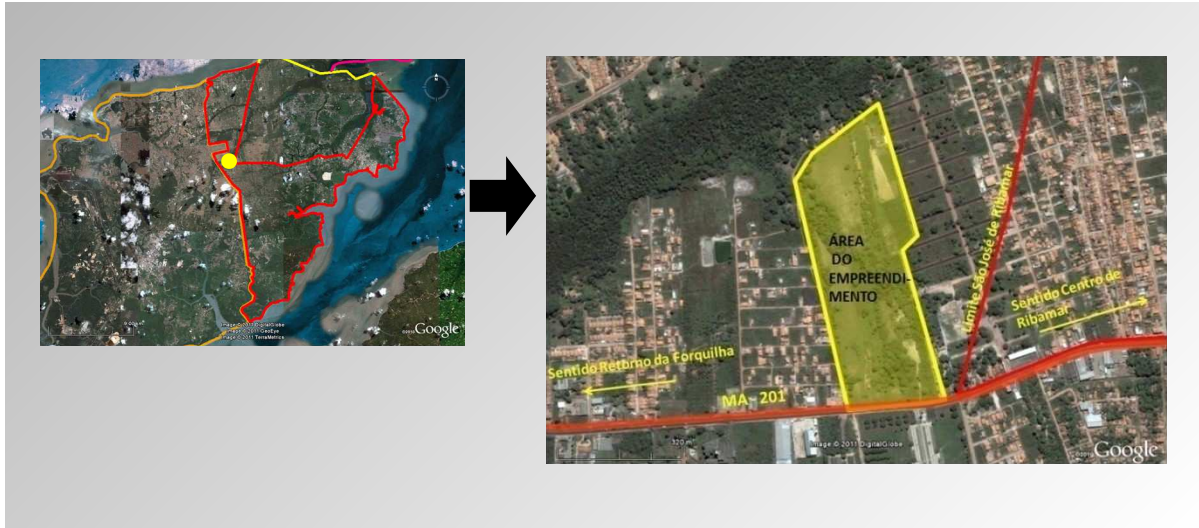
RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAB </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-884 VASSOURAL ITAPIRACÓ </li> <li>• T-094 FORQUILHA BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-095 FORQUILHA IPASE </li> <li>• T-091 ALVORADA IPASE </li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 683 MATA SOCORRÃO II </li> <li>• 664 JOTA LIMA </li> <li>• T-081 COHATRAC RODOVIÁRIA </li> <li>• T-082 COHATRAC RUA DO PASSEIO </li> <li>• T-083 COHATRAC BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-084 COHATRAC IV </li> <li>• T-086 COHATRAC SÃO FRANCISCO </li> <li>• 882 PLANALTO ANIL II </li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

## 4.1.5 – Residencial Cajueiro

### 4.1.5.1 – Localização

Mapa 15 - Localização - Residencial Cajueiro



Fonte: Autora, 2011

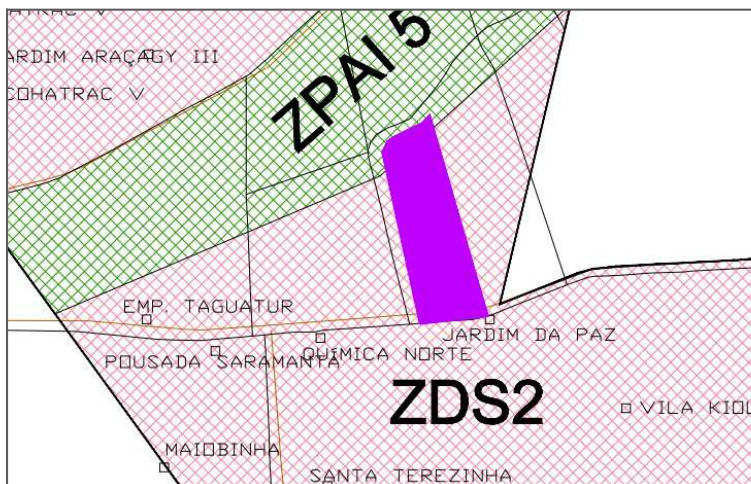
O Residencial Cajueiro está localizado na parte centro-este do município de São José de Ribamar, na MA-201, no bairro da Maiobinha.

### 4.1.5.2 – Número de unidades e áreas

É um empreendimento com área total de 92.424,10 m<sup>2</sup> e 1888 unidades de habitação. Além do uso residencial, o empreendimento possui uma área destinada ao uso institucional, de 6.941,05 m<sup>2</sup>.

### 4.1.5.3 - Zoneamento

Mapa 16 - Zoneamento - Residencial Cajueiro



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

O empreendimento está situado na ZDS 2, uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.

#### **4.1.5.4 – Tipo de edificação**

As unidades habitacionais obedecem à tipologia de habitação multifamiliar vertical. Cada bloco é composto por dois prédios interligados pela caixa da escada. Cada prédio possui 16 apartamentos, distribuídos em 4 unidades de habitação por pavimento, em prédios de quatro pavimentos, e 12 apartamentos, também distribuídos em 4 unidades por pavimento, em prédios de três pavimentos. O projeto do conjunto prevê a construção de muros ao redor do empreendimento.

**Figura 15 - Habitação multifamiliar - Residencial Cajueiro**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.5.5 – Tipo de acesso**

O principal acesso ao empreendimento é a MA-201, popularmente conhecida como Estrada de Ribamar, uma via com bom estado de conservação e interligada ao município de São Luís pela Avenida Jerônimo de Albuquerque.



**Figura 16 - MA-201, principal via de acesso ao Residencial Cajueiro**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.5.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento –**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

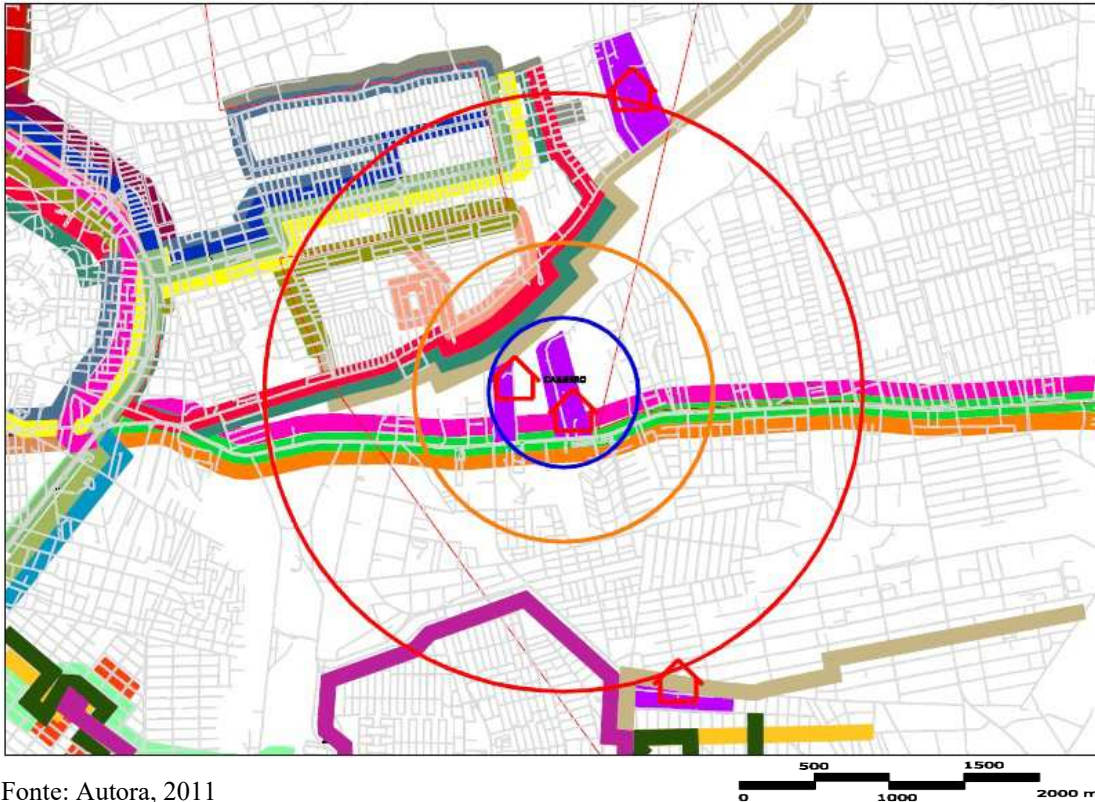
##### **Equipamentos sociais e serviços –**

A oferta de serviços já é um pouco mais representativa do que a dos demais empreendimentos já apresentados, com lojas de médio porte, postos de gasolina e distribuidora de alimentos. Um ponto positivo é o fato de este empreendimento estar próximo ao Residencial Recanto Verde, já citado anteriormente, o que fará com que os futuros investimentos feitos na melhoria da infra-estrutura beneficiem a ambos.

##### **Transporte público disponível –**










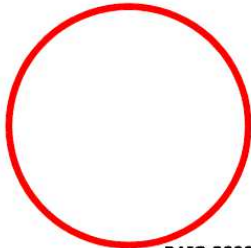








A oferta de transporte coletivo num raio de 500 metros é a mesma do Residencial Recanto Verde: três linhas, sendo que uma delas é integrável ao Terminal da Cohab, de onde é possível realizar transbordo sem pagamento de nova passagem. As demais linhas inscritas em raios maiores são em sua maioria tronco-alimentadoras, possibilitando o acesso do usuário a diversas centralidades do município de São Luís. É possível observar que a maior oferta a destinos diferentes, sem precisar de transbordo, só é possível num raio de até 2000 metros de distância em relação ao empreendimento.

Mapa 17 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Cajueiro



Fonte: Autora, 2011

Tabela 13 - Oferta de transporte público - Residencial Cajueiro

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 <p>RAIO 500m</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAB </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>
 <p>RAIO 1000m</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-884 VASSOURAL ITAPIRACÓ </li> <li>• T-094 FORQUILHA BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-095 FORQUILHA IPASE </li> <li>• T-091 ALVORADA IPASE </li> </ul>
 <p>RAIO 2000m</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 683 MATA SOCORRÃO II </li> <li>• 664 JOTA LIMA </li> <li>• T-081 COHATRAC RODOVIÁRIA </li> <li>• T-082 COHATRAC RUA DO PASSEIO </li> <li>• T-083 COHATRAC BANDEIRA TRIBUZZI </li> <li>• T-084 COHATRAC IV </li> <li>• T-086 COHATRAC SÃO FRANCISCO </li> <li>• 882 PLANALTO ANIL II </li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

## 4.1.6 – Residencial Nova Terra

### 4.1.6.1 – Localização

Mapa 18 - Localização - Residencial Nova Terra



Fonte: Autora, 2011

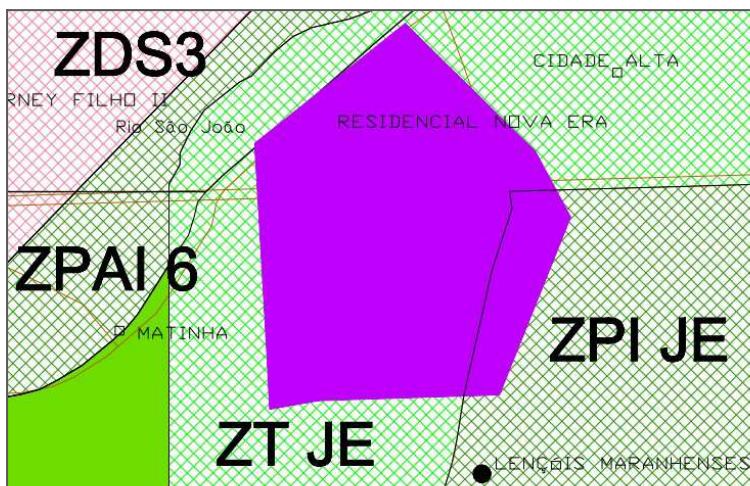
O Residencial Nova Terra está localizado na parte central do município de São José de Ribamar, no bairro da Quinta.

### 4.1.6.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento possui área total de 678.200,27 m<sup>2</sup>, com a oferta de 4051 unidades habitacionais. Possui também 63.066,80 m<sup>2</sup> destinados à áreas verdes, e 19.788,00 destinados à uso institucional.

### 4.1.6.3 - Zoneamento

Mapa 19 - Zoneamento - Residencial Nova Terra



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007



O empreendimento está situado na ZT JE (Zona de Transição da APA do Jeniparana), que permite atividades hortifrutigranjeiras, preservação ambiental, educação e pesquisa ambiental, exploração, beneficiamento e envasamento de recurso hídrico e cultivo de espécies nativas da flora, e na ZPI JE (Zona de Preservação Ambiental Integral da APA do Jeniparana ), zona que permite usos específicos de pesquisa científica, visitação pública, tratamento paisagístico e ambiental. Contudo, a Lei Complementar nº 9 de 2007 estabelece uma cláusula que permite a

Ocupação máxima de 5% (cinco por cento) de toda a área desta zona (ZT-JE), incluindo-se neste percentual a soma de todas as edificações, áreas pavimentadas, áreas impermeáveis, acessos e vias de circulação, sem prejuízo das áreas de domínio e preservação permanente - APP's, sendo térras todas as edificações. (LEI nº 9, 2007)

Sendo assim, a ocupação do empreendimento, dentro da ZT-JE, atende à cláusula estabelecida pela Lei. Mas a ocupação de parte da ZPI JE não encontra respaldo na Lei Complementar nº9, que estabelece que, para a ZPI JE “Não é permitida qualquer ocupação, exceto para usos específicos da área, indicados na lei do Plano Diretor do município.” (LEI nº9, 2007)

#### 4.1.6.4 – Tipo de edificação

As edificações obedecem à tipologia de habitação unifamiliar, com casas geminadas que compartilham do mesmo lote, mas dividido proporcionalmente entre as duas unidades.

**Figura 17 - Habitação unifamiliar - Residencial Nova Terra**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.6.5 – Tipo de acesso

A principal de via de acesso ao empreendimento é a Estrada da Quinta, uma via parcialmente pavimentada, mas com sérios danos de erosão.

**Figura 18 - Estrada da Quinta - acesso ao Residencial Nova Terra**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.6.6 – Infra-estrutura disponível

##### **No interior do empreendimento**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

##### **Equipamentos sociais e serviços**

O empreendimento conta com uma boa oferta de escolas de ensino infantil e fundamental, postos de saúde e parques para lazer. Contudo, estes equipamentos ficam a certa distância do conjunto, demandando longas caminhadas a pé.

**Figura 19 - Escola de ensino fundamental - povoado da Quinta**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 20 - Escola de ensino infantil - povoado da Quinta**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 21 - Viva Quinta - área de lazer e vivência**

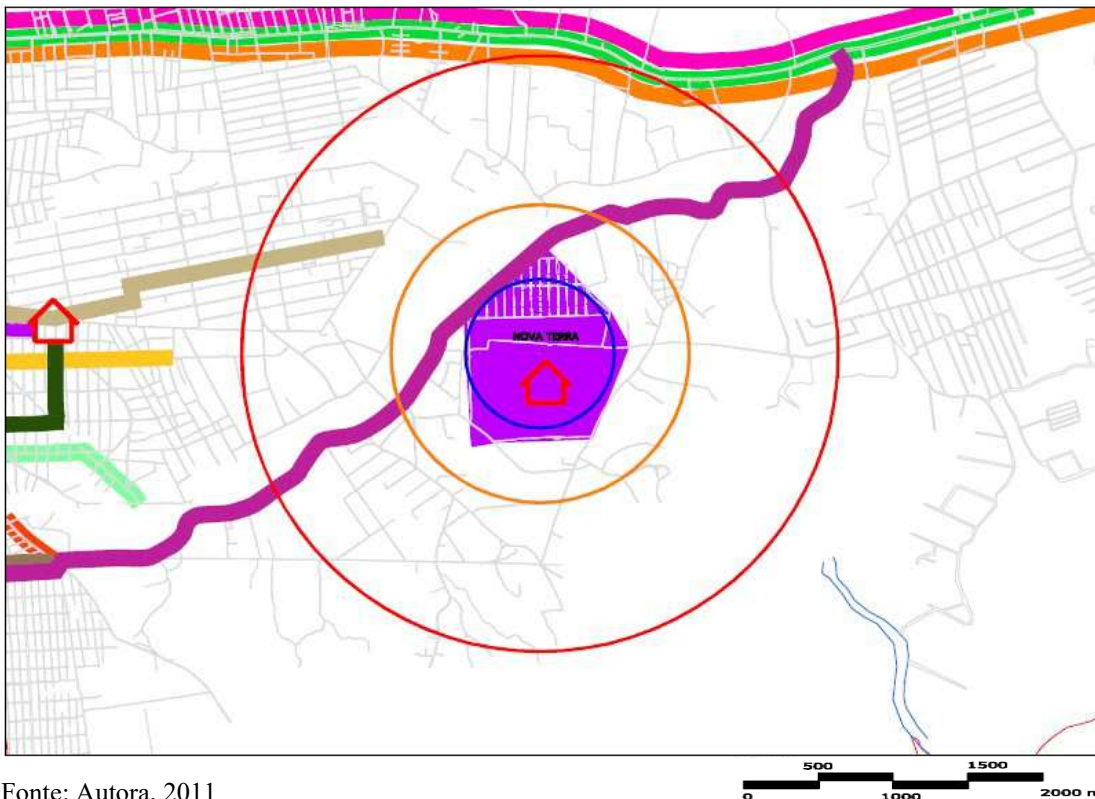


Fonte: Autora, 2011

### Transporte público disponível –




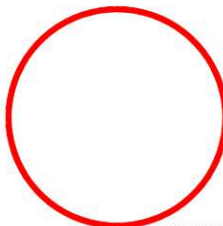




No raio de 500 metros, a única linha de transporte coletivo existente é Mata Socorrão II, uma linha alimentadora que conduz os usuários de transporte coletivo até o Terminal do São Cristóvão, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas. Num raio de 1000 metros a disponibilidade de linhas é inexistente. Uma maior oferta de linhas só é possível ao fim do raio de 2000 metros, onde se tem acesso às linhas da MA-201.

**Mapa 20 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Cajueiro**



Fonte: Autora, 2011

**Tabela 14 - Oferta de transporte público - Residencial Nova Terra**

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 683- MATA SOCORRÃO II </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INEXISTÊNCIA DE LINHAS</li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 664 JOTA LIMA </li> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAB </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>

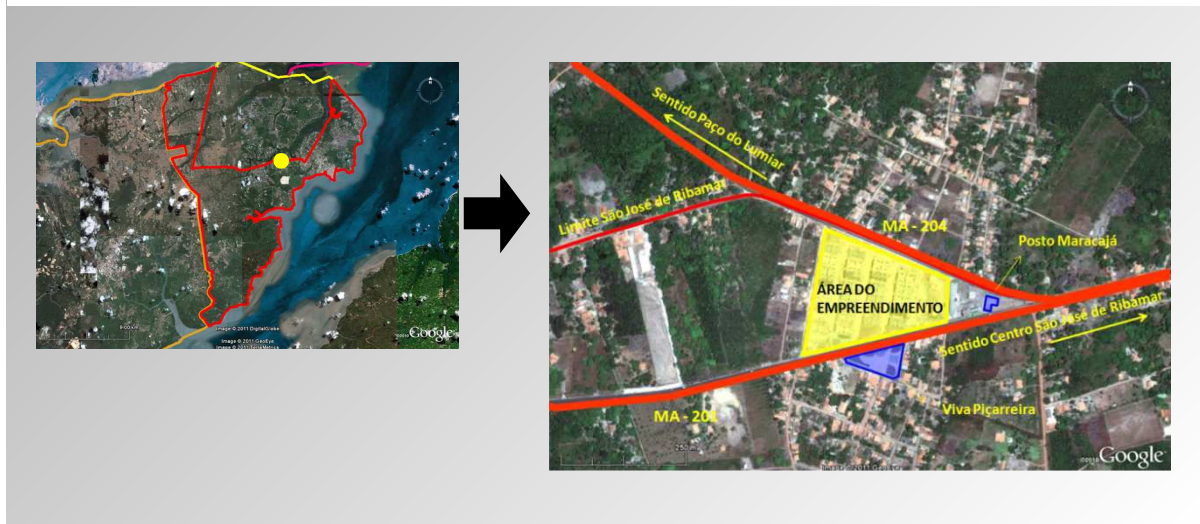
Fonte: Autora, 2011



## 4.1.7 – Residencial Pitangueiras

### 4.1.7.1 – Localização

Figura 22 - Localização - Residencial Pitangueiras



Fonte: Autora, 2011

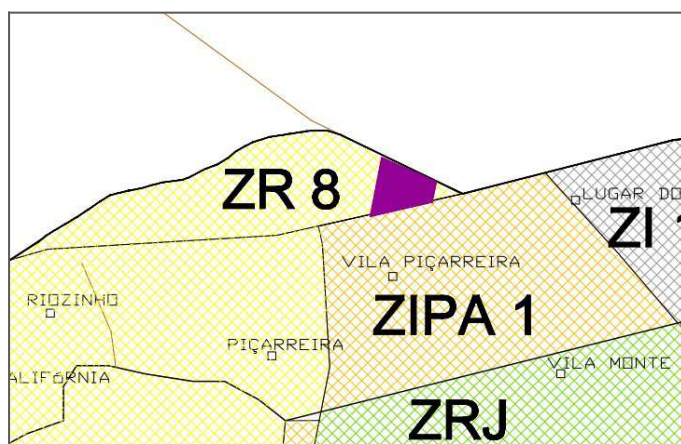
O Residencial Pitangueiras está localizado na parte centro-leste do município de São José de Ribamar, na Vila Piçarreira.

### 4.1.7.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento conta com uma área total de 44.294,51 m<sup>2</sup> e com 864 unidades habitacionais, além de 3.539,95 m<sup>2</sup> reservados para uso institucional.

### 4.1.7.3 - Zoneamento

Mapa 21 - Zoneamento - Residencial Pitangueiras



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

O empreendimento está situado na ZR-8, uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.



#### 4.1.7.4 – Tipo de edificação

As unidades habitacionais obedecem à tipologia de habitação multifamiliar vertical. Cada bloco é composto por dois prédios interligados pela caixa da escada. Cada prédio possui 16 apartamentos, distribuídos em 4 unidades de habitação por pavimento, em prédios de quatro pavimentos, e 12 apartamentos, também distribuídos em 4 unidades por pavimento, em prédios de três pavimentos. Todo o conjunto é murado.

**Figura 23 - Habitação multifamiliar - Residencial Pitangueiras**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.7.5 – Tipo de acesso

A principal de via de acesso ao empreendimento é a MA-201, uma estrada pavimentada com bom estado de conservação.

**Figura 24 - MA-201, principal via de acesso ao Residencial Pitangueiras**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.7.6 – Infra-estrutura disponível

**No interior do empreendimento:** A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

#### **No entorno do empreendimento**

##### **Equipamentos sociais e serviços –**

O empreendimento possui uma boa oferta de equipamentos sociais, traduzidos em praças, como o Viva Piçarreira, posto de saúde e escolas municipais, além de pequenos comércios de venda local.

**Figura 25 - Viva Piçarreira, centro de vivência e lazer**

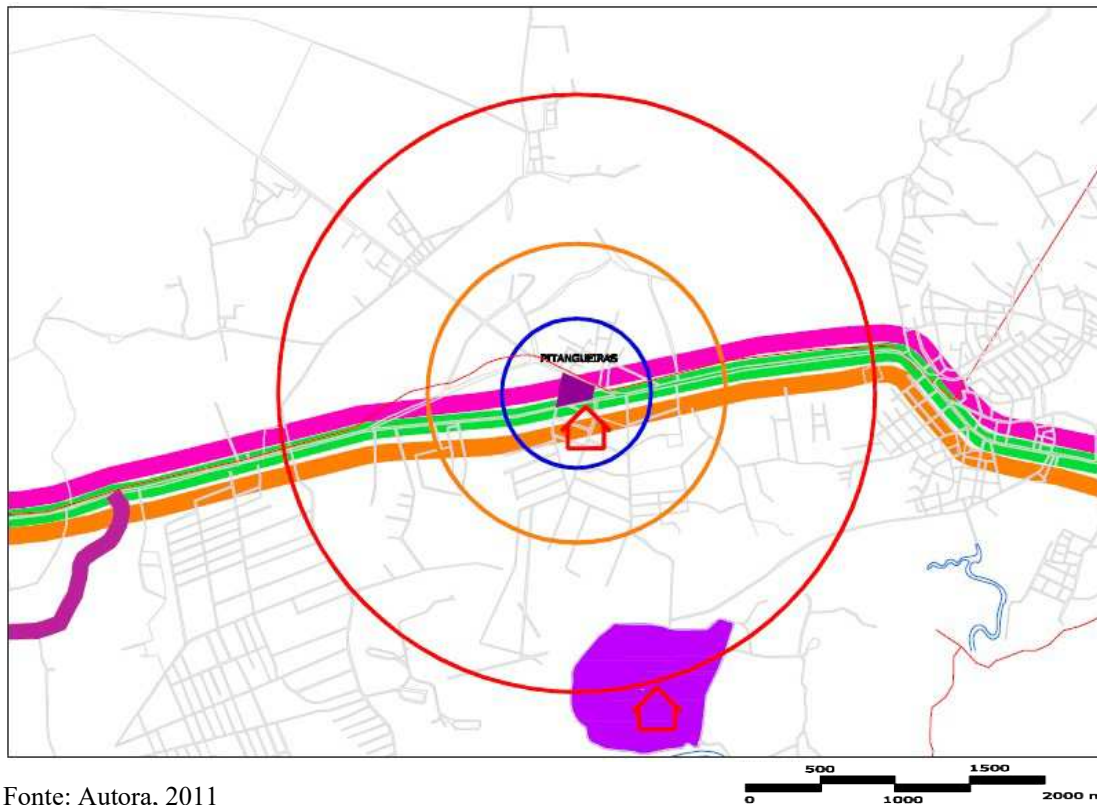


Fonte: Autora, 2011

##### **Transporte público disponível –**






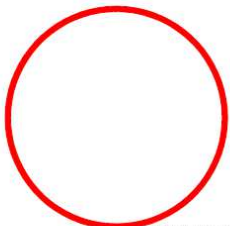
O empreendimento, por estar situado na margem da MA-201, possui uma boa oferta de transporte público no raio de 500 metros, composta por três linhas, como pode-se ver na Tabela 15. Destas três linhas, apenas uma – Ribamar Terminal Cohab – é integrada ao Terminal da Cohab, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas sem necessidade de pagar nova passagem. Não há oferta de linhas nos raios mais abrangentes.

Mapa 22 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Pitangueiras



Fonte: Autora, 2011

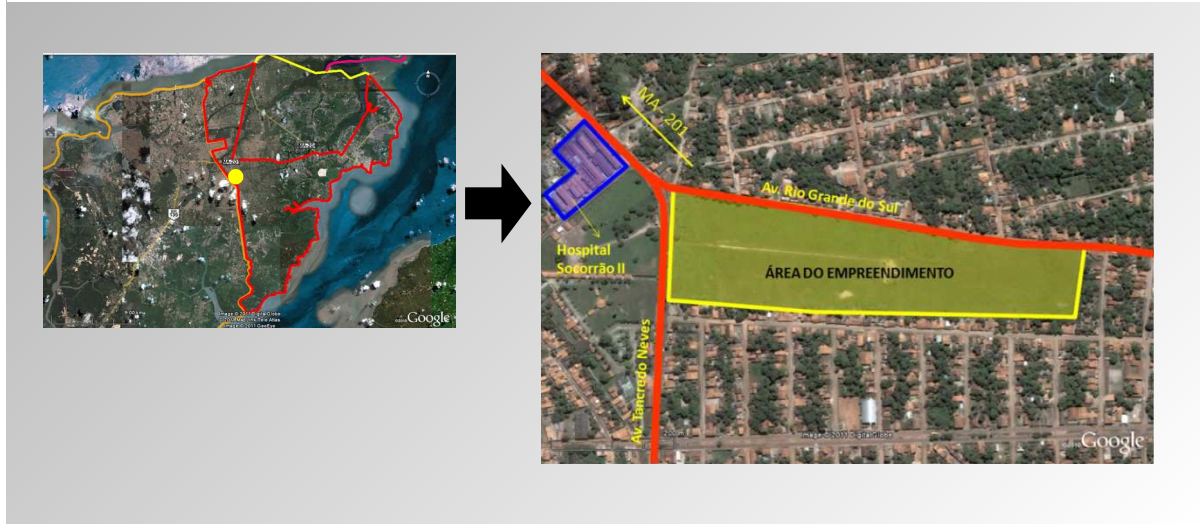
Tabela 15 - Oferta de transporte público - Residencial Pitangueiras

RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAS </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INEXISTÊNCIA DE LINHAS</li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INEXISTÊNCIA DE LINHAS</li> </ul>

## 4.1.8 – Residencial São José

### 4.1.8.1 – Localização

Mapa 23 - Localização - Residencial São José



Fonte: Autora, 2011

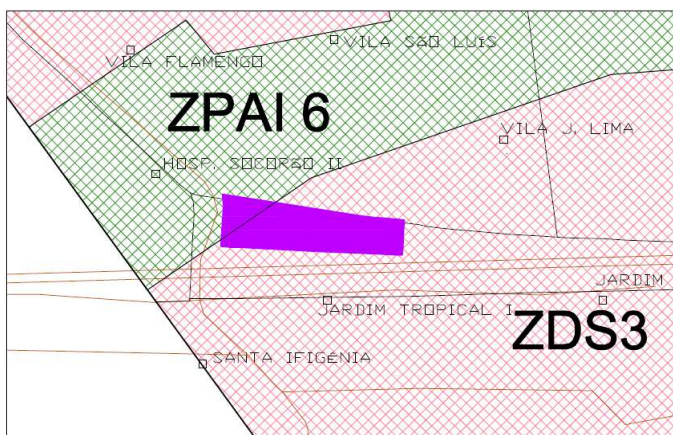
O Residencial São José está localizado na parte centro-oeste do município de São José de Ribamar, na Vila São Luís.

### 4.1.8.2 – Número de unidades e áreas

O empreendimento possui uma área total de 98.073,65 m<sup>2</sup> e 1.027 unidades de habitação, além de uma área reservada para uso institucional de 8.026,90 m<sup>2</sup>.

### 4.1.8.3 – Zoneamento

Mapa 24 - Zoneamento - Residencial São José



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

O empreendimento está situado, em sua maior parte, na ZDS 3 (Zona de Desenvolvimento Social 3), e uma pequena parte na ZPAI 6 (Zona de Proteção Ambiental



Integral 6). A ZDS permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbano-agrário e residencial; a ZPAI 6 permite o uso apenas para pesquisa científica, visitação pública, tratamento paisagístico e ambiental, não sendo permitida qualquer ocupação.

#### 4.1.8.4 – Tipo de edificação

Observa-se a presença das duas tipologias no empreendimento: habitações unifamiliares e multifamiliares, distribuídas em casas de pavimentos térreos, e blocos de apartamentos, respectivamente. Todo o conjunto habitacional é murado.

**Figura 26 - Habitação Multifamiliar - Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 27 - Habitação unifamiliar - Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.8.5 – Tipo de acesso

A principal de via de acesso ao empreendimento é a Estrada da Mata, ou Avenida Tancredo Neves, uma avenida com boas condições de pavimentação.

**Figura 28 - Estrada da Mata, via de acesso ao Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.8.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento –**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

##### **Equipamentos sociais e serviços –**

O conjunto apresenta uma boa oferta de equipamentos sociais, traduzidos em escolas, postos de saúde, hospital, situados próximos ao empreendimento.

**Figura 29 - Unidade de Saúde próxima ao Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

**Figura 30 - Escola de ensino fundamental e médio - próxima ao Residencial São José**



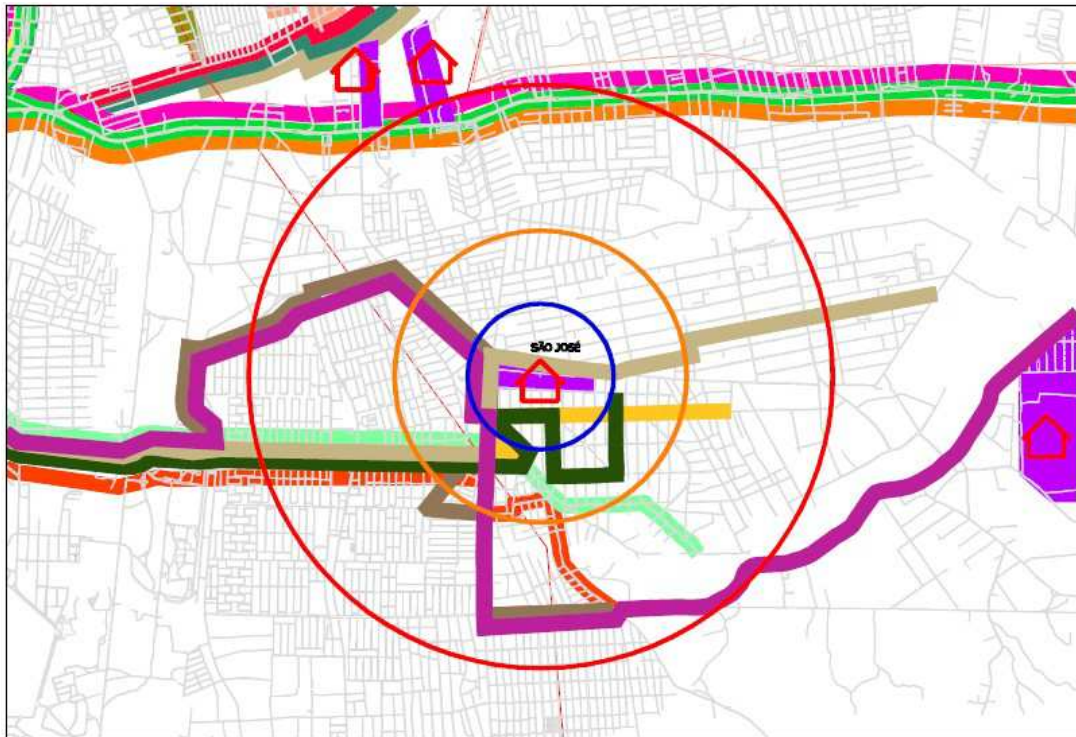
Fonte: Autora, 2011

### **Transporte público disponível –**

Dos nove empreendimentos, o Residencial São José é o que apresenta melhor oferta de transporte coletivo no raio de 500 metros. Todas as seis linhas dentro do raio de 500 metros são integradas ao Terminal do São Cristóvão, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas sem necessidade de pagar nova tarifa. Das seis linhas, três são alimentadoras, conduzindo apenas ao Terminal do São Cristóvão e retornando ao bairro de origem (Jota Lima, Alexandra Tavares e Mata Socorrão II) e as outras três são tronco-alimentadoras, conduzindo os passageiros à diversas centralidades do município de São Luís. Nos raios mais abrangentes, a oferta de linha escasseia, chegando a dispor de apenas 1 linha no raio de 1000 metros, e de 3 linhas no raio de 2000 metros, como pode-se ver na Tabela 16.












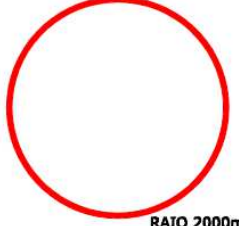



Mapa 25 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial São José



Fonte: Autora, 2011



Tabela 16 - Oferta de transporte público - Residencial São José

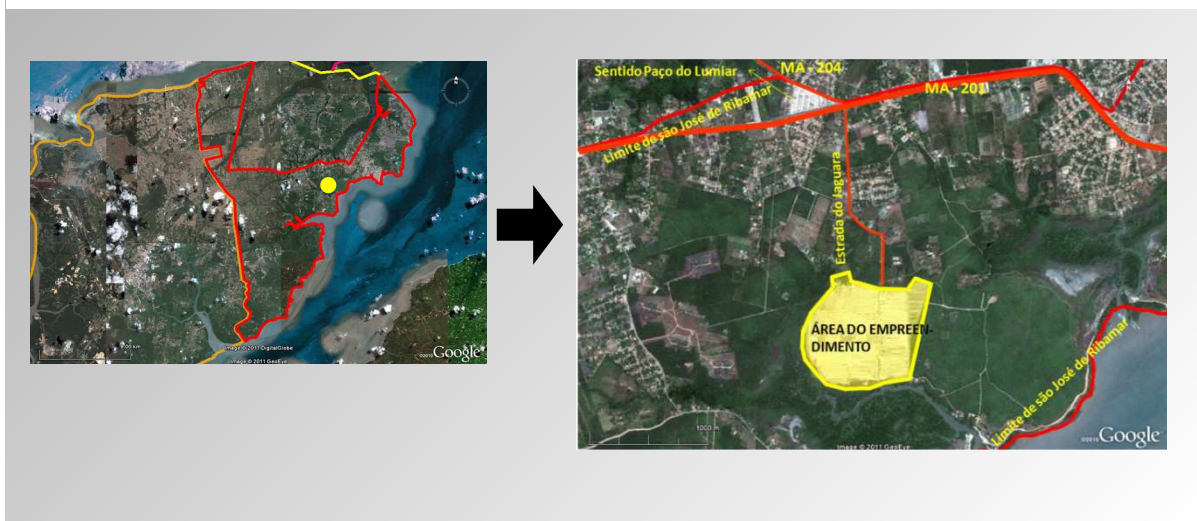
RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 664 JOTA LIMA </li> <li>• 669 ALEXANDRA TAVARES/SOCORRÃO II </li> <li>• 683 MATA/SOCORRÃO II </li> <li>• T-062 SOCORRÃO II RODOVIÁRIA </li> <li>• T-063 JARDIM TROPICAL/SANTOS DUMONT </li> <li>• T-064 TROPICAL SÃO FRANCISCO </li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• JARDIM AMÉRICA/ GENIPARANA </li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAB </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>

Fonte: Autora, 2011

#### 4.1.9 – Residencial Turiuba

##### 4.1.9.1 – Localização

Mapa 26 - Localização do Residencial Turiuba



Fonte: Autora, 2011

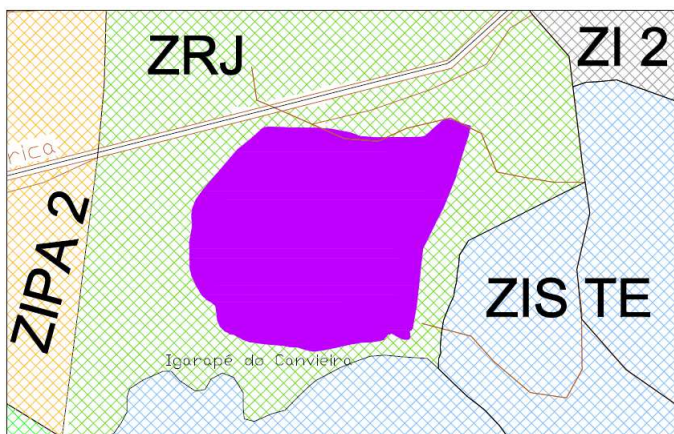
O Residencial Turiuba está localizado na parte centro-leste do município de São José de Ribamar, próximo à praia do Jararaí.

##### 4.1.9.2 – Número de unidades e áreas

É um empreendimento com área total de 741.562,38 m<sup>2</sup> e 3.151 unidades de habitação. Além da oferta de unidades habitacionais, o empreendimento também conta com a disponibilidade de área reservada para uso institucional (36.600,00 m<sup>2</sup>), para posterior construção de escolas, posto de saúde e creches.

##### 4.1.9.3 – Zoneamento

Mapa 27 - Zoneamento - Residencial Turiuba



Fonte: Plano Diretor Participativo, 2007

O empreendimento está situado na ZRJ (Zona Rural do Jararaí), uma zona que permite usos de caráter comercial, serviços, industrial, institucional, urbo-agrário e residencial.

#### **4.1.9.4 – Tipo de edificação**

As unidades habitacionais obedecem à tipologia de habitação unifamiliar, com uma casa por lote.

**Figura 31 - Habitação unifamiliar - Residencial Turiuba**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.9.5 – Tipo de acesso**

A única via de acesso ao empreendimento é a estrada do Janguara, uma via de terra batida que conduz ao conjunto depois de superada uma distância de 1.600 metros em relação a MA-201.

**Figura 32 - Estrada do Janguara - acesso ao Residencial Turiuba**



Fonte: Autora, 2011

#### **4.1.9.6 – Infra-estrutura disponível**

##### **No interior do empreendimento**

A infra-estrutura prevista no interior do empreendimento conta com vias pavimentadas, sistema de iluminação pública e estação de tratamento de esgoto própria, além de área reservada para uso institucional e de lazer.

##### **No entorno do empreendimento:**

##### **Equipamentos sociais e serviços –**

A disponibilidade de serviços e equipamentos sociais no Residencial Turiuba é um fator preocupante, dada a sua escassez no entorno do empreendimento. Caso os equipamentos de uso institucional previstos no interior do empreendimento não atendam à demanda, surgirá uma grande necessidade de deslocamentos em busca de serviços.

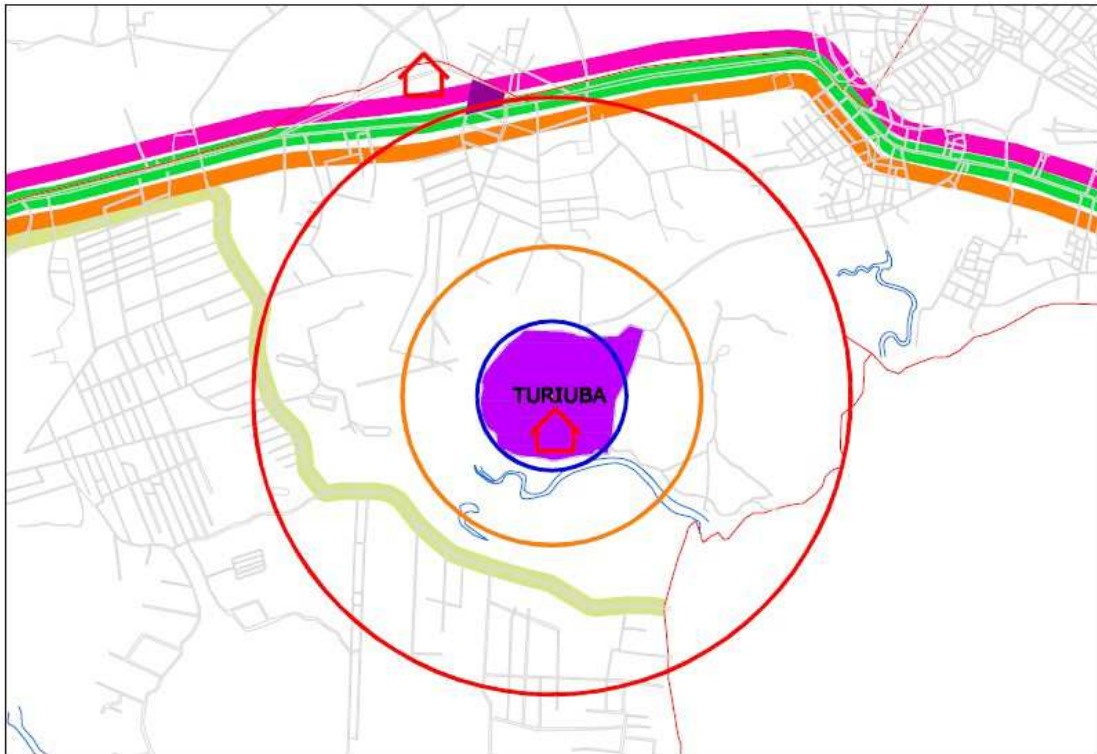
##### **Transporte público disponível –**

Das linhas atuantes dentro do raio máximo de influência estabelecido para análise, nenhuma delas está no raio de 500 metros, o que demonstra uma preocupante carência de transporte público. No raio intermediário (1000 m), nota-se a existência de uma linha de transporte público, mas que efetivamente não atenderá à demanda, pois o seu acesso é inviabilizado pela presença do mangue. Apenas no raio máximo de influência, o que apresenta maior dificuldade de acessibilidade, é que se dispõe de três linhas, a Ribamar São Francisco, Ribamar Terminal Cohab e Ribamar Deodoro. Todas estas linhas são intermunicipais, ou seja, conduzem apenas ao município de São Luís. Das três linhas, apenas uma acessa o Terminal de Integração Cohab-Cohatrac, de onde é possível fazer o transbordo para outras linhas sem pagar nova tarifa.

Desta forma, nota-se que, caso uma intervenção dos órgãos competentes não seja realizada, a população que irá residir nestes empreendimentos passará por graves problemas de mobilidade.






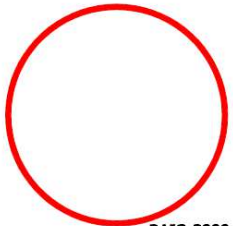



Mapa 28 - Linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial Turiuba



Fonte: Autora, 2011



Tabela 17 - Oferta de transporte público - Residencial Turiuba

OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO/ RESIDENCIAL TURIUBA	
RAIOS DE PERCURSO	LINHAS DE ÔNIBUS
 RAI0 500m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• INEXISTÊNCIA DE LINHAS</li> </ul>
 RAI0 1000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-983 BOA VIAGEM (SEM ACESSO) </li> </ul>
 RAI0 2000m	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 012 RIBAMAR SÃO FRANCISCO </li> <li>• A-996 RIBAMAR TERMINAL COHAB </li> <li>• 016 RIBAMAR DEODORO </li> </ul>

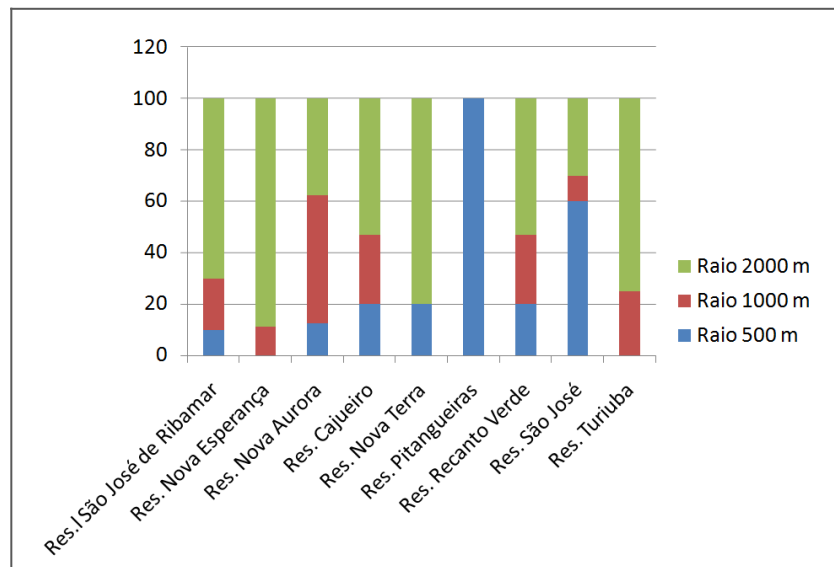
Fonte: Autora, 2011

#### 4.2 - Estudos de caso: análise

Para a escolha dos dois empreendimentos para análise, buscou-se levar em conta um empreendimento que demonstrasse uma boa oferta de transporte coletivo e de serviços, e de outro, que apresentasse escassez destes dois elementos.

O gráfico abaixo apresenta a situação de oferta de transporte público em cada um dos empreendimentos, de acordo com os raios de distância:

**Gráfico 7 - Comparativo da oferta de transporte coletivo nos empreendimentos**



Fonte: Autora, 2011

Percebe-se que, do ponto de vista do acesso ao transporte coletivo, sobressaem-se dois empreendimentos com melhor oferta, o Residencial Pitangueiras e o Residencial São José. Entretanto, Pitangueiras apresenta oferta de transporte coletivo apenas no raio de 500 metros. E das três linhas disponíveis, apenas uma é integrável. Desta forma, escolheu-se o **Residencial São José**, por apresentar a melhor porcentagem de oferta de transporte coletivo no raio de 500 metros (60% das linhas que atuam próximo ao empreendimento estão neste raio), e por estas linhas serem integráveis aos terminais, facilitando o transbordo dos passageiros e uma maior possibilidade de deslocamento. E por coincidência, o Residencial São José é o que apresenta uma melhor oferta de equipamentos urbanos e serviços situados no seu entorno, como pôde ser notado na apresentação geral de todos os empreendimentos.

A análise do empreendimento em pior situação de oferta de transporte coletivo coube ao **Residencial Turiuba**, por ser o único empreendimento a não possuir oferta de transporte até o raio de 2000 metros. A existência de uma linha de transporte coletivo dentro do raio de 1000 metros do empreendimento (Praia de Boa Viagem) não pressupõe a possibilidade de acesso, pois não há estrada ou via que conduza à linha, e para que o morador

chegasse até ela, teria que superar uma vasta porção de mangue existente no local. O Residencial Turiuba também é o que apresenta um maior déficit de oferta de equipamentos urbanos e de serviços no seu entorno, como será visto a seguir.

#### 4.2.1 - Estudo de caso 1: Residencial São José

##### Critérios de análise

**Critério 1 - A habitação, para ser considerada enquanto moradia, deve reunir em seu entorno a oferta de equipamentos sociais, tais como escolas, postos de saúde, comércios e serviços.**

Antes de partirmos para a análise da oferta de serviços no entorno do empreendimento, cabe analisar o parcelamento do solo no interior do empreendimento, para compreender quanto será disponibilizado de áreas reservadas para uso institucional.

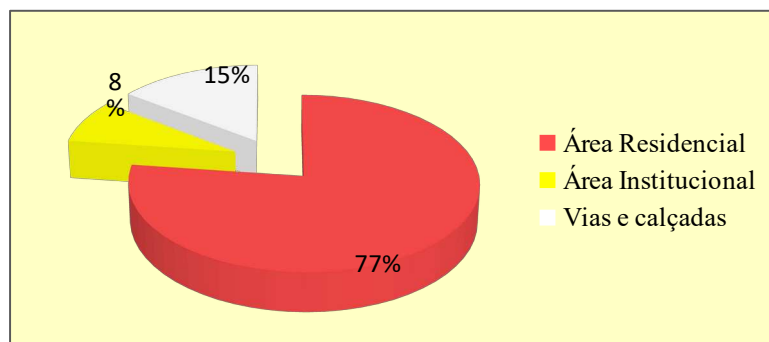
O Residencial São José conta, como foi visto, com um total de 1.207 unidades. Esta parcela destinada ao uso residencial representa 77% da área total do empreendimento. As demais áreas, como se pode ver no Gráfico 8, são destinadas ao uso institucional (escolas, creches, postos de saúde), cabendo apenas 8% da área total a este uso, e ao uso para circulação, com vias e calçadas (15%).

**Figura 33 - Parcelamento do solo - Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

**Gráfico 8 - Parcelamento do solo - Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

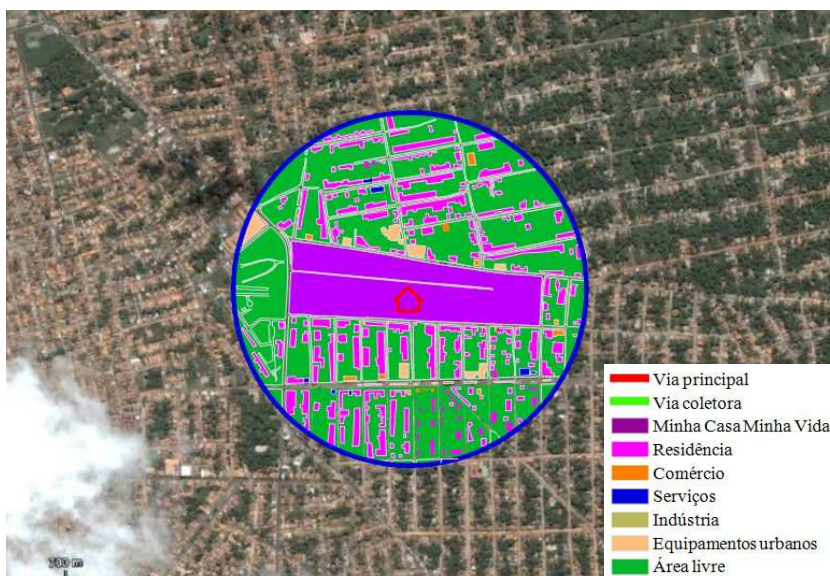


Do ponto de vista do atendimento às normas da Lei de Uso e Ocupação do Solo do município de SJR, o parcelamento está dentro das regras, como é possível verificar na Tabela 20. Contudo, não se pode evitar o questionamento de que essa porcentagem não será suficiente para atender à população residente.

Partindo da estimativa que uma família seja composta por quatro integrantes, o total de moradores no Residencial pode chegar ao número de 4.828. Em relação ao uso institucional, de acordo com o Secretário Adjunto de Obras do município de SJR, José Raimundo Ribeiro “a gestão municipal está comprometida a construir, na área reservada a uso institucional, uma escola de ensino fundamental, com seis salas de aula, uma escola de ensino infantil, com quatro salas de aula, além de uma unidade de saúde.” Ora, partindo do pressuposto que cada habitação conte com duas crianças em fase de alfabetização, a estimativa é que se tenha uma demanda de 2.414 crianças. É possível deduzir que apenas duas escolas com 10 salas de aula ao todo não serão capazes de atender este número, cabendo ao entorno ou até mesmo de áreas mais distantes a tarefa de dispor este serviço.

O mapeamento do uso e da ocupação do entorno foi feito, portanto, para determinar a oferta de serviços e de equipamentos, e conseqüentemente, a possível necessidade que os moradores terão para utilizar o transporte público em busca destes serviços, em face da quantidade de oferta existente. O mapeamento foi feito levando em consideração o mesmo raio de 500 metros adotado para um melhor acesso às linhas de transporte coletivo, por se julgar ser uma boa distância para se caminhar a pé, sem necessidade de transporte.

**Mapa 29 - Uso e ocupação do entorno - Residencial São José**



Fonte: Autora, 2011

Nota-se no entorno um predomínio do uso residencial. Os lotes se alternam entre pouco adensados, com ocupação do lote entre 10% a 40%, e medianamente adensados, caracterizados por possuírem cerca de 40% a 70% do seu total ocupado. A oferta de serviços e equipamentos urbanos é pequena, mas é representativa no bairro, com a presença de hospitais, escolas e postos de saúde.

Desta forma, apesar da oferta ainda ser pequena, é possível caracterizar o empreendimento como uma moradia em potencial, pois reúne em seu entorno a oferta de equipamentos sociais, como escolas, postos de saúde, comércios e serviços.

**Critério 2 – A habitação deve traduzir as aspirações de diferenciação e territorialidade dos habitantes em relação a vizinhos e pessoas de fora de seu grupo. (RAPOPORT, 1984)**

Os conjuntos habitacionais do programa MCMV são facilmente identificáveis, por apresentarem um padrão estético repetido à exaustão. Pautadas numa justificativa de viés econômico, em que se busca minimizar ao máximo os gastos com a construção e com o acabamento dos edifícios para garantir o baixo valor de custo para a população, as construtoras acabam investindo em soluções arquitetônicas homogêneas e incapazes de traduzir um tom de diferenciação, desejado pelos seus moradores.

Entretanto, apesar da solução arquitetônica apresentada no Residencial São José ser igual a todas as outras do programa MCMV, a oferta habitacional do empreendimento oferece duas possibilidades distintas: a de adquirir uma casa de pavimento térreo ou um apartamento, como se pode atestar na Figura 26 e Figura 27.

A escolha da tipologia é feita no ato da inscrição, onde o candidato pode escolher qual tipo de habitação pode atender melhor suas expectativas de moradia. Esta flexibilidade é importante, pois garante uma melhor dinâmica para o futuro morador, que poderá, conforme suas necessidades, realizar benfeitorias em sua habitação, de forma que ela possa representar melhor o seu modo de vida.

Assim, as tipologias de habitação existentes no Residencial São José não oferecem aspirações de diferenciação e territorialidade dos habitantes em relação aos seus vizinhos, mas apresentam uma deixa ao flexibilizar as opções de oferta.

**Critério 3 – Um empreendimento habitacional, para ser considerado dotado de boa acessibilidade, deve possuir uma oferta de transporte público próximo à habitação, e deve ser capaz de possibilitar o deslocamento dos habitantes a vários pontos da cidade.**

Do total de linhas de transporte coletivo que atendem ao Residencial São José, 60% delas está ao alcance de menos de 500 metros de caminhada, como se pode ver no Mapa 25.

A tabela 18 apresenta os itinerários das linhas que atendem ao empreendimento. Percebe-se, portanto, que o conjunto possui uma boa acessibilidade ao transporte coletivo, tanto pela boa oferta de linhas, quanto pela diversidade de deslocamento que elas oferecem.

**Tabela 18 - Itinerários das linhas que atendem o Residencial São José**

RAIOS	LINHAS	ITINERÁRIOS
500 metros	Jota Lima	SÃO CRISTÓVÃO
	Alexandra Tavares/Socorrão II	SÃO CRISTÓVÃO
	Mata/Socorrão II	SÃO CRISTÓVÃO
	Socorrão II Rodoviária	SÃO CRISTÓVÃO - ALEMANHA - MONTE CASTELO - CENTRO
	Jardim Tropical/Santos Dumont	SÃO CRISTÓVÃO - TIRIRICAL - OUTEIRO DA CRUZ - AREINHA
	Tropical São Francisco	SÃO CRISTÓVÃO - COHAB - RENASCENÇA - SÃO FRANCISCO - CENTRO
1000 metros	Jardim América/Geniparana	SÃO CRISTÓVÃO - ALEMANHA - MONTE CASTELO - CENTRO
2000 metros	Ribamar/São Francisco	SEDE DE SJR - MA 201 - COHAB - JARACATI - SÃO FRANCISCO - RENASCENÇA
	Ribamar Terminal Cohab	SEDE DE SJR - MA 201 - COHAB
	Ribamar Deodoro	SEDE DE SJR - ANIL - OUTEIRO DA CRUZ - JOÃO PAULO - MONTE CASTELO - CENTRO

Fonte: Autora, 2011

#### 4.2.2 – Estudo de caso 2: Residencial Turiuba

##### Critérios de análise

**Critério 1 - A habitação, para ser considerada enquanto moradia, deve reunir em seu entorno a oferta de equipamentos sociais, tais como escolas, postos de saúde, comércios e serviços.**

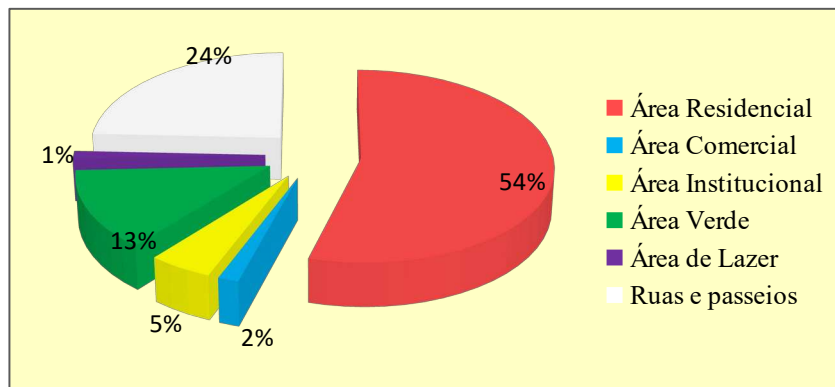
O Residencial Turiuba conta com um total de 3.151 unidades. Esta parcela destinada ao uso residencial representa 54% da área total do empreendimento. As demais áreas, como se pode ver no Gráfico 9, são destinadas aos usos institucional (5%), comercial (1,6%), lazer (1,41%), ao uso para circulação, com vias e passeios (24,31%) e a áreas verdes (13,35%).

**Figura 34 - Parcelamento do solo - Residencial Turiuba**



Fonte: Autora, 2011

**Gráfico 9 – Parcelamento do solo – Residencial Turiuba**



Fonte: Autora, 2011

De acordo com José Raimundo, “a gestão municipal está comprometida em construir, dentro da área reservada para uso institucional, uma escola de ensino fundamental de dez salas, de uma escola de ensino infantil de quatro salas, além de uma unidade de saúde.”

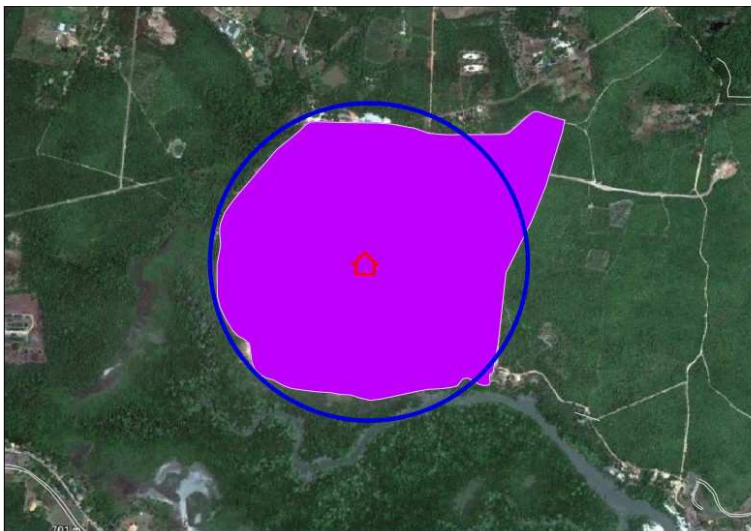
Partindo da mesma análise feita anteriormente, e considerando que uma família seja composta por quatro integrantes, o total de moradores no Residencial Turiuba pode chegar ao número de 12.604. Tendo como pressuposto que cada habitação conte com duas crianças em fase de alfabetização, a estimativa é que se tenha uma demanda de 6.302 crianças. É possível deduzir que apenas duas escolas com 14 salas de aula ao todo não serão capazes de atender este número. É possível deduzir até mesmo um cenário bem pior: a área destinada para uso institucional, que é da ordem de apenas 5% do total do terreno, não será capaz de atender a demanda da população por serviços e equipamentos, que

consequentemente buscará apoio no transporte coletivo para encontrar estes serviços fora da área de moradia.

No entorno do empreendimento, a situação é desoladora. Num raio de 500 metros, não há oferta de serviços e equipamentos no entorno além das que serão construídas no próprio conjunto.

A construção de um conjunto habitacional em uma localização tão erma e sem infra-estrutura permite a conclusão de que não é possível qualificá-la enquanto moradia, pois não reúne em seu entorno a oferta de equipamentos sociais. É tão somente um conjunto de unidades habitacionais.

**Mapa 30 - Entorno do Residencial Turiuba**



Fonte: Autora, 2011

**Critério 2 – A habitação deve traduzir as aspirações de diferenciação e territorialidade dos habitantes em relação a vizinhos e pessoas de fora de seu grupo. (RAPOPORT, 1984)**

Todas as unidades habitacionais do conjunto Turiuba são padronizadas e distribuídas em quadras a perder de vista, como mostra a Figura 35. Repete-se aqui o mesmo padrão de produção habitacional da maioria dos programas MCMV do Brasil. Cada unidade é, tanto do ponto de vista estético quanto funcional, exatamente igual à outra. Este modelo de produção habitacional despreza necessidades particulares, ao inviabilizar a possibilidade de construir unidades maiores ou menores, de acordo com necessidades diferenciadas de cada família. Não possibilita, no ato de sua implantação, possibilidades de diferenciação e territorialidade, afirmadas por Rapoport.

**Figura 35 - Residencial Turiuba**

Fonte: Autora, 2011

**Critério 3 – Um empreendimento habitacional, para ser considerado dotado de boa acessibilidade, deve possuir uma oferta de transporte público próximo à habitação, e deve ser capaz de possibilitar o deslocamento dos habitantes a vários pontos da cidade.**

A vasta extensão do empreendimento, aliada à falta de oferta de equipamentos e serviços, gerará uma grande necessidade de deslocamento. O cenário não é nada otimista, se for levado em consideração que, aliado ao grande contingente de pessoas que residirá no empreendimento, praticamente não há oferta de transporte público.

A tabela 19 ilustra a escassez de possibilidade de deslocamento nos itinerários das linhas que atendem ao conjunto. É possível concluir que o empreendimento apresenta uma péssima acessibilidade, tanto do ponto de vista do acesso ao transporte coletivo, quanto das possibilidades de deslocamento dos transportes coletivos existentes.

**Tabela 19 – Itinerários das linhas que atendem ao Residencial Turiuba**

RAIOS	LINHAS	ITINERÁRIOS
500 metros	Inexistente	INEXISTENTE
1000 metros	Boa Viagem (inacessível)	PRAIA DE BOA VIAGEM - MA 201 - COHAB
2000 metros	Ribamar/São Francisco	SEDE DE SJR - MA 201 - COHAB - JARACATI - SÃO FRANCISCO - RENASCENÇA
	Ribamar Terminal Cohab	SEDE DE SJR - MA 201 - COHAB
	Ribamar Deodoro	SEDE DE SJR - ANIL - OUTEIRO DA CRUZ - JOÃO PAULO - MONTE CASTELO - CENTRO

Fonte: Autora, 2011

#### **4.3 - A atuação da gestão municipal no processo**

Este tópico é equivalente à análise conforme o Critério 4, que estabelece que cabe ao poder público promover o uso habitacional em áreas consolidadas e dotadas de infraestrutura, assegurando níveis adequados de acessibilidade. Para efeito metodológico, buscou-



se analisar o quarto critério em um tópico separado dos demais, uma vez que a atuação da gestão municipal é a mesma para todos os empreendimentos.

O Plano Diretor do Município de São José de Ribamar foi criado pela Lei Municipal nº 645/2006 e definiu uma série de metas e diretrizes para orientar a gestão municipal na implementação da política urbana.

No que diz respeito à Política de Habitação do município, o art. 101 do Plano Diretor estabelece como dever do governo municipal:

Art. 101- A Política Habitacional do Município tem como objetivos (...) V - promover o uso habitacional e a regularização física e fundiária em áreas consolidadas e dotadas de infra-estrutura, utilizando, quando necessário, os instrumentos previstos na Lei Federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001;

VII – articular, por meio de ações integradas, as instâncias estadual, federal e municipal de governo no setor de habitação, para otimizar os recursos, integrar ações e garantir condições dignas de moradia;

VIII - desenvolver, sempre que possível, projetos articulados com municípios vizinhos, visando a integração viária, a distribuição adequada de serviços públicos e da infra-estrutura e, ainda, a redução dos gastos públicos.

Art. 103 - A Prefeitura deve realizar o diagnóstico das condições de moradia no Município, identificando seus diferentes aspectos, de forma a quantificar e qualificar os problemas relativos às moradias em situação de risco, loteamentos irregulares, favelas, sem-teto, co-habitações e casas de cômodos, áreas que apresentam ocorrências de epidemias, áreas com alto índice de criminalidade, áreas com solo contaminado, áreas de preservação ambiental ocupadas por moradia. Parágrafo único. Esse diagnóstico visará garantir informações atualizadas sobre a situação habitacional no Município, especialmente em relação ao déficit e às necessidades habitacionais.

Art. 104 - O Município deve conceder, na forma da lei complementar, incentivos para a implantação de programas habitacionais de interesse social a proprietários de imóveis localizados no seu território.

Art. 106 - A Política Habitacional do Município deve aplicar os instrumentos constantes da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e os recursos advindos da valorização imobiliária resultantes da ação do Poder Público, preferencialmente na produção de unidades habitacionais para a população de baixa renda, com qualidade e conforto, assegurando níveis adequados de acessibilidade, de serviços de infra-estrutura básica, equipamentos sociais, de educação, saúde, cultura, assistência social, segurança, abastecimento, lazer e recreação.

Art. 107 - Fica criado o Conselho Municipal de Habitação, a ser regulamentado por norma específica, com o objetivo de definir a Política Municipal de Habitação e gerenciar os programas habitacionais e os recursos destinados à moradia no Município. (LEI nº 645, 2006, p.37-38)

Quanto à gestão da mobilidade, o Plano Diretor do município define que

IX - A garantia de acesso, meios de transporte e deslocamento a todos os pontos do município, deve respeitar, preservar e valorizar os recursos naturais e turísticos existentes na região; (LEI nº 645, 2006, p.7)

Art. 123 - Fica criado o Plano Viário, a ser regulamentado por norma específica, coordenado por órgão municipal e elaborado pelo Poder Executivo Municipal, com a colaboração dos operadores de transportes, empresas e entidades privadas do setor, e órgãos competentes do Estado e da União. Art. 124 - O Plano Viário tem como objetivo geral o aprimoramento da qualidade da movimentação e do deslocamento de pessoas e cargas, a criação de meios e garantias de segurança da população, implantação de transportes coletivos no Município e a promoção de campanhas de educação. (LEI nº 645, 2006, p.44)



O MCMV, apesar de tratar-se de um programa habitacional de iniciativa do governo federal, deve se adequar a essas diretrizes e se conformar ao planejamento territorial urbano do município. No entanto, ao realizarmos uma análise minuciosa de cada uma dessas diretrizes veremos que essa premissa nem sempre é seguida a risca.

O 5º parágrafo do Art. 101 define que um dos objetivos do município é promover o uso habitacional em áreas consolidadas e dotadas de infra-estrutura. Quando questionado sobre os critérios para escolha dos locais de implantação dos empreendimentos, o secretário adjunto de obras José Raimundo Ribeiro afirmou que:

O MCMV é um programa do Governo Federal que interage diretamente com o empresariado da construção civil. As empresas adquirem os terrenos, elaboram os projetos conforme exigências da CEF e dos municípios, aprovam nas duas instâncias e executam as obras. Em São José de Ribamar foram aprovados 12 projetos, totalizando 16.155 unidades habitacionais. Todos com infra-estrutura viária, saneamento básico e iluminação pública resolvidos pelo empreendimento. A grande maioria dos conjuntos habitacionais está em áreas já servidas de serviços e políticas públicas. A exceção fica por conta do Residencial Turiuba, situado a 1,6Km da MA-201. Neste caso, o Município assumiu compromisso de construir o acesso e alguns equipamentos comunitários, como escolas, unidades de saúde e uma praça. É certo que, com o advento de todos estes empreendimentos, o município deverá buscar parcerias no âmbito estadual e federal para atender as demandas em educação, saúde, lazer e outros serviços públicos.<sup>1</sup>

Sobre a existência ou não de ações integradas nas instâncias estadual, federal e municipal de governo no setor de habitação para otimizar os recursos, como determina o parágrafo VI, José Raimundo afirma que

Na realidade não existem ações oficialmente constituídas. No entanto, é obrigação do gestor público, buscar parcerias na esfera estadual e federal no sentido de atender às necessidades básicas dos habitantes do município. Estas parcerias devem ser constituídas e traduzidas em ações que se entrelacem e se completem. Dessa forma, um recurso captado no Ministério dos esportes, por exemplo, para construir uma “Praça da Juventude” no Residencial Turiuba, otimiza e completa os recursos investidos nas unidades habitacionais.<sup>1</sup>

Sobre a existência de projetos articulados com municípios vizinhos, visando a integração viária, a distribuição adequada de serviços públicos e da infra-estrutura, a resposta de José Raimundo foi negativa.

Quando indagado se a gestão municipal realizou um diagnóstico das condições de moradia no Município, determinando qual a demanda por habitação social, e sobre a manutenção da atualização da base de dados sobre a situação habitacional do município, José Raimundo afirmou que “os estudos que determinaram o déficit habitacional do município de São José de Ribamar foram realizados pelo IBGE. Este déficit foi estimado em 12%.”<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Informações obtidas em entrevista com o secretário adjunto de Obras da prefeitura de SJR, em junho de 2011

<sup>2</sup> Informações obtidas em entrevista com o secretário adjunto de Obras da prefeitura de SJR, em junho de 2011

A respeito da existência de uma lei complementar que incentive a implantação de programas habitacionais de interesse social a proprietários de imóveis localizados no seu território, José Raimundo esclarece que “Não existe lei. Existe um incentivo para quem constrói unidades de interesse social que é a redução do lote para as dimensões mínimas de 125 m<sup>2</sup>”<sup>2</sup>

De acordo com o Art. 107, deve-se criar o Conselho Municipal de Habitação, cujos objetivos são os de definir a Política Municipal de Habitação e gerenciar os programas habitacionais e os recursos destinados à moradia no Município. Sobre a criação e atuação da Política Municipal de Habitação e do Conselho nas decisões, José Raimundo esclarece que

O Município de São José de Ribamar iniciou este ano a elaboração do Plano Municipal de Habitação, com previsão de conclusão para dezembro de 2011. Infelizmente, apesar do Conselho estar constituído, ele não participou de nenhuma decisão do programa MCMV.<sup>2</sup>

De acordo com o IX parágrafo do Art. 9º, constituem objetivos físico-territoriais e ambientais, a garantia de acesso, meios de transporte e deslocamento a todos os pontos do município. Sobre a existência de algum plano de mobilidade em estudo para melhorar as condições de acesso a todos os pontos do município, a resposta de José Raimundo foi negativa.

O Art. 124 do Plano Diretor de SJR estabelece que o Plano Viário tem como objetivo geral o aprimoramento da qualidade da movimentação e do deslocamento de pessoas e cargas, a criação de meios e garantias de segurança da população, implantação de transportes coletivos no Município e a promoção de campanhas de educação. Sobre o andamento do Plano, José Raimundo afirma que

São José de Ribamar ainda não tem Plano Viário. No entanto foram criadas estratégias para otimizar os recursos destinados ao setor viário. Primeiro deu-se prioridade para pavimentar as vias utilizadas pelo transporte público. Em seguida as ligações entre bairros. E por último as vias secundárias. Nos últimos seis anos foram asfaltados, aproximadamente, 100 km de vias. Ainda resta muito a fazer.<sup>3</sup>

De acordo com o Art. 106, a Política Habitacional do Município deve assegurar a produção de unidades habitacionais para a população de baixa renda, com qualidade e conforto, assegurando níveis adequados de acessibilidade. Sobre a existência de algum projeto de aumento de frota de ônibus ou de criação de novas linhas para as áreas do empreendimento, José Raimundo afirma que

As linhas de transporte público que servem o Município são linhas semi-urbanas. No caso administradas pelo Estado. Na região metropolitana da Grande São Luís, houve um acordo que passou a gestão do transporte público para a prefeitura de São Luís, através da SMTT. A Prefeitura de São José de Ribamar juntamente com o Governo

---

<sup>3</sup> Informações obtidas em entrevista com o secretário adjunto de Obras da prefeitura de SJR, em junho de 2011

do Estado e a SMTT já estão iniciando os estudos para dimensionamento do transporte público para todos os empreendimentos do MCMV.<sup>3</sup>

De fato, em convênio consolidado no processo nº 1385/2006 e publicado no Diário Oficial da União no dia 24 de abril de 2007, fica estabelecida a transferência por parte do Estado do Maranhão, através da SINFRA, para o município de São Luís, através da SEMTUR, do gerenciamento das linhas semi-urbanas dos municípios de São José de Ribamar, Raposa e Paço do Lumiar que são operadas em áreas circunvizinhas à cidade de São Luís, com prazo de cinco anos.

Dessa forma, a prefeitura de SJF encontra-se de mãos atadas em relação ao planejamento de transportes, uma vez que as suas linhas de ônibus são todas semi-urbanas e, portanto, administradas pela SMTT.

Em relação à concepção dos projetos do MCMV em São José de Ribamar, todos, com exceção do Nova Terra, que utiliza uma parte do terreno que é de proteção ambiental, foram desenvolvidos respeitando a destinação de percentuais do terreno para uso institucional (Tabela 20). No entanto, a construção dos equipamentos comunitários não foi prevista no orçamento dos conjuntos habitacionais, ficando a cargo da prefeitura a construção de escolas, unidades de saúde e espaços culturais.

**Tabela 20 - Destinação de usos institucionais e comuns para Parcelamento e Loteamentos**

Uso / Porte	Até 1,00 ha ou 35 UN	Até 3 ha ou 60 UN	Até 5 ha ou 90 UN	Maior que 5 ha ou mais que 90 UN
Educação, Saúde e Cultura	-	2%	3%	4%
Outros Usos Institucionais	-	1%	2%	3%
Área Verde	8%	8%	8%	8%
Percentagem Total para Usos Institucionais	8%	11%	13%	15%

Fonte: Lei Complementar nº07, 2007

Essas áreas de uso institucional ficam localizadas no interior dos terrenos destinados à construção dos conjuntos habitacionais e a sua existência produz um impacto positivo na mobilidade da cidade, uma vez que a população não precisa sair do conjunto para ter acesso aos serviços públicos básicos, aliviando assim a demanda ao sistema de transporte. No entanto, caso esses equipamentos comunitários não sejam construídos imediatamente, com a inauguração dos conjuntos habitacionais, as pessoas serão forçadas a procurar os serviços públicos fora da região de influência dos empreendimentos, agravando o problema da segregação espacial da cidade.

Percebe-se aqui uma falta de integração entre as instâncias federal, estadual e municipal, na medida em que os recursos para a construção dos equipamentos comunitários poderiam estar previstos no orçamento dos conjuntos habitacionais. A prefeitura de SJR, de certo modo, vem se articulando no sentido de compensar esse descompasso entre as esferas federal e municipal, mas é claro perceber esta lacuna no programa, que destina recursos para a habitação, mas se isenta de investir em equipamentos urbanos para o entorno.

As informações obtidas demonstram que, tanto o Plano Diretor quanto a gestão municipal de SJR não estavam preparadas para o impacto do empreendimento. O Plano Diretor de SJR, concebido antes do programa MCMV, não apresenta alternativas, traduzidas em termos de instrumentos urbanísticos, que impeçam a utilização do solo urbano para sua finalidade primordial, que é a de garantir a justiça social, com a oferta de habitação e políticas de mobilidade. Raquel Rolnik sugere a adoção de algumas ferramentas que visem garantir esse objetivo, tais como a criação das chamadas ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social), a cobrança de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo no tempo, os Consórcios Imobiliários e a desapropriação com pagamento em títulos da dívida pública, entre outros. (SECRETARIA NACIONAL, 2010)

## **CONCLUSÃO**

Ao longo do presente trabalho tentou-se abordar a evolução das políticas de mobilidade urbana e habitação no Brasil, de modo que pudéssemos apresentar as conquistas da sociedade traduzidas em termos de instrumentos de efetivação da política urbana e de mecanismos que garantissem a gestão democrática das cidades.

A visita ao contexto histórico concernente às políticas públicas de habitação e transporte no Brasil revelou um cenário que desestimulava a integração dos programas habitacionais às demais políticas de desenvolvimento urbano. A criação do primeiro órgão voltado para a gestão da habitação, o BNH, representou um importante passo para o Estado reconhecer o seu papel como provedor de políticas públicas, mas o seu modelo centralizador de gestão, aliado à sua má lógica de desenvolvimento ancorada no mercado, geraram o seu fracasso. Todas as iniciativas subseqüentes relativas à habitação e transporte foram dispersas e tomadas, em sua maioria, pelos municípios e estados.

A retomada das políticas habitacionais e de transporte pelo Estado só ganhou novo fôlego com o advento da Constituição Federal de 1988, que reconhece a importância de construir diretrizes que integrem habitação e desenvolvimento urbano.

A criação do Estatuto das Cidades, em 2001, e do Ministério das Cidades, em 2003, surge para corroborar a importância dessa gestão integrada. A sugestão de instrumentos urbanísticos democráticos, como a criação de planos diretores participativos, inaugurou uma nova forma de pensar o planejamento urbano no Brasil.

Contudo, ao contrário do que foi imaginado antes do exaustivo processo de pesquisa, o programa habitacional MCMV não foi gerado no seio destes instrumentos de gestão democrática. Sua criação surgiu mais para preencher uma lacuna na crise econômica de 2009 do que para apresentar soluções estruturadas num processo de planejamento e discussão.

O Plano Diretor de SJR foi implementado em 2006. Suas diretrizes e normas, portanto, não foram devidamente preparadas para o tamanho do impacto de um empreendimento como o MCMV. O Plano carece de instrumentos mais adequados para a gestão, como a criação de ZEIS e de um Conselho de Habitação que possa discutir e antecipar os impactos de empreendimentos habitacionais como o MCMV, para a realização de um planejamento mais efetivo. Em relação à oferta de transporte coletivo, verifica-se um cenário mais desolador ainda, em que o município não possui poder de decisão sobre o transporte coletivo intermunicipal.

A análise do programa habitacional MCMV e da atuação da gestão municipal de São José de Ribamar verificou também uma falta de integração entre as esferas federal e

municipal desde a gestação do programa. O programa destina recursos para a construção de unidades habitacionais, mas delega à prefeitura a tarefa de prover os conjuntos com equipamentos de uso institucional. O resultado disto em SJR é que a arrecadação do município com as taxas de construção sobre os empreendimentos não é suficiente para construir os equipamentos de uso institucional, gerando escassez e busca por transporte coletivo, que nem sempre é disponibilizado.

Assim, a implantação do programa no município de SJR parece caminhar para os mesmos resultados negativos das políticas habitacionais anteriores, incutidas sem planejamento prévio.

Deste modo, vimos que embora o país tenha avançado no que diz respeito à criação de instrumentos e instituições cujas funções se resumem à implantação da gestão democrática das cidades, quando analisamos a realidade das questões da habitação e da mobilidade urbana, os resultados práticos parecem não refletir essa evolução no campo legislativo, político e institucional.

Além disso, as diretrizes lançadas pelo Estatuto das Cidades e as determinações do Plano Diretor parecem ter sido ignoradas, na medida em que os empreendimentos não estavam previstos pelo Plano e os impactos no sistema de transporte e na infra-estrutura do município também não terem sido antecipados pelo governo federal na concepção do programa.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de informações da mobilidade urbana: Relatório geral 2009**. Disponível em: <<http://www.antp.org>>. Acesso em: 05 mai. 2011

ARAGÃO, José M. **Sistema Financeiro da Habitação: Uma análise sociojurídica da gênese, desenvolvimento e crise do sistema**. Curitiba: Juruá, 2006

ARANTES, Pedro F.; FIX, Mariana. **Pacote habitacional de Lula é a privatização da política urbana**. 2009. Disponível em: <[http://www.correiocidadania.com.br/index2.php?option=com\\_content&task=view&id=3560&pop=1&page=0](http://www.correiocidadania.com.br/index2.php?option=com_content&task=view&id=3560&pop=1&page=0)> .> Acesso em: 28 jun. 2011

BIONDI, Antonio. **Paul Singer e Cláudio Langone debatem o PAC em São Paulo nesta quinta**. Disponível em: <[http://www.fbes.org.br/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=1940](http://www.fbes.org.br/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=1940)> .> Acesso em: 13 jun. 2011

BOARETO, Renato. **A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010. Disponível em: <http://ciclorganico.wordpress.com/2011/01/28/a-bicicleta-e-as-cidades-como-inserir-a-bicicleta-na-politica-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 13 mai. 2011

BONDUKI, Nabil; KOURY, Ana P. **Das reformas de base ao BNH: as propostas do Seminário de Habitação e Reforma Urbana**. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.120/3432>>. Acesso em: 17 jun. 2011

BONDUKI, Nabil. **Do Projeto Moradia ao programa Minha Casa, Minha Vida**. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/50981106/texto-Bonduki-resvista>>. Acesso em: 25 jun. 2011.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Senado, 1998.

BRASIL. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>

CARDOSO, Adauto L. **Desigualdades urbanas e políticas habitacionais**. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/download/adauto\\_desig\\_urb\\_polhab.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.ufrj.br/download/adauto_desig_urb_polhab.pdf)>. Acesso em: 06 jun. 2011

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1988.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frota de veículos**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 07 mai. 2011

**DESAFIOS PARA a política habitacional: 2ª etapa do programa Minha Casa, Minha Vida**. Observatório das Metrópoles, São Paulo, 22 jun. 2011. Disponível em: <[http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1695:desafios-para-a-politica-habitacional-2o-etapa-](http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1695:desafios-para-a-politica-habitacional-2o-etapa-)



do-programa-minha-casa-minha-vida&catid=43:noticias&Itemid=88&lang=pt>. Acesso em 25 jun. 2011

FERRAZ, Antonio C.C. P.; TORRES, Isaac G. E. T. **Transporte público urbano**. São Paulo: Editora Rima, 2004

IBGE. **Censo Demográfico 1940-2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em 07 mai. 2011

IPEA. **SISTEMA DE INDICADORES DE PERCEPÇÃO SOCIAL**. 24 de janeiro de 2011. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124\\_sips\\_mobilidade.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2011

JÚNIOR, José A. S.; SANTOS, César S.; GUEDES, Juliana F. C. **Habitação x Mobilidade urbana: Impactos em Salvador da aplicação da nova política habitacional adotada pelo governo federal**. Disponível em: <[http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/planejamento/3\\_206\\_AC.pdf](http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/planejamento/3_206_AC.pdf)>. Acesso em: 14 jun.2011

LARCHER, José Valter Monteiro. **Diretrizes visando a melhoria de projetos e soluções construtivas na expansão de habitações de interesse social**. 2005. 189f. Dissertação (Mestrado em Construção Civil)-Setor de Tecnologia da Universidade do Paraná, Curitiba, 2005. Disponível em: <http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/3514/larcher.pdf?sequence=1>. Acesso em: 2 mai. 2011

LEFEBVRE, H. (2008). **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro.

LIMA, Moisés V. **Política habitacional: a questão da moradia urbana em Duque de Caxias**. Disponível em: <<http://www.bvambientebf.uerj.br/monografias/monografia%20pdf.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2011

MARICATO, Ermínia. **Habitação e Desenvolvimento urbano: o desafio da próxima década**. 1999. Disponível em: <[http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato\\_habitacaodesafiodecada.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_habitacaodesafiodecada.pdf)>. Acesso em 27 jun. 2011

MARICATO, Ermínia. **O Ministério das Cidades e a política de desenvolvimento urbano**. 2006. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps\\_12/ensaio2\\_ministerio.pdf](http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps_12/ensaio2_ministerio.pdf)>. Acesso em 27 jun. 2011

MARICATO, Ermínia. **Um mundo dominado pelas favelas**. 2007. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/06.063/3116>>. Acesso em 14 mai 2011

MEDEIROS, Sara R. F. Q. **BNH: outras perspectivas**. Disponível em: <<http://www.cchla.ufrn.br/cnpp/pgs/anais/Artigos%20REVISADOS/BNH,%20outra%20pespectiva.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2011.

PINTO, Valesca P. **Transporte e moradia**. 2000. Disponível em:  
<[http://hist.antp.org.br/telas/transp\\_moradia.htm](http://hist.antp.org.br/telas/transp_moradia.htm). > Acesso em 06 jun. 2011

PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO: **Zoneamento do perímetro urbano da cidade de São José de Ribamar**. Disponível em:  
<[http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/\\_files/arquivos/zon-gerals-j-de-ribamar-prefeitura-out-2007mapa-01\\_4ddaa26a1a1c5.pdf](http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/_files/arquivos/zon-gerals-j-de-ribamar-prefeitura-out-2007mapa-01_4ddaa26a1a1c5.pdf)> Acesso em: 04 mai. 2011

PROGRAMA HABITAR BRASIL/BID. **Cadernos do Programa – Volume 1: Política Municipal de Habitação – Orientações para Formulação e Implementação**. IPPUR/UFRJ – FASE; PNUD; Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República; Governo Federal, agosto de 2001.

**PROGRAMA MINHA Casa Minha Vida promete milhares de unidades, mas especialistas criticam projetos**. O Globo, Rio de Janeiro, 14 mai. 2011. Disponível em:  
<<http://oglobo.globo.com/rio/mat/2011/05/13/programa-minha-casa-minha-vida-promete-milhares-de-unidades-mas-especialistas-criticam-projetos-924464131.asp>. > Acesso em 12 jun. 2011

ROLNIK, R; NAKANO, Kazuo. **As armadilhas do pacote habitacional**. Disponível em:  
<<http://diplomatique.uol.com.br/artigo.php?id=461&PHPSESSID=ynookxhp>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

SANTOS, Karitana M. S.; DIÓGENES, Maria C. F.; SOBRINHA, Maria D. P. B. **Habitação e mobilidade urbana: notas sobre a integração de projetos do PAC na região metropolitana de Natal**. 2010. Disponível em:  
<[http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST12\\_Karitana.pdf](http://www.cchla.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/ST12_Karitana.pdf)>. Acesso em 05 mai. 2011.

SÃO JOSÉ DE RIBAMAR. **Lei nº 645, 10 de Outubro de 2006**. Dispõe sobre a instituição do Plano Diretor do Município de São José de Ribamar, Estado do Maranhão, e estabelece outras providências. Disponível em:  
<[http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/\\_files/arquivos/microsoft-word-lei-n-645\\_4dda9e8485897.pdf](http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/_files/arquivos/microsoft-word-lei-n-645_4dda9e8485897.pdf)> Acesso em: 04 mai. 2011

SÃO JOSÉ DE RIBAMAR. **Lei Complementar nº 09 de 08 de novembro de 2007**. Dispõe sobre o zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo do município de São José de Ribamar, no estado do Maranhão, e dá outras providências. Disponível em:  
<[http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/\\_files/arquivos/microsoft-word-l-cn0907\\_4dda9df717fe2.pdf](http://www.saojosederibamar.ma.gov.br/_files/arquivos/microsoft-word-l-cn0907_4dda9df717fe2.pdf)> Acesso em: 04 mai. 2011

SECRETARIA NACIONAL DE PROGRAMAS URBANOS. **Como produzir moradia bem localizada com os recursos do programa Minha casa minha vida?** Implementando os instrumentos do Estatuto da Cidade! 2010. Disponível em:  
<<http://web.observatoriodasmetropoles.net/planosdiretores/download/cartilha.pdf>> Acesso em: 5 mai. 2011

SILVA, Ana P. Q.; Morais, Thatiana M. O. Q. **Exclusão social, transporte e políticas públicas**. Disponível em:

<[http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet\\_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf](http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf)>. Acesso em 22 jun. 2011.

UZZO, Karina. **Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social e o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social**. Disponível em: <<http://base.d-p-h.info/pt/fiches/dph/fiche-dph-6766.html>>. Acesso em: 15 jun. 2011.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1987