
3.1.3 Categorias dos acessos

A precariedade da rede de percursos é um dos fatores de maior contraste entre os padrões da cidade formal e os das favelas e loteamentos periféricos. Baixa inserção de vias veiculares; grandes bolsões impenetráveis e zonas isoladas; emaranhada e extensa rede de pedestres dificultando, não só orientação e a circulação, mas até a implantação das redes de infra-estrutura, são a marca registrada das favelas. Nos loteamentos irregulares onde em geral se observa uma tentativa de malha reticulada, os padrões de circulação também se encontram invariavelmente depreciados. O primeiro traço da depreciação é a incompatibilidade entre a função esperada para a via e as suas características físicas - a caixa, a declividade, a continuidade - mesmo considerando que as vias existem para cumprir funções diferenciadas. O segundo traço consiste no descumprimento da função primordial de conectar entre si os lugares essenciais da vida cotidiana de uma comunidade, assegurando assim a permeabilidade dos percursos e acessos. O terceiro é a incidência de barreiras e obstruções resultantes, ora das características do sítio, ora da ocupação desordenada onde a delimitação entre o público e o privado é continuamente alterada pela necessidade de criar espaços para moradia.

Em Paraisópolis e no *Sector Casa* a análise procura obter uma visão dos potenciais de uso da rede de percursos, identificando as conexões internas e externas e zonas isoladas; levantando as possibilidades e necessidades de interligação; mapeando nós e pontos críticos. O recurso de estabelecer classificações distintas, três para as vias de pedestres e três para as veiculares, em Paraisópolis, equaciona o problema com a clareza merecida. Observemos o estudo do tema em Paraisópolis.

A Av. Giovanni Gronchi, principal acesso à comunidade de Paraisópolis, atravessa diagonalmente o loteamento original ocupado pela favela. Nela, conectam-se sete das principais vias de ligação com Paraisópolis. A malha ortogonal pré-existente, ainda que desdenhe as características do sítio, assegura um bom grau de permeabilidade ao assentamento e comporta a totalidade do fluxo veicular. A rede de acessos de pedestres ocorre no interior das quadras e nos bolsões onde a organização ortogonal se perdeu, em função do relevo acidentado. O extenso complexo de

caminhos exclusivos de pedestres figuram importante rede de deslocamento comunicando, em percursos menores pelo meio das quadras, setores do assentamento.

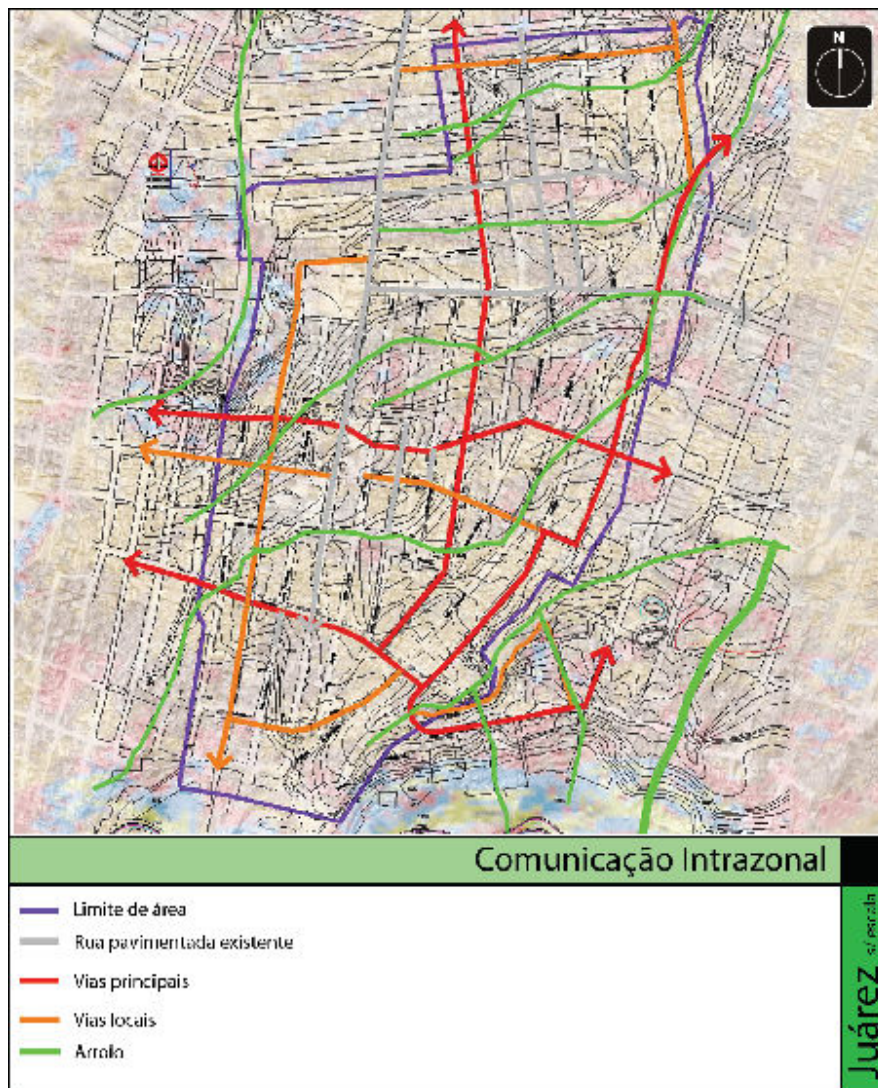
A Rede de Percursos existente foi enquadrada em categorias para uso veicular e para pedestres.

Categoria da Via	Extensão (m)	%
Via de Pedestre Grau 1 de Consolidação: Caixa comporta o fluxo; declividade até 10%; percurso iluminado e ventilado.	4807	21%
Via de Pedestre Grau 2 de Consolidação: Fluxo interrompido pela presença seqüencial de obstáculos e/ou declividades acima de 10%; escadarias rudimentares.	5075	22%
Vias de Pedestres Críticas para Consolidação: Caixa inferior à 1.20m e/ou declividades superiores à 18%; iluminação e ventilação deficientes.	12973	57%
total	22855	100%
Via veicular Tipo 1 Caixa comporta o fluxo existente; declividade adequada; ausência de obstáculos significativos.	2785	22%
Via Veicular Tipo 2 Caixa dificulta o fluxo e/ou declividade mais elevada; presença de obstáculos.	8914	69%
Via Veicular Crítica para Consolidação Caixa não comporta fluxo; fraturas e obstáculos contendo a circulação de veículos.	1186	9%
Total	12885	100%

Fonte: Autor 2003

Examinemos a situação do *Sector Casa* :

As vias em geral apresentam seções bastante amplas – variam entre 10 e 18m, as mais largas; entre 8 e 6m, as mais estreitas. As declividades, cujas situações mais elevadas vão de 16 a 30%, assim como as interrupções pela travessia dos arroios, além da existência de barrancos e desníveis, dificultam a passagem contínua de veículos e pessoas através da rede de percursos. Restringe a acessibilidade direta de um ponto a outro, tanto no interior da zona de estudo como até pontos limítrofes.



Fonte: IMIP – Instituto Municipal de Investigación y Planeación. 2000.
Sem escala.

Poucas vias contam com pavimento em bom estado:

No sentido norte-sul - Zihuatanejo e General Treviño entre a Francisco Pimentel e a Cobre. Estas permitem a comunicação extrazonal em sentido norte sul e, através delas se enlaça a zona à *Colonia Mariano Escobedo*. Neste sentido, as demais vias não têm possibilidade de conexão pela presença de obstáculos naturais.

No sentido leste-oeste: a Francisco Pimentel e parte da Cobre. Ambas entroncam-se à avenida *División del Norte*, que é um dos principais eixos de toda a *Zona Poniente*.

As ruas que têm pavimento em mal estado, pode-se dizer que é tal seu estado de deterioração que, praticamente não é possível considerá-las.

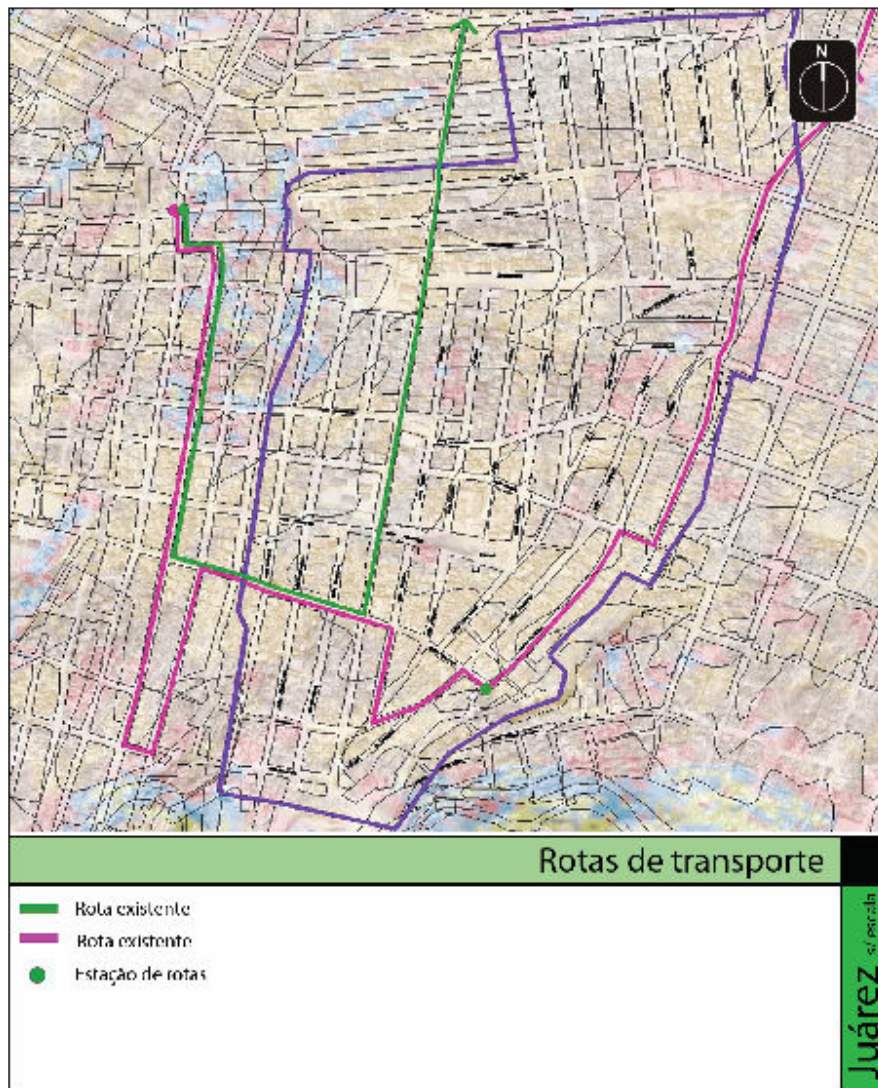
As vias não pavimentadas que realizam conexões extra-zonais são a Ajusco e a Amanalco. Ambas conectam-se ao sul com a *Colonia Díaz Ordáz* e a Mariano Escobedo. No sentido leste-oeste apenas a rua Acambay cumpre parcialmente esta função.

As vias de ligação no interior da zona podem ser consideradas de tráfego exclusivamente local. O tráfego veicular é escasso e o de pedestres é predominante. Estas ruas locais também são usadas como espaço de lazer de crianças e jovens.

A população gerou ligações de pedestres ao longo dos arroios para chegar às ruas onde circula o transporte público, ou para diminuir os percursos para os equipamentos comunitários (IMIP- Instituto Municipal de Investigación y Planeación: 2001).

Verificam-se situações diametralmente opostas quanto ao padrão dos acessos nas duas áreas. Os mapas síntese do tema, em ambas, estão pontuados por um grande número de indicações de descontinuidade nas vias, sejam barreiras, estrangulamentos ou declives acentuados. Contudo, a predominância da rede de pedestres em Paraisópolis – 64% da extensão total de vias é um profundo contraste na estruturação do sistema. Neste tramo, cuja extensão é de 22.855m, mais da metade não apresenta padrão técnico consolidável: caixas inferiores a 1.20m e/ou declividades muito acentuadas. As zonas assistidas por estes últimos terão necessariamente de sofrer remoções o que implica em aumentos significativos nos custos de urbanização.

De forma análoga, o padrão predominante no *Sector Casa*, grandes extensões de vias cujas caixas variam entre 10 e 18m, envolvem alto custo no quesito pavimentação. A trama viária estendida, sem pavimento e acidentada obriga os pedestres a grandes deslocamentos em condições muito desfavoráveis, expostos aos rigores do clima – temperaturas próximas aos 45 graus no verão, abaixo de zero no inverno – envoltos pela poeira, num cenário bastante desolado.



Fonte: IMIP – Instituto Municipal de Investigación y Planeación. 2000.
Sem escala.

A seguir, mapa Rede de Percursos de Paraisópolis: