



AS CIDADES COMO CASAS AS CASAS COMO CIDADES

DAS RELAÇÕES ENTRE ARQUITETURA E URBANISMO

Luis Guilherme Alves Rossi

Orientador: Prof. Dr. Raquel Rolnik

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Luis Guilherme Alves Rossi".

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Raquel Rolnik".

Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica submetido à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Julho/2014

1. INTRODUÇÃO

¹Fruto da Chamada MCTI/CNPq/MCIDADES nº 11/2012, desenvolvida em rede com equipes de todo o Brasil.

Considerando a hipótese, confirmada empírica e bibliograficamente, de que há uma cisão entre a casa e a cidade, esta pesquisa apresentava como objetivo principal a identificação de elementos de urbanidade.

Trabalhando no Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade (LabCidade), com vínculo à pesquisa “Ferramentas para avaliação de inserção urbana dos empreendimentos do MCMV”¹, o substrato empírico principal para este trabalho foram os empreendimentos do programa minha casa minha vida. Uma vez percebido que a qualidade de inserção urbana dos empreendimentos no âmbito de sua localização em escala regional e municipal, quando trata-se do PMCMV, sofre diversas restrições arraigadas ao modelo e desenho da política; optou-se pela concentração naquelas variáveis de escala local, passíveis de relacionamento estrito com o projeto dos empreendimentos. Assim, pautou-se a identificação de elementos pela máxima aderência escopo da política habitacional, tal como ela é; ou seja, concentrou-se nos elementos essenciais, simples e objetivos.

1.1 LOCALIZAÇÃO E INSERÇÃO

Uma vez consideradas as principais características do programa MCMV no âmbito das escalas regional e municipal – a saber, sua condição de localização a partir das perspectivas de segregação socioespacial identificadas nestes territórios – cabe observar, portanto, a expressão do programa na escala local. Isso significa a análise do padrão de inserção dos empreendimentos, sendo importante verificar tanto o modelo de implantação das unidades habitacionais (a casa), quanto às características de desenho urbano, oferta de comércio, serviços e equipamentos públicos do entorno do empreendimento (a cidade). Desta forma, a análise na escala do empreendimento trata de entender a diferença entre localização e inserção e identificar quais são os elementos que qualificam, portanto, a inserção urbana dos empreendimentos habitacionais, para além da influência de sua localização.

Nessa escala de análise, além da localização, foram levadas em conta as condições de inserção urbana dos conjuntos do programa, considerando-se não apenas os atributos de seu entorno, mas também os impactos do próprio empreendimento sobre o tecido urbano onde é implantado. Nessa perspectiva metodológica, ao se avaliar a inserção de um conjunto, este passa a figurar como fator constitutivo das condições urbanísticas de uma determinada localidade, não sendo tratado apenas como um ponto situado em determinada porção do território com características previamente dadas. Pelo contrário, é tratado como um elemento ativo na constituição do padrão de urbanidade deste lugar, capaz de modificar aspectos como o desenho da malha urbana, o parcelamento do solo, a infraestrutura, a permeabilidade do espaço construído, os padrões de uso e ocupação do solo, a proporção entre usos residenciais e não residenciais, a disponibilidade de áreas de uso comum, a adequação entre oferta e demanda por equipamentos e serviços públicos, a diversidade funcional e arquitetônica, e assim por diante. Para além das condições previamen-

te existentes, buscou-se observar como os conjuntos do programa impactaram as áreas onde foram implantados, avaliando se contribuíram para qualificá-las ou se, ao contrário, agiram no sentido de agravar problemas que já existiam.

Em suma, será confirmada a hipótese de que há um distanciamento deste binário (casa-cidade), fortalecendo a investigação pelos critérios de urbanidade residentes neste limiar. A partir destes critérios, é proposta uma ferramenta que visa possibilitar a assimilação, pelo programa MCMV, de princípios que gerem produtos mais propensos ao êxito do ponto de vista da urbanidade e inserção urbana.

2. A REALIDADE CINDIDA ENTRE A CASA E A CIDADE

2.1 PRECEDENTES HISTÓRICOS

A cisão entre a arquitetura e o urbanismo, que significa uma ruptura entre tipologias e funções urbanas tais como a casa, o comércio, os equipamentos públicos e o espaço livre público e coletivo, é um processo que têm precedentes na história e se desenvolve com diferentes impactos. A modernidade, não ignorando as diferentes periodizações propostas pela historiografia, é uma era que para os efeitos aqui pretendidos, pode ser compreendida como um processo marcado por importantes propostas e posicionamentos em relação à arquitetura, ao urbanismo e às transformações (rupturas e permanências) ocorridas no cenário internacional.

Alguns eventos ilustram o processo histórico de distanciamento entre a casa e a cidade. Tomando como base o raciocínio de Frampton, por exemplo, identificaremos já em 1747 - quando da fundação da École des Ponts et Chaussées - a circunstância “onde a cisão entre a arquitetura e

²FRAMPTON, Kenneth, História crítica da arquitetura moderna, Martins Fontes, São Paulo, 1997.

³Idem.

⁴HITCHCOCK, Henri-Russel; JOHNSON, Philip. The internacional style; WW Norton and Company, Nova Iorque, 1932.

⁵LE CORBUSIER. Por uma arquitetura, Perspectiva, São Paulo, 3^o reimpressão da 6ed., 2009.

o desenvolvimento urbano levou a uma situação na qual a possibilidade da primeira contribuir para a segunda, e vice-versa, por um longo período, tornou-se de súbito extremamente limitada”². Nesta lógica, concebida dentro de um pensamento que tem em mente a grande influência da industrialização e do desenvolvimento técnico, lê-se que esta ruptura em relação aos antigos modos de produção será um dos motores para o desenvolvimento de novos arranjos de operação por meio dos quais a arquitetura afastar-se-á da real capacidade de diálogo com o artefato urbano. “A arquitetura certamente desempenhou um certo papel no empobrecimento do ambiente, em particular onde foi importante para a racionalização dos tipos e métodos de construção e onde o acabamento do material e a forma do projeto foram reduzidos ao menor denominador comum, a fim de baratear a produção e otimizar o uso.”³

Seguindo este raciocínio, a proposição arquitetônica do estilo internacional⁴ – expressão mais expoente do modernismo na arquitetura - ilustra emblematicamente o processo em questão. Dialogando com as rupturas de outra ordem – tais como os avanços tecnológicos, a condição de destruição pós-guerra e o ideal internacionalista de base marxista – o estilo internacional apresentava colocações de grande impacto na lógica da casa e da cidade. Do ponto de vista urbano, da cidade, estava definida a contraposição à cidade tradicional e a defesa ao plano integral de construção ou reconstrução urbana. Neste ideal, para o qual o Plano Obus de Le Corbusier na Argélia é uma boa ilustração, imperava o funcionalismo e a imagem da cidade em semelhança à dinâmica industrial. Do ponto de vista da arquitetura, da casa, estavam definidos também os elementos fundamentais para a obtenção da “máquina de morar”⁵, por meio dos quais ficava garantida a condição de funcionalismo, praticidade, economia produtiva e eficiência estrutural; bem como a necessária “neutralidade” ou pureza formal. De modo geral, nesta lógica de leitura da cidade e da arquitetura

ra, o estilo internacional garantia ainda uma grande relação entre o projeto da casa e da cidade, em sintonia com o espírito funcionalista da sociedade industrial, motorizada. No conjunto, casa e cidade completavam-se garantindo de um lado a eficiência do edifício suspenso em uma trama de infraestrutura; e de outro a clara organização e setorização das atividades urbanas.

Na prática, o princípio estruturante do pensamento modernista de oposição à cidade tradicional, dada sua tamanha audácia e utopia, muito pouco foi capaz de efetivar-se, guardando expressões pontuais (em relação ao ideal totalizante) no tempo e no espaço. Assim, poucos são os casos que expressam esta completude entre o pensamento da casa e da cidade, e mesmo quando o há, o êxito não é uma garantia. Restam portanto, inúmeros projetos expressivos de partes dos ideais que nasceram com o modernismo, a exemplo do conjunto habitacional Wendell O. Pruitt e Willian L. Igoe, em Saint Louis, Missouri, Estados Unidos, cujas duas primeiras torres tiveram sua demolição iniciada em 16 de março de 1972, depois de apenas 18 anos de ocupação.⁶

Desta forma, os resíduos das proposições modernistas na arquitetura e no urbanismo – aquilo que permaneceu ou manifestou-se regionalmente em diferentes contextos – são fragmentos de um raciocínio completo, conseqüentemente distanciados. Desta forma, não é eficiente a casa, tampouco a cidade, uma vez impossibilitada sua complementaridade (possível somente perante a inviável e utópica supressão de lógicas estruturais da cidade tradicional, como a propriedade privada do lote urbano). No Brasil, esta deturpação da utopia modernista é lógica e coerente com as condições político-econômicas do país. Assiste-se ao Estado se eximindo de seu papel de promoção do bem estar social⁷, e à instauração de uma situação política de patrimonialismo em que a industrialização está condicionada à manutenção da pobreza e o Estado dependente do capital e interesses exógenos⁸. Assim, enquanto a proposição modernista dialoga com um cenário de in-

⁶ O conjunto teria a totalidade de suas 33 torres, todas concebidas dentro dos princípios modernistas pelo arquiteto Minoru Yamasaki, demolidas até o final do ano de 1976. Para muitos historiadores, o evento de Pruitt-Igoe é considerado um marco da morte do modernismo, dentro da história da arquitetura.

⁷ FERNANDES, Florestan. A revolução burguesa no Brasil, Zahar, Rio de Janeiro, 1976.

⁸ FERREIRA, João Sette Whitaker.

⁹ RECAMÁN, Luiz. O esquema antiurbano da Arquitetura Brasileira. In: Revista Contraste, n.3; FAU USP, São Paulo 2014, no prelo.

¹⁰ Idem.

¹¹ A restrição do programa Minha Casa Minha Vida à atuação vinculada à propriedade privada delimitada decorre sobretudo do desenho político e econômico do programa, que transforma o custo da terra em fator condicional para a viabilização dos empreendimentos. O que reafirma outro elemento importante para a compreensão das condições da política habitacional brasileira: o nó da terra (MARICATO, 2008).

dustrialização e reconstrução das cidades, o panorama das cidades no Brasil e na América Latina é de não-industrialização, desigualdade econômica e explosão demográfica. Ou seja, não há espaço para a disseminação a ideia de casa e cidade tal como foi concebida no contexto da modernidade europeia. “Capital privado, industrialização, classe trabalhadora, expansão viária e alastramento dos loteamentos periféricos são novos elementos da realidade social e urbana que vão impactar as ideias arquitetônicas brasileiras, e seu recalcitrante irrealismo.”⁹

Sendo assim, a expressão da modernidade na arquitetura, ao menos no Brasil, se dá através de uma mescla entre os propósitos originais e as condições reais da cidade brasileira. “O grande enigma é por que a mais rudimentar partição patrimonial do solo urbano passou a ser horizonte dessa nova imaginação arquitetônica.”¹⁰ Se deparando com uma condição urbana tradicional e dificilmente passível de revolução (uma vez que arraigada à cultura patrimonialista das elites): a existência do lote privado; a arquitetura modernista tornar-se-á basicamente um artefato desvinculado de sua proposta urbana e a ser implantado sem contexto. A cidade passa a ser, pois, fruto de uma somatória de ações desarticuladas e individuais. Podemos afirmar que do ponto de vista da arquitetura praticamente prevalece a forma em detrimento da função.

Portanto, este processo deixou reminiscências no modus operandi da produção urbana brasileira, estando claro o mecanismo de atuação do mercado de produção habitacional, bem como o legado que carrega. O rebatimento desta lógica na produção pública de habitação existe e, aliado a outros insumos, é responsável pela baixa qualidade dos produtos habitacionais e das cidades. Assim como observado na produção geral da cidade, a habitação de interesse social, produzida pelo Estado com recursos da união, estará projetada dentro dos limites impostos pelo partição patrimonial, o lote¹¹, sem quaisquer vínculos e interesses em dialogar com a política urbana e a constitui-

ção de tecidos verdadeiramente citadinos. Isto significa, atualizando a discussão, o descompasso entre política habitacional e urbana.

Apesar disto, vale exaltar a possibilidade que guarda o PMCMV de planejar e projetar a casa e a cidade em sua necessária simbiose, usando da prerrogativa não só de ser o Estado ser o agente promotor, como também de ser um programa que se propõe à produção em grande escala e, na maioria das vezes, trabalha em terrenos de grande porte, nos quais é espacialmente possível fazer planos mais integrais e totalizadores (BONDUKI, N.; JORGE, L. A.) (assim como os originalmente propostos pela corrente modernista), incorporando critérios convencionais de desenho urbano (tais como o tamanho das quadras, qualificação do espaço público, uso misto) extensamente discutidos pela bibliografia pós-moderna (JACOBS, ROSSI, KRIER, GUELL, MONTANER). É considerando esta possibilidade que foi desenvolvida uma ferramenta de avaliação de inserção urbana, no intuito de mapear estes critérios¹² e possibilitar que a atuação do PMCMV seja catalizadora da criação de cidade, urbanidade e qualidade de vida – seja no âmbito da expansão urbana ou da reurbanização de tecidos semi-consolidados (a exemplo das antigas COHABs de São Paulo).

¹² Conforme metodologia de pesquisa apresentada posteriormente. Ver item 3.

¹³ ROLNIK, Raquel; Urbanismo aos pedaços, disponível em: <http://raquelrolnik.wordpress.com/2014/04/22/urbanismo-aos-pedacos/>. Acesso: 24/06/14 às 23h52.

2.2 CONDIÇÃO PRESENTE: POLÍTICA HABITACIONAL *VERSUS* POLITICA URBANA

Na cidade brasileira, conforme supracitado, a ruptura entre a casa e a cidade se apresenta, sobretudo, na imagem da ausência e descompasso entre a política urbana e a política habitacional.

Do ponto de vista da produção geral da cidade - focando principalmente na produção do mercado imobiliário residencial onde reina o padrão de produção desarticulado e pontual¹³ - é nítida uma incapacidade da política urbana em conter e direcionar a produção no sentido de potencializar a existência do espaço público e a urbanidade. Fruto disso é uma cidade murada, com bairros de uso exclusivamente residencial em pleno centro expandido, e que cresce à mercê do interesse do capital imobiliário, aos pedaços.

Do ponto de vista da promoção pública de habitação - dando enfoque neste trabalho para a massiva produção do programa MCMV - o que se percebe são dois processos paralelos: (1) a barreira construída no que diz respeito a localização de sua produção em regiões mais centrais e não periféricas das regiões metropolitanas e municípios; e (2) o completo descolamento em relação à política urbana no sentido de integrar critérios de urbanidade (ou seja, qualidade urbanística) à produção de unidades habitacionais. Assim, assistimos há um processo incapaz de fazer da promoção pública de habitação um agente de produção de cidade, seja no âmbito da interferência em tecidos precários (reurbanização, conforme ocorre em periferias mais consolidadas das grandes metrópoles) ou no âmbito da expansão urbana (urbanização, realidade de diversos municípios do país).

Compreendida a dimensão desta ruptura entre a política urbana e a política habitacional (que se aplica tanto à esfera municipal, quanto federal), aproveitamos a conjuntura atual do Programa Minha Casa Minha Vida, para avaliar quais são os critérios que interferem na condição de qualidade final dos produtos e que sendo considerados, poderiam promover significativas mudanças na

condição de inserção dos empreendimentos e construção de cidade. Considerando que o objetivo central desta pesquisa é a identificação dos elementos constituintes de urbanidade e a avaliação da inserção urbana, focou-se em analisar aspectos mais pertinentes à dimensão pública da arquitetura e do urbanismo, do que aspectos do âmbito do espaço privado, da casa e sua dimensão doméstica, íntima.

Um dos procedimentos metodológicos de investigação de tais elementos de urbanidade foi a comparação empírica de diferentes empreendimentos cujo componente arquitetônico é praticamente constante.¹⁴ Desta forma, os componentes variáveis possíveis eram aqueles que mais se relacionavam com a dimensão coletiva e pública da casa e da cidade, ou seja, aqueles que podem promover a reaproximação entre casa e cidade.

Através do conhecimento e estudo dos diferentes padrões de empreendimentos conforme sua implantação no tecido adjacente, portanto, foi possível identificar elementos importantes para a constituição de urbanidade que viriam a constituir a ferramenta de avaliação de inserção urbana.

¹⁴ Isto é possível graças a uma característica fundamental do programa, a estandarização dos produtos que se repetem ad nauseam pelo país em versões que, na faixa 1, não fogem muito à regra dos blocos com térreo mais quatro pavimentos e das casas térreas unifamiliares; ambas no modelo padrão de dois dormitórios. Ver detalhamento da metodologia no item 3.1 Aproximação ao campo e definição dos estudos de caso.

3. METODOLOGIA PARA LEVANTAMENTO DOS CRITÉRIOS DE URBANIDADE

3.1 APROXIMAÇÃO AO CAMPO

Uma vez percebida a situação periférica a que os empreendimentos estão sujeitos, ainda que não fosse clara a compreensão do que significa esta localização – já que se tratavam de “periferias”, com condições distintas e não de um espaço homogêneo – procedeu-se a visitas de campo nos municípios de São Paulo, Osasco, Campinas e Hortolândia para análise das distintas formas de atuação do programa na região metropolitana. Esta leitura está associada ao fato de que a periferia de São Paulo, a qual a literatura referia-se desde sua formação como um território homogêneo, característico e plenamente enquadrado em um único “padrão de urbanização periférico” não pode mais ser de tal forma compreendida.

Com objetivo de reconhecer, portanto, qual era a característica das periferias em que estavam localizados os conjuntos do MCMV, foram realizadas visitas de reconhecimento de campo

aos principais focos de concentração de operações do MCMV em São Paulo: Cidade Tiradentes, Sapopemba, Itaquera (lembrando que, na Região Metropolitana de São Paulo, 79% dos empreendimentos do programa estão localizados no vetor leste); bem como à empreendimentos de Osasco, Campinas e Hortolândia. A principal conclusão destas visitas foi o fato de que estas periferias não eram mais o tecido monofuncional que caracterizava a cidade dormitório de antes.

De fato, após a redemocratização do Brasil e a conseqüente mudança na forma de compreender a periferia, assistiu-se há um longo processo de consolidação destes bairros originalmente construídos sob a condição de monofuncionalidade, como verdadeiros depósitos de pobres, sem o mínimo de infraestrutura ou saneamento. Esta consolidação equivale, em partes, a um processo natural de apropriação e adaptação da população - que incrementou uma diversidade de usos, sobretudo comerciais - ; e em partes, a um maciço investimento do poder público na provisão de saneamento, equipamentos de educação, saúde e mais recentemente, cultura e lazer.

No que tange ao aparente florescimento comercial das periferias, deve-se considerar que não há ligação direta com o incremento de qualidade urbanística do espaço público ou a geração emprego. Este comércio é resultado, via de regra, de uma apropriação e improvisação por parte dos moradores destes bairros, estando associado a uma baixíssima geração de emprego, sendo em sua grande parte resultado de empreendedorismos particulares. Com isso, resiste nas novas periferias uma condição de dependência aos centros econômicos mais significativos da metrópole, ainda que este não seja mais um único centro, semelhante a já observada no passado, sobretudo em função do emprego.

Conseqüentemente, embora a periferia hoje transmita uma sensação de autossuficiência tanto pela agitação possível de ser observada nas ruas, quanto pela quantidade de equipamentos

públicos que figuram em sua cartografia, isto não foi suficiente para romper com a condição de dependência, tampouco para atribuir às periferias um grau aceitável de urbanidade. Assim fica indicado desde já que há outras questões a serem investigadas para além da presença ou não de comércio e equipamentos. Trata-se de qual o padrão morfológico de consolidação destas periferias: um padrão em que o panejamento foi ausente e a espontaneidade da ocupação dos interstícios do território (marcado pela ausência de plano, de hierarquia dos espaços e de qualquer alusão a um bom desenho urbano) resultaram na não qualificação do espaço público.

Resumindo, embora os equipamentos e atividades comerciais tenham sido incorporados à realidade da periferia, o desenho do espaço público e do mobiliário urbano não se preza ao recebimento de atividades de encontro, de intercâmbio cultural entre indivíduos e de pequenas atividades imprevisíveis e prazerosas. Em função da caráter das atividades de comércio e serviços, a demanda por transporte público para o deslocamento em busca de oferta de emprego e maior variedade de atividades em regiões continua existindo. Já se evidenciam, pois, grandes temas que posteriormente virão a ser considerados para a definição dos critérios de urbanidade.

Esta leitura se aplica, de forma geral, a todas as localizações visitadas, variando entre elas (1) a diversidade e quantidade de equipamentos e comércios (incluindo a facilidade de acessar outras áreas onde sejam ofertadas estas atividades); e principalmente, (2) o quão coesos, bem articulados, e o quão boa e regular a malha urbana destes territórios haviam conseguido tornar-se. Desta forma, configurou-se um leque de padrões que varia desde o caso mais desqualificado, de Campinas – em que a fragmentação territorial é mais aguda e a presença de equipamentos e comércio mais escassa-, até o caso melhor qualificado, de Itaquera – em que a ocupação do território foi mais integral e a diversificação funcional mais intensa. Pode-se dizer inclusive,

¹⁵ Ver nota 14.

que quanto mais próximas das fronteiras das manchas urbanas, mais tende a piorar a forma de apresentação destas características.

Considerando as diferenças entre as condições das distintas regiões visitadas optou-se pela escolha de empreendimentos das três regiões citadas de São Paulo, bem como um em cada um dos demais municípios. Isso garantiu a possibilidade de comparação entre as condições de urbanização e implantação dos empreendimentos sem a interferência da variável arquitetônica, lembrando que as características do projeto das unidades habitacionais muito pouco variam entre os empreendimentos¹⁵.

Foram desenvolvidas fichas resumo de cada empreendimento incluindo as seguintes informações: tempo de entrega dos empreendimentos, tempo de ocupação das unidades pelos beneficiários do programa, número de unidades, de blocos, construtora e imagens de satélite. Na região metropolitana de São Paulo foram escolhidos dois empreendimentos em Cidade Tiradentes (os conjuntos Mongaguá e Guarujá); um em Itaquera (o Iguape); um e Sapopemba (o Teotônio Vilela, São Roque); e um em Osasco (o empreendimento Flor de Jasmim). Na região metropolitana de Campinas foram selecionados para fins de estudo de caso dois empreendimentos: o conjunto Sirius-Pirelli, em Campinas; e o conjunto Praia Grande-Peruíbe em Hortolândia. O conjunto destes empreendimentos foi alvo de avaliações técnico-urbanísticas da região e projeto, pesquisa com as famílias beneficiárias e aplicação de roteiro de leitura de entorno.

3.2 DEFINIÇÃO E CARACTERÍSTICAS DOS ESTUDOS DE CASO

Os casos pesquisados abrangeram padrões de inserção urbana bastante distintos, conforme previsto, uma vez que os critérios adotados para a seleção dos empreendimentos foram estabelecidos de modo a garantir que se avaliassem empreendimentos com características distintas de localização e porte, bem como com impactos diferenciados no tecido urbano. O primeiro critério observado na definição dos estudos de caso foi a seleção de pelo menos um empreendimento de Faixa 1 em cada um dos municípios que integram a pesquisa. Outro parâmetro levado em conta foi o tempo de entrega dos conjuntos. Como a pesquisa envolveu a realização de entrevistas com moradores onde se avaliou a percepção subjetiva quanto a diversos aspectos relacionados à vida cotidiana nos conjuntos, considerou-se que seria fundamental escolher conjuntos com um tempo mínimo de ocupação, onde a percepção dos moradores quanto aos seus aspectos positivos e negativos e aos impactos provocados pela mudança estivesse minimamente consolidada. Estabeleceu-se como requisito para a escolha de um empreendimento a existência de ocupação por moradores há pelo menos seis meses, contados do início da aplicação dos questionários. A aplicação dos questionários foi realizada entre outubro e dezembro de 2013, de modo que os conjuntos que foram selecionados haviam sido entregues aos respectivos moradores no mais tardar em abril de 2013. Priorizou-se também a seleção de empreendimentos situados em áreas com grande incidência de conjuntos do PMCMV, consideradas representativas do padrão de inserção urbana do programa nos respectivos municípios.

Observadas as exigências de tempo mínimo de entrega e de seleção de pelo menos um empreendimento por município, buscou-se constituir uma amostra diversificada, com estudos de caso que representassem situações emblemáticas. Assim, a partir de visitas aos empreendimentos e da observação preliminar das condições urbanísticas de seu entorno, foram selecionados

conjuntos que, a priori, apresentassem condições de alta vulnerabilidade, bem como empreendimentos que aparentassem dispor de melhores condições de inserção urbana.

Nos municípios de Osasco e Hortolândia, a escolha teve como fator determinante o tempo de entrega dos conjuntos. Em Osasco, apenas um empreendimento de Faixa 1 havia sido entregue à época de definição dos estudos de caso, o Residencial Flor de Jasmim. No contexto da amostra selecionada na pesquisa, esse conjunto foi caracterizado, numa leitura preliminar, como um empreendimento de médio porte (420 UH) situado numa área razoavelmente consolidada. Assim, não se esperava que ele constituísse um exemplo emblemático de localização adequada ou precária, nem um caso envolvendo impactos urbanísticos que fossem desprezíveis ou muito significativos, mas que representasse uma situação intermediária em relação a esses dois aspectos. No caso de Hortolândia, também havia apenas um empreendimento de Faixa 1 entregue. Formalmente, este conjunto compreende duas operações distintas, o Residencial Peruíbe (240 UH) e o Residencial Praia Grande (260 UH). No entanto, trata-se de dois condomínios contíguos, de projeto quase idêntico, construídos pela mesma empresa e entregues na mesma época, podendo ser tratados como um mesmo conjunto habitacional para os fins da pesquisa. Partiu-se da hipótese de que esse empreendimento apresentasse perfil semelhante ao de Osasco, um conjunto habitacional de médio porte (500 UH no total), situado numa área conectada à malha urbana constituída, embora apresentando condições de urbanidade aparentemente limitadas. Considerando-se o porte do município de Hortolândia, entretanto, esperava-se que o empreendimento provocasse um impacto relativamente mais significativo do que em Osasco em seu entorno imediato.

Em Campinas, onde havia a possibilidade de escolha entre alguns empreendimentos de Fai-

xa 1 que dispunham do tempo mínimo de ocupação necessário para a realização da pesquisa com os moradores, selecionou-se um conjunto habitacional que representava uma situação extrema, o Residencial Sírius-Pirelli. Trata-se do conjunto de maior porte dentre as operações contratadas nos municípios abrangidos pela pesquisa até o final de 2012, somando 2620 U.H. A construção do empreendimento não havia sido totalmente concluída à época da realização das entrevistas. A pesquisa abrangeu os seis condomínios integrantes dessa operação que atendiam ao tempo mínimo de entrega, compreendendo um universo de 2020 unidades. Implantado numa área limítrofe da malha urbana constituída, situada num eixo tradicionalmente destinado ao assentamento da população de baixa renda em Campinas, a seleção desse empreendimento representou a escolha do que aparentava ser um caso de inserção urbana particularmente problemática, envolvendo a introdução de um empreendimento com impactos muito significativos numa área que, numa análise preliminar, mostrava-se bastante precária. Embora representando uma situação extrema dentre os casos selecionados na pesquisa, o Residencial Sírius mostrou-se também em exemplo representativo dos conjuntos do PMCMV produzidos em Campinas, onde foram identificados outros empreendimentos de porte semelhante em áreas limítrofes. Sua localização também se mostrou representativa da realidade do programa neste município, uma vez que a maioria dos conjuntos de Faixa 1 situam-se ao longo do mesmo eixo onde foi implantado o empreendimento selecionado.

Em São Paulo, foram selecionados quatro empreendimentos, podendo-se contemplar um universo razoavelmente diversificado de padrões de inserção urbana. Embora o município disponha de um universo considerável de empreendimentos de Faixa 1, as possibilidades de escolha foram significativamente reduzidas pelo fato de muitos desses empreendimentos encontra-

rem-se ocupados por moradores não indicados pela Prefeitura à época da seleção dos estudos de caso. Além das dificuldades envolvidas na realização de entrevistas com agentes desse perfil, não faria sentido analisar a percepção subjetiva de grupos que não acessaram os conjuntos por meio do programa. Tendo em vista essa restrição, foram selecionados dois empreendimentos de pequeno porte localizados em Cidade Tiradentes, o Residencial Gurujá (32 U.H.) e o Residencial Mongaguá (40 U.H.) e dois empreendimentos de porte intermediário, o Residencial Iguape (300 U.H.), localizado em Itaquera, e o Residencial São Roque (300 U.H.), localizado em Sapopemba. Pode-se dizer que, em nenhum desses casos, a implantação dos empreendimentos tenha acarretado impactos muito significativos em seu entorno, limitando-se a ocupar interstícios remanescentes de áreas de urbanização consolidada e, de modo geral, replicando os padrões urbanísticos previamente existentes nessas áreas, sem ter escala suficiente para interferir em suas características de maneira substancial.

Selecionou-se um empreendimento que aparentava representar o exemplo de melhor inserção urbana dentre os conjuntos de Faixa 1 no município, o Residencial Iguape. Considerando-se a expressiva produção de conjuntos do programa na região de Cidade Tiradentes, decidiu-se que seriam selecionados empreendimentos nessa área. Além de representativos da produção do programa no município, constituíam também um exemplo de inserção precária, o que possibilitaria o contraste com o exemplo representativo da condição oposta, o conjunto de Itaquera. Os dois conjuntos selecionados em Cidade Tiradentes eram dos poucos que não estavam ocupados por moradores não indicados conforme a sistemática do programa e que atendiam às exigências de tempo mínimo de entrega. Além disso, o fato de serem conjuntos de pequeno porte foi um fator levado em conta em sua escolha, uma vez que favorecia a diversificação do perfil dos empreen-

dimentos estudados. O outro conjunto escolhido, o Residencial São Roque, foi um caso exemplificativo de uma situação intermediária, e também representativa dos padrões da produção do programa no município.

A partir desses estudos de caso, desenvolveu-se uma metodologia para a avaliação das condições urbanísticas do entorno de empreendimentos do programa, bem como para a análise de seu impacto sobre as áreas onde são implantados. Passamos agora à exposição dos fatores considerados e dos parâmetros adotados na sistemática de avaliação proposta.

¹⁶ Ver imagem a seguir.

3.3 ELABORAÇÃO E APLICAÇÃO DE ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO DO ENTORNO

Foi elaborada uma metodologia preliminar de observação das características urbanísticas do entorno dos conjuntos habitacionais, cujo roteiro¹⁶ foi aplicado em todos os empreendimentos e em dois casos de controle, o edifício Pirineus e o conjunto INOCOOP Butantã. A escolha dos casos controle foi uma opção com o intuito de buscar, em casos que por hipóteses apresentavam uma boa condição de urbanidade e inserção urbana, quais eram os elementos que lhes atribuía essa condição. Os casos escolhidos são empreendimentos de habitação social inseridos em contextos urbanos mais centrais: o edifício Pirineus – projeto da assessoria técnica Ambiente Arquitetura para o programa PAC (Programa de Atuação em Cortiços) de 2003 – é situado no bairro de Campos Elísios e foi escolhido em virtude de sua condição de implantação e relação com o espaço público, bem como pela diversidade funcional e qualidade de desenho urbano de seu bairro; o conjunto INOCOOP do

¹⁷ Ver imagens com exemplo da demarcação do perímetro de observação a seguir.

Butantã, por sua vez, foi escolhido por se localizar em um bairro sem muita diversidade de usos, porém com parcelamento do solo e desenho urbano planejados integralmente e com certa qualidade, além de maior proximidade a outros polos de oferta de comércio, serviço e transporte.

Para a aplicação do roteiro, utilizou-se um material cartográfico base, no qual constavam o empreendimento estudado, um entorno mínimo definido por uma margem de 200 metros além do perímetro do empreendimento e um entorno ajustado a fim de englobar pontos de interesse específico, tais como equipamentos públicos importantes que por ventura não estivessem dentro do perímetro estabelecido¹⁷. A partir das informações coletadas em campo foram sistematizadas as leituras de todos os casos, buscando identificar os critérios de urbanidade que comporiam a ferramenta.

3.4 PROCESSAMENTO DAS ANÁLISES DE ENTORNO

Uma vez que o roteiro de observação do entorno não era um produto rígido, sua utilização foi constantemente reformulada, a medida que a consolidação das leituras realizadas era feita. Foram feitas consolidações, mapeamentos e representações das mesmas, nas quais alguns elementos começavam a chamar mais atenção, recebendo maior atenção nas próximas leituras e encaminhando esta etapa metodológica para a observação daqueles aspectos que apresentavam discurso mais aderente ao que buscava-se: critérios de urbanidade e inserção urbana. A seguir são apresentados estes aspectos conforme sua manifestação nos casos mais eloquentes.

Os objetos de estudo, conforme comentado, foram as margens de 200 metros ajustados a partir do perímetro de todos os empreendimentos, conforme ilustrações.



ROTEIRO DE OBSERVAÇÃO DE ENTORNO DO EMPREENDIMENTO

Todos os objetos alvo de avaliação deverão estar marcados previamente na planta de entorno do empreendimento. Ainda assim é fundamental verificar se não há outros elementos não identificados previamente.

Reprodução do roteiro de leitura de entorno utilizado nos trabalhos de campo.

1. Condomínio

Áreas comuns

- 1.1 Tipo de área: circulação/lazer/prática esportiva (identificar na planta)
- 1.2 Equipamentos: salão/churrasqueira/etc (identificar na planta)
- 1.3 Dimensão: estimar aproximadamente
- 1.4 Apropriação (usos e práticas no momento do levantamento): roda de conversa/ponto de venda/etc
- 1.5 Improvisos: algum "puxadinho" (identificar na planta)
- 1.6 Estacionamento: sim/não e formal/informal (localizar na planta)

Entorno imediato

- 1.7 Calçadas: largura (estimada)/qualidade/obstruções
- 1.8 Arborização: sim/não
- 1.9 Acessos: localizar na planta e identificar tipo de segurança (guarita/vigilância/etc)
- 1.10 Divisas: muros/grades e altura (estimada)
- 1.11 Desníveis do terreno: identificar possíveis barreiras físicas

2. Entorno do condomínio

Calçadas e ruas

- 2.1 Calçadas: largura (estimada)/qualidade/obstruções
- 2.2 Arborização: sim/não
- 2.3 Segurança do pedestre: observar pontos onde há conflito com bicicletas/automóveis/outros pela falta de espaço/sinalização/travessia/etc
- 2.4 Iluminação: sim/não

Praças

- 2.5 Existência: identificar eventuais praças não mapeadas previamente
- 2.6 Mobiliário: (se houver) identificar que tipo e condição de uso
- 2.7 Apropriação do espaço: descrever usos
- 2.8 Improvisos: algum "puxadinho" feito por moradores no espaço público (identificar na planta)
- 2.9 Iluminação: sim/não
- 2.10 Divisas: grades/muros e altura (estimada)
- 2.11 Arborização: sim/não

3. Equipamentos públicos

- 3.1 Verificar o tipo de equipamento (checar existentes, levantar novos)
- 3.2 Estado de conservação: pichação/partes quebradas/etc
- 3.3 Uso no fim de semana: sim/não e por quem? (crianças/adolescentes/idosos etc)
- 3.4 Acessibilidade: relação física com entorno/bairro (número de acessos/barreiras topográficas/sistema viário/outros impedimentos)

4. Mobilidade

- 4.1 Registrar os pontos de ônibus do entorno do empreendimento (ainda não identificados)
- 4.2 Barreiras físicas ou outros impedimentos para o pedestre acessar o transporte público: grandes glebas/acidentes topográficos/muros/córregos/avenidas de fluxo intenso/etc)

5. Uso do Solo (dentro dos limites do mapa)

- 5.1 Identificar o uso e marcar no mapa. (identificar os mistos)
- 5.2 Identificar eventuais imóveis para venda e aluguel (placas na rua)
- 5.3 Identificar novos empreendimentos privados: pequenos sobrados geminados/conjuntos/etc

FLOR DE JASMIN

PERÍMETRO DE LEITURA DO ENTORNO



— Perímetro original de observação
Raio de 200m a partir dos
milites do empreendimento

— Perímetro final de observação
Expansão dos 200m,
Incorporando equipamentos e
outros lugares equivalentes

— Trajeto de observação percorrido

Mapa de localização do empreendimento Flor de Jasmin, em Osasco, com demarcação da margem de estudo de campo em seu entorno.

Mapa de localização do empreendimento Iguape, em Itaquera - São Paulo, com demarcação da margem de estudo de campo em seu entorno.



EDIFÍCIO PIRINEUS

PERÍMETRO DE LEITURA DO ENTORNO



— Perímetro original de observação
Raio de 200m a partir dos
limites do empreendimento

— Perímetro final de observação
Expansão dos 200m,
Incorporando equipamentos e
outros lugares equivalentes

— Trajeto de observação percorrido

Mapa de localização do Edifício Pirineus (caso-controle), em Campos Elíseos - São Paulo, com demarcação da margem de estudo de campo em seu entorno.

Mapa de localização do empreendimento Sirius, em Campinas, com demarcação da margem de estudo de campo em seu entorno.



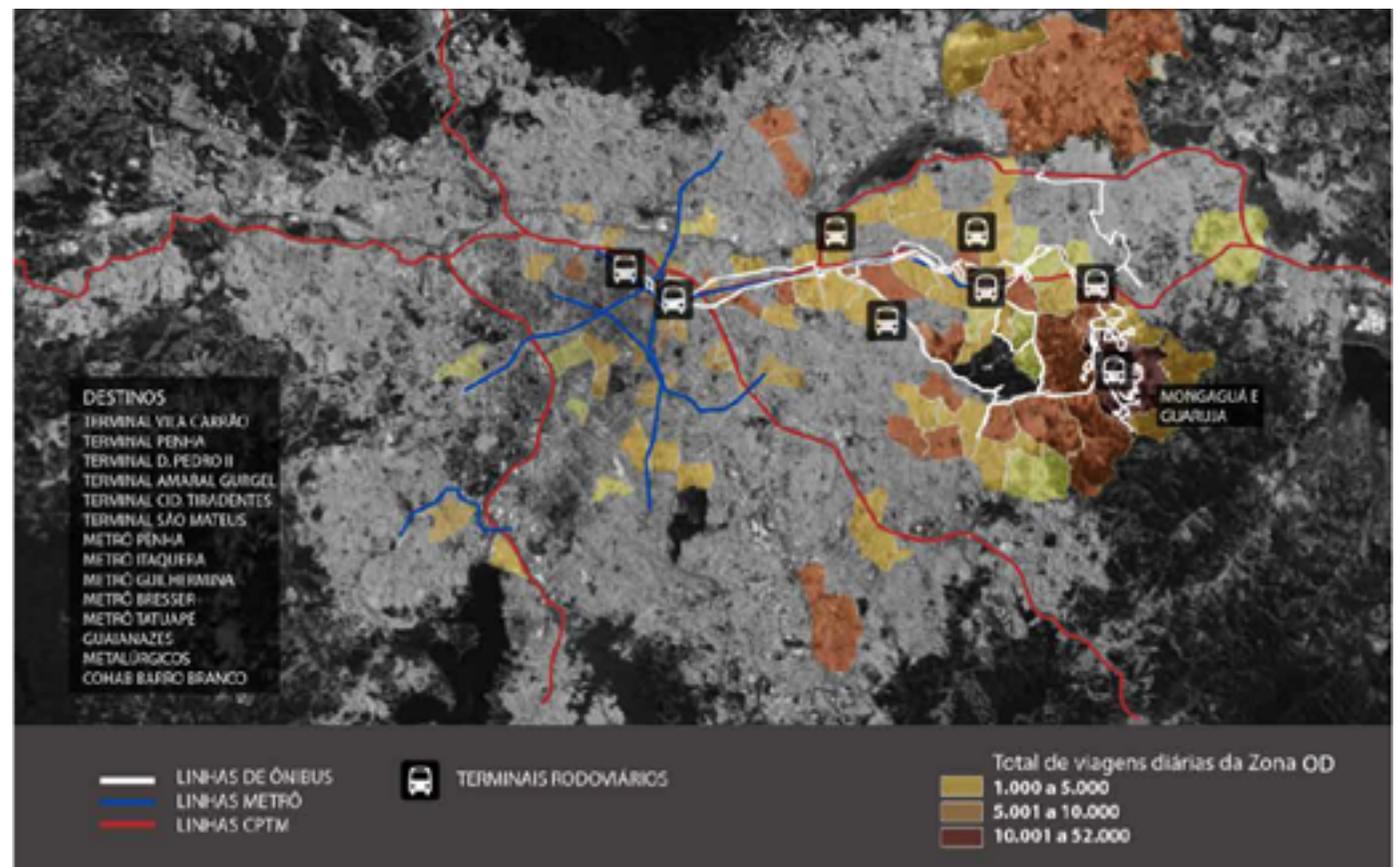
3.4.1 Mobilidade: no que tange à mobilidade, constavam no roteiro de observação a indicação para observar aspectos relativos ao **transporte**, envolvendo a identificação em campo dos pontos de ônibus e o levantamento de informações sobre as linhas de ônibus disponíveis no local, e relativas às **barreiras** físicas ao deslocamento a pé. O objetivo era avaliar o quanto os lugares de estudo de caso estavam adequados aos deslocamentos necessários dos moradores e quais fatores influenciavam nesta adequação.

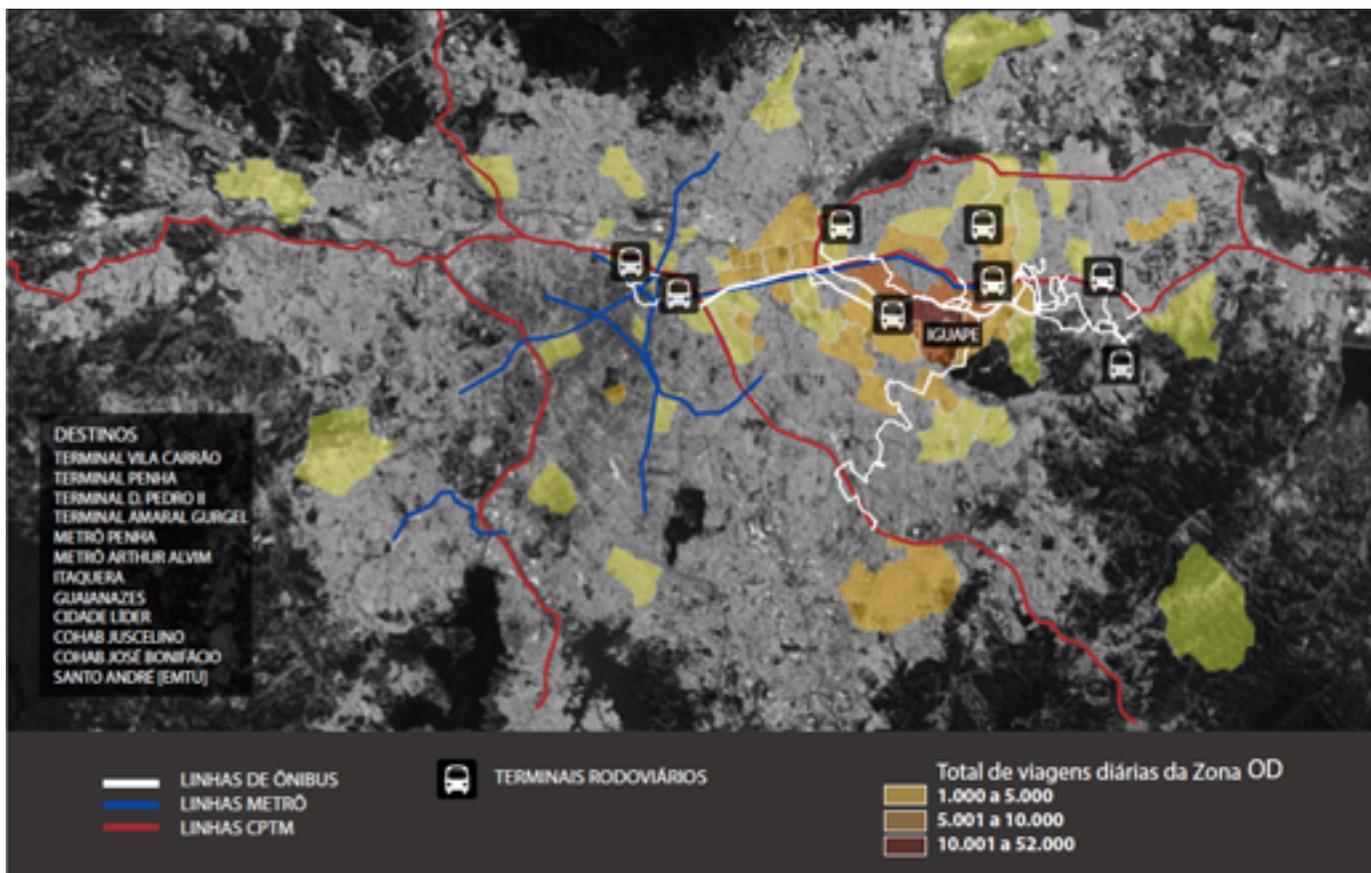
a) Transporte

Conforme discutido anteriormente, a notável dinamização das periferias onde estão localizados os empreendimentos da faixa 1 do PMCMV não significa uma independência em termos de emprego e oferta de serviços. Esta realidade reflete diretamente nas necessidades dos moradores relacionadas ao transporte público, impactando negativamente na qualidade de vida e nas condições de subsistência¹⁸. Os mapas a seguir, que relacionam as informações da Pesquisa Origem e Destino com as linhas de transporte público acessíveis pelos moradores dos empreendimentos, demonstram como a rotina de deslocamento destas pessoas, sobretudo para o trabalho, ainda é penosa.

¹⁸ Os impactos desta realidade, bem como outras, na vida e orçamento das famílias serão analisados posteriormente com base nas informações coletadas ante pesquisa com os moradores.

Mapa destacando as zonas de maior incidência de viagens com origem na zona em que se situa o empreendimento Iguape e as principais linhas de transporte público. Em relação aos empreendimentos de Cidade Tiradentes, percebe-se a maior facilidade em acessar as zonas de maior demanda, que equivalem sobretudo aos pontos de oferta de emprego. Esta variação corresponde ao incremento de qualidade, em termos de inserção urbana, ao empreendimento e satisfação dos moradores.





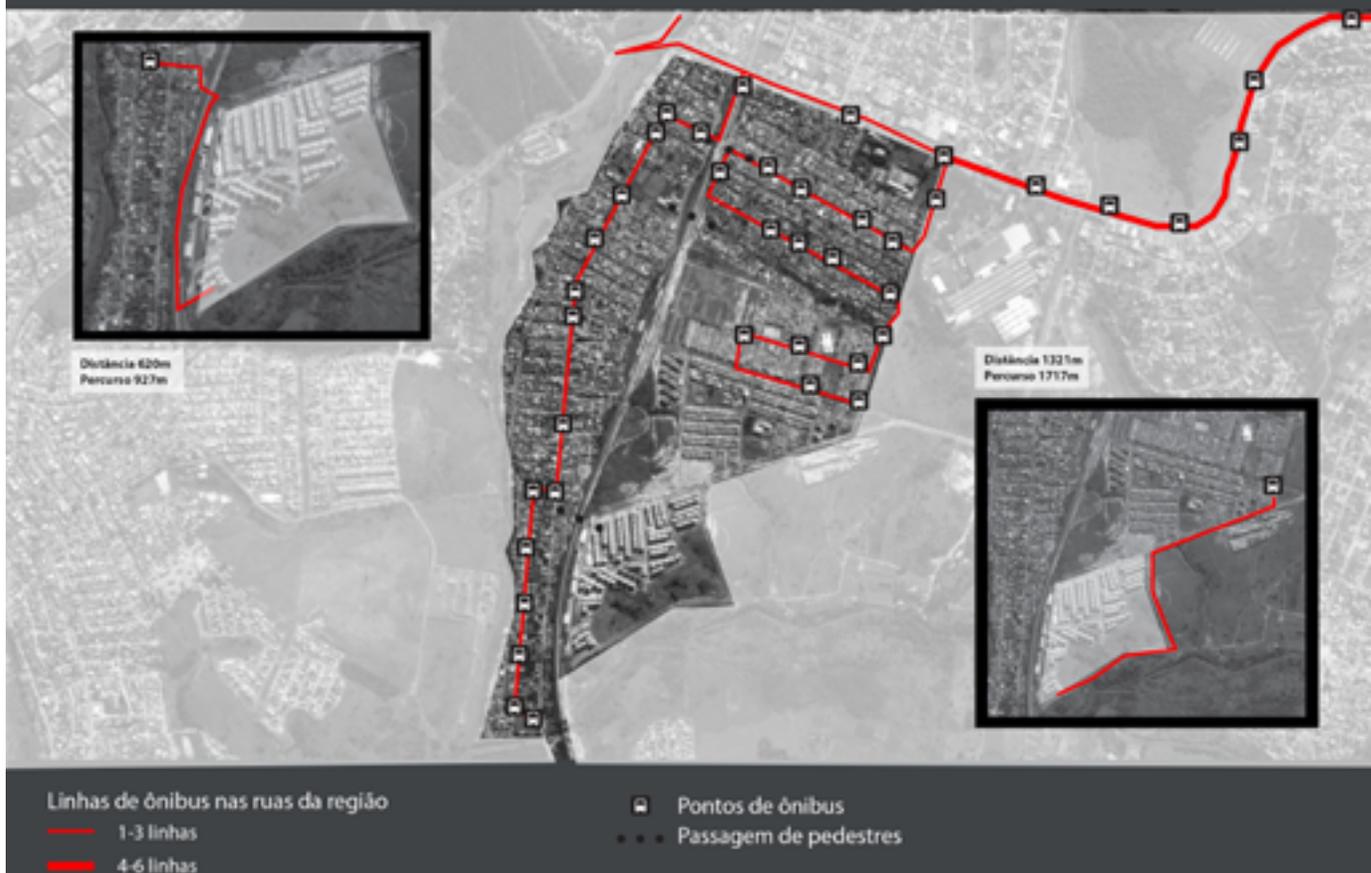
Mapa destacando as zonas de maior incidência de viagens com origem na zona em que se situam os empreendimentos Mongaguá e Guarujá e as principais linhas de transporte público. É possível identificar zonas de grande importância (enquanto destinos) não acessíveis por meio das opções de transporte disponíveis.

Comparando os diferentes empreendimentos, percebe-se que aqueles casos onde a hipótese era de pior inserção urbana (o empreendimento Sirius de Campinas e Guarujá, de Cidade Tiradentes) a variável do transporte é significativa na construção da imagem de isolamento e confinamento e, conseqüentemente ausência de inserção urbana. Ambos os casos possuem somente uma linha de ônibus conectando-os ao sistema público de transporte, enquanto casos melhor inseridos (como o empreendimento Iguape e os casos controle) possuem mais de 10 diferentes linhas que permitem acesso à uma lista muito mais variada de destinos.

Isto leva à conclusão de que o sistema de transporte público, ou seja, o número de itinerários, a frequência das opções de transporte e o custo, são obstáculos à qualidade de inserção urbana dos empreendimentos.

SIRIUS

TRANSPORTE PÚBLICO



Mapa identificando a única linha de ônibus próxima ao empreendimento Sirius. Nota-se, primeiramente, que é grande a distância entre o ponto de ônibus mais próximo e as unidades do empreendimento. Soma-se a isso o fato de existir somente uma única linha que atende este ponto. Desta forma, configura-se fortemente a noção de confinamento dos moradores, que claramente estão segregados e sem acesso à cidade e quaisquer oportunidades que ela oferece.

Mapa identificando as linhas de ônibus de Cidade Tiradentes que configuram grande diferença de conectividade com a cidade, do ponto de vista do transporte, entre os empreendimentos Guarujá e Mongaguá.





Mapa de transportes do empreendimento Iguape, em Itaquerá. Conta com uma grande oferta de linhas de ônibus em via principal.

Mapa do estudo de caso controle, em Campos Eliseos, onde o diversidade de modais e o número de destinos possíveis por transporte público é grande.



INOCOOP RAPOSO TAVARES

TRANSPORTE PÚBLICO



Linhas de ônibus nas ruas da região

■ 10+ Linhas

🚌 Ponto de ônibus convencional

— Cruzamento rodovia pedestre

Fonte:
SPTTRANS 2014
EMTU 2014
VIAÇÃO OSASCO 2014

Mapa do estudo de caso controle no Butantã, que conta com grande oferta de linhas de ônibus em duas vias de grande fluxo, a Avenida Corifeu de Azevedo e a Rodovia Raposo Tavares.

¹⁹ JACOBS, Jane. "Morte e vida de grandes cidades", WMF Martins Fontes, São Paulo, 2011. p.202.

b) Barreiras físicas

Ademais às variáveis de transporte que, de certa forma, ainda envolvem uma escala municipal dos problemas de inserção e localização, a questão da integração territorial foi um elemento bastante importante para promover uma avaliação da mobilidade na escala local. Entendeu-se que a capacidade de deslocar-se pelo território e acessar à diferentes lugares, atividades e serviços tem a ver com características do desenho urbano, do parcelamento do solo e da morfologia. Além de aspectos pontuais como a presença de vias muito movimentadas e taludes, duas características chamaram a atenção: o tamanho das quadras e os lotes ou glebas não ocupados.

A maioria dos empreendimentos analisados está implantado em áreas onde o tecido urbano é descontínuo, com a presença de grandes vazios e muitas quadras com perímetro extenso. Disto decorre uma grande perda na qualidade urbanística do lugar, impactando o deslocamento das pessoas e a diversidade de atividades que surgem na região. Uma vez que não há o trânsito de pessoas, fica afetada também a possibilidade de existirem diferentes usos e atividades.

“Por natureza, as quadras longas neutralizam as vantagens potenciais que as cidades propiciam à incubação, à experimentação e à numerosos empreendimentos pequenos ou específicos, na medida em que estes precisam de cruzamentos muito maiores de pedestres para atrair fregueses ou clientes. As quadras longas também frustram a tese de que, se se espera que as misturas de usos urbanos sejam mais do que uma abstração nas plantas, elas devem provocar a presença de pessoas diferentes, com propósitos diferentes, em horários distintos, mas usando as mesmas ruas”.¹⁹

Diferentemente disso, nos casos de controle (principalmente em Campos Elísios) a malha urbana é parcelada com quadras de perímetro razoável, que facilitam o deslocamento pelo território e apresentam um outro patamar de possibilidades para a experiência do espaço público. A existência de quadras menores possibilita “uma escolha ampla de percursos”²⁰, o que por sua vez, é vantajoso tanto para a economia e dinamização funcional do tecido urbano, quanto e principalmente para as pessoas que tem suas possibilidades de mobilidade elevadas, podendo não só romper a monotonia de uma rotina de percursos sempre iguais, como vivenciar imprevisivelmente diferentes atividades coletivas e públicas – que fazem parte da formação social do indivíduo.

Desta leitura, ficou clara a importância de considerar todos estes critérios como ingredientes da inserção urbana, tendo como perspectiva não só as responsabilidades municipais de gestão e promoção de um sistema de transporte público de qualidade, como o fato de os empreendimentos serem agentes ativos da (re)configuração territorial das periferias. É principalmente sob essa perspectiva, que boa parte das indagações feitas ao desenho urbano dos territórios onde se inserem os empreendimentos do PMCMV virá a ser aplicada na avaliação da implantação dos projetos.

²⁰ JACOBS, Jane. “Morte e vida de grandes cidades”, WMF Martins Fontes, São Paulo, 2011. p.200.

Mapa de barreiras em Hortolândia identificando o impacto do parcelamento do solo, das grandes glebas vazias, da ausência de transposições ao rio, descontinuidade das ruas e quadras muito extensas e muradas.



IGUAPE

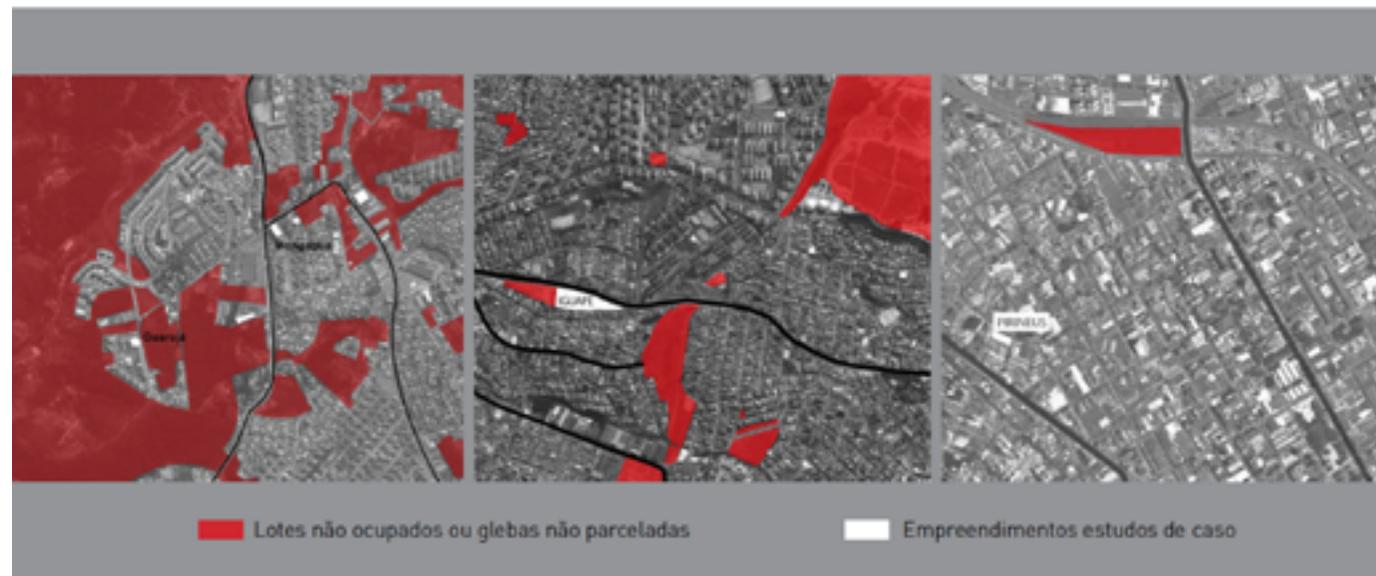
BARREIRAS FÍSICAS



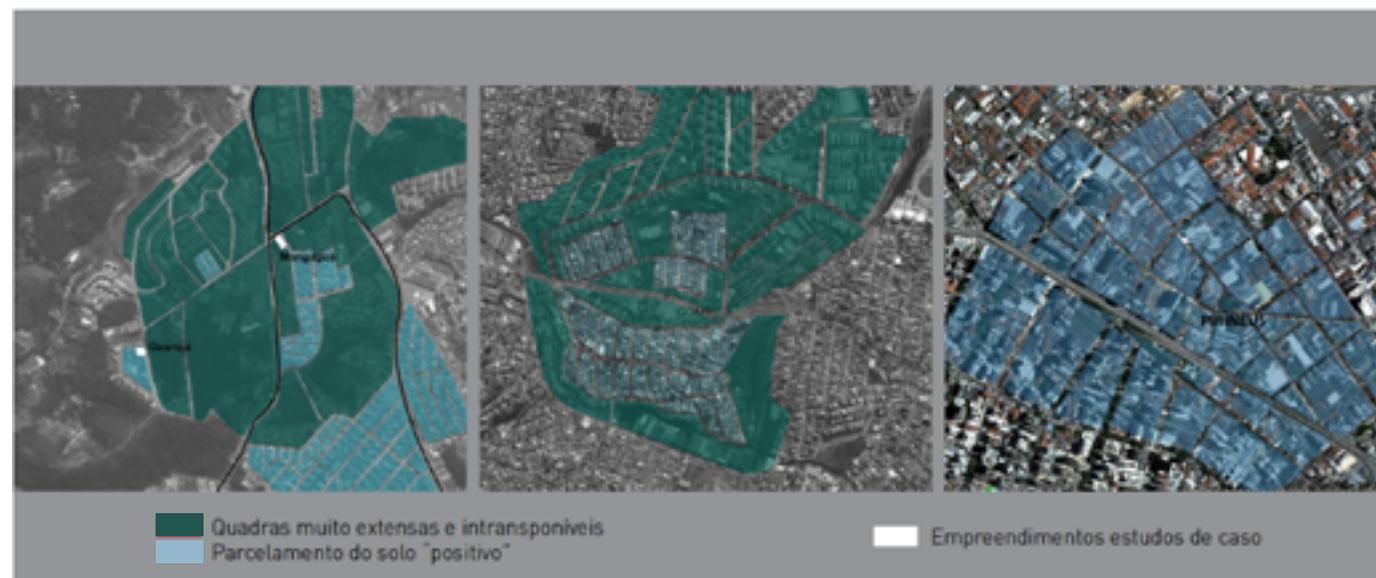
- | | | |
|-------------------------|-------------|-----------------|
| Escadaria | Gradil | Terrenos vazios |
| Passagem para pedestres | Muro | Avenidas |
| Talude | Rua íngreme | Rios |

fonte:
Subprefeitura de Itaquera
Observação de campo

Mapa comparativo (Cidade Tiradentes, Itaquera e Pirineus, respectivamente) de vazios urbanos, demonstrando os diferentes graus de integração territorial, continuidade da malha urbana e coesão.



Mapa comparativo (Cidade Tiradentes, Itaquera e Pirineus, respectivamente) de tamanho de quadras, demonstrando o impacto de quadras grandes na integração territorial e potencial de mobilidade.



3.4.2 Fruição e conforto urbano: sobre este aspecto foram observadas as condições dos espaços de pedestres, com especial atenção à qualidade das calçadas, travessias, iluminação, arborização, e à morfologia. Além da ausência de arborização e da qualidade ruim das calçadas, em geral, o que mais chamou a atenção foi a interface entre o espaço público e privado (ou mesmo público e público, no caso de escolas, creches e demais equipamentos). Foi marcante a presença de extensos muros, grades e uma lógica de relação – seja ela física ou visual – que não favorece a segurança e a atividade das ruas e espaços públicos, pois segrega o espaço público do privado e reduz ao máximo o número de acessos de um para o outro.

Por um lado, esta constatação ultrapassa os limites da atuação e responsabilidade do programa MCMV, por se tratar de uma condição morfológica geral da cidade; contudo, por outro lado, também foi identificada esta realidade nos próprios empreendimentos, onde as fronteiras condominiais são demarcadas com muros e alambrados (muitas vezes em vias de serem substituídos por muros, conforme relatos de moradores e síndicos). Isto apresenta desdobramentos evidentes do ponto de vista da segurança do espaço público e inclusive do espaço condominial. No caso do empreendimento Flor de Jasmim, em Osasco, foi motivo de repercussão nacional a existência do batizado “muro do pó”: muro do empreendimento que é controlado por traficantes de droga e foi incorporado como ponto de venda. Assim sendo, é inadmissível a naturalização desta prática morfológica – ainda que largamente empregada na cidade rica e formal – como padrão para a promoção pública de habitação.

A leitura do entorno do Edifício Pirineus, bem como a observação da morfologia do próprio edifício, evidenciaram que um dos principais fatores da qualidade daquele território era a presença de edifícios e atividades diretamente relacionados com o espaço público, no caso as calçadas. Analisando o INOCOOP Butantã, outro aspecto importante é a presença de diversos acessos independentes

Fotografia aérea do bairro do empreendimento Flor de Jasmim, em Osasco. No centro da imagem, o “muro do pó”, Extensa fronteira entre o espaço público e o condominial onde o único uso identificado é o tráfico de drogas. Ressalta-se a ausência de conexões entre interior e exterior e a consequente morte do espaço público e das possibilidades de apropriação.

FONTE: TV Record, disponível na internet.





À esquerda, imagem de rua em Cidade Tiradentes, próxima ao empreendimento Guarujá. Nota-se a marcante existência de muros com arame farpado ao longo de toda a rua que, não por acaso chama-se “Rua sem nome”. É a imagem do casa ausentando-se da cidade.

À direita, fotografia do Edifício Pirineus, em contato direto com a calçada, o espaço público. Tanto o edifício quanto a cidade beneficiam-se da morfologia, que atribui segurança, dinamismo e conforto ao espaço.

FONTE: Acervo pessoal.



INOOCOOP RAPOSO TAVARES
CONDOMÍNIO



- Muro
- - - - - Grade
- ➔ Acesso

Mapa do empreendimento INOOCOOP Butantã com identificação de todos os acessos dos blocos, que constituem condomínios autônomos. Resultado é a maior relação entre os edifícios e a rua, ainda que a tipologia seja igualmente estandarizada,

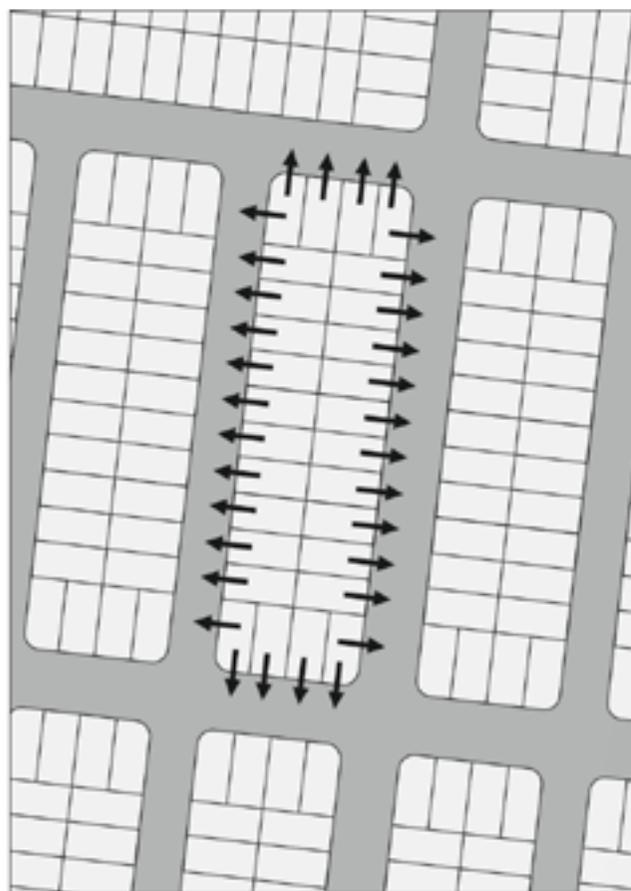
²¹ JACOBS, Jane. "Morte e vida de grandes cidades", WMF Martins Fontes, São Paulo, 2011. p.60.

a cada bloco, ainda que não haja diversidade de usos. Estas características, diferentes do observado nos empreendimentos do PMCMV, garantem simultaneamente maior qualificação da paisagem e da volumetria urbana, a segurança do espaço público e a manifestação da "identidade pública das pessoas"²¹, uma vez que promove o encontro e a usufruição do espaço público.

Além disso, a própria observação dos tecidos das periferias, dos loteamentos autoconstruídos com morfologia tradicional de sobrados geminados, revela uma proporção equilibrada de acessos ao longo das calçadas, o que equivale via de regra a um equilíbrio entre usos e a uma vitalidade do espaço público. No caso dos conjuntos produzidos mediante políticas habitacionais de décadas passadas, o que se percebe é que o resultado de um longo processo de consolidação destes tecidos equivale a uma multiplicação de acessos, principalmente mediante a diversificação dos usos, que de maneira improvisada foram ocupando interstícios destes territórios e incorporando novas lojas, bares e nova atividade na interface entre os espaços públicos e privados.

Desta forma, percebe-se que o padrão morfológico que o PMCMV repete à exaustão por todo o país não se sustenta sob nenhum argumento. Os condomínios fechados, com longas divisas gradeadas ou muradas, sem nenhum acesso e nenhuma atividade, são um dos principais aspectos da morte do espaço público e da inadequação desse à fruição urbana. Tanto a literatura, quanto a observação dos tecidos urbanos e suas histórias (das periferias e dos casos controle) ressaltam que este não é o padrão morfológico que se espera para as cidades e, portanto, não deve ser repetido pelos empreendimentos, que fazem parte da cidade.

É, portanto, importante a incorporação da discussão das fachadas, acessos e relação entre os blocos residenciais e o espaço público como critério de urbanidade e inserção urbana (o que passa necessariamente por uma revisão da lógica condominial de projeto e gestão do espaço).

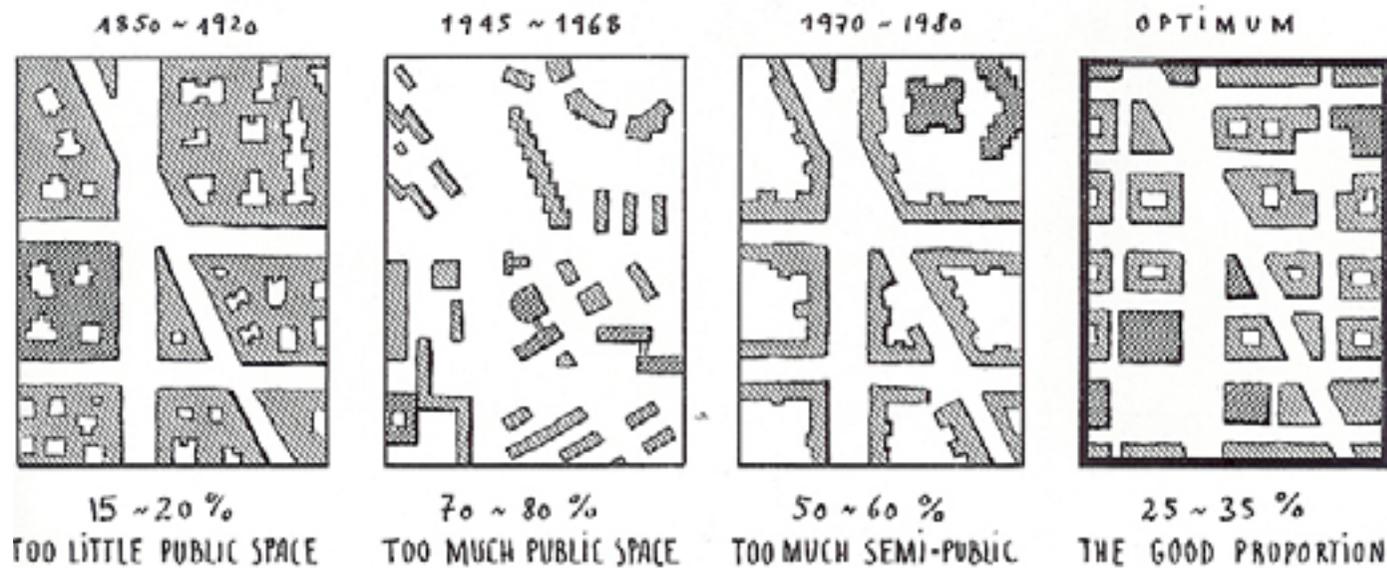


Esquema da condição de relação padrão entre espaço público e privado identificada no tecido das periferias e bairros em geral.

FONTE: PROURB - UFRJ

THE POLYCENTRIC CITY OF URBAN COMMUNITIES

RELATIVE QUANTITY of PUBLIC SPACE



Esquema do urbanista Leon Krier demonstrando a relação de qualidade do espaço com a porcentagem de espaço livre. Evidencia a necessidade de revisão nos padrões de implantação e morfologia do espaço público, livre ou coletivo dos empreendimentos do PMCMV.

3.4.3 Uso do solo: Pretendia-se, nos trabalhos de campo realizados, identificar a diversidade de usos do solo, com especial atenção para a oferta de comércio, serviços e equipamentos públicos. Neste sentido, foram avaliados os entornos dos empreendimentos e as próprias áreas condominiais.

a) Equipamentos públicos

Do ponto de vista dos equipamentos públicos, o que se observa é, em geral, a existência dos equipamentos básicos de saúde e educação próximos aos empreendimentos habitacionais. Mesmo nos casos mais carentes, a exemplo do empreendimento Sirius, em Campinas, onde escolas e creches são mais distantes, verificou-se a existência de uma estrutura pública de transporte escolar que supre, os deslocamentos escolares. Neste sentido, os empreendimentos do PMCMV apresentam um grande avanço em relação às políticas habitacionais de décadas anteriores, garantindo que não sejam construídas habitações onde não haja mínima oferta de equipamentos de educação e saúde, ao menos nos casos estudados no estado de São Paulo. Contudo, isto não se aplica aos equipamentos de cultura e lazer.

Tanto para os equipamentos quanto para as áreas livres (praças e parques), cabe a observação de que as condições de manutenção são precárias na imensa maioria dos casos observados, de modo que o aproveitamento dos espaços ou é reduzido ou inexistente. Além disso, uma característica importante do sistema de equipamentos públicos diz respeito ao acesso aos equipamentos, que conforme já comentado nos termos de desenho urbano, é um dos grandes problemas dos tecidos onde estão inseridos os empreendimentos. Por exemplo, pode-se observar que no caso de Itaquera – do empreendimento Iguape – a presença de equipamentos públicos em raios próximos não equivale a um percurso efetivo a pé curto e qualificado, uma vez que só existe um percurso

possível e sua distância é mais de três vezes maior do que a distância linear entre empreendimento e equipamento. Questões como essa tem base na estrutura fundiária e parcelamento do solo da região, que poderia e deveria também ser alvo de planos de intervenção no desenho urbano, por parte do município dentro de outras políticas, a fim de torná-las mais integradas.

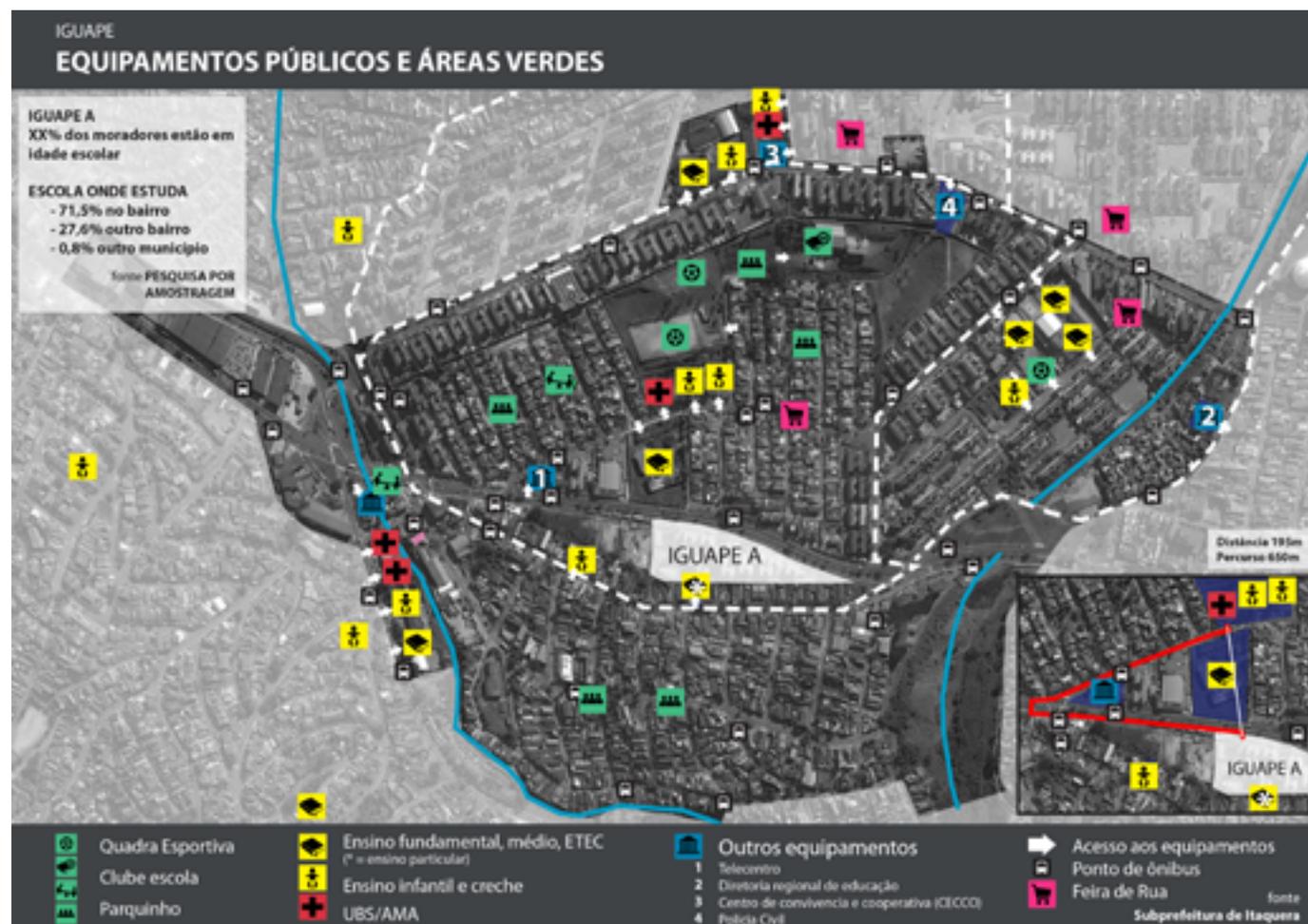
PRAIA GRANDE E PERUÍBE

EQUIPAMENTOS E ÁREAS LIVRES



Mapa de equipamentos públicos dos empreendimentos de Hortolândia com oferta somente daqueles que são extremamente essenciais e básicos.

Mapa de equipamentos públicos do empreendimento Iguape, em Itaquera. Nota-se a maior diversidade de equipamentos entre os estudos de caso (excetuando-se os casos-controle). Em detalhe percebe-se a influência do desenho urbano na condição de acessibilidade aos equipamentos.



IGUAPE

EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E ÁREAS VERDES



Ensino fundamental, médio, ETEC
(* = ensino particular)



Quadra esportiva



Ensino infantil e creche



UBS/AMA

Mapa de equipamentos públicos do empreendimento Sirius, em Campinas, revelando ser o empreendimento menos atendido por equipamentos e com a menor diversidade, não ultrapassando o limite do extritamente necessário.

b) Comércio e serviços

No âmbito da diversidade funcional e da oferta de comércio, uma observação fundamental se dá através da comparação entre os usos do solo de Campos Elíseos e dos empreendimentos do MCMV, sendo visível que a presença de bares, restaurantes, farmácias, padarias, lavanderias, salões de beleza, academias, quitandas, hortifruti, costureiras, teatros, cinemas e uma infinidade de atividades de uso rotineiro (no primeiro caso) atribuem ao território uma dinâmica rica do ponto de vista do uso do espaço público e sua segurança. Isso não somente garante a vitalidade do espaço, como significa que os moradores do Edifício Pirineus, por exemplo, estão assistidos por todos os usos cotidianos que podem necessitar. Esta leitura se reforça quando assistimos casos como o do empreendimento Sirius, em Campinas, onde a inexistência desta diversidade e a demanda natural por uma sorte de atividades de comércio, serviços e diversão promoveram rapidamente a construção de barracas às adjacências do conjunto, de forma improvisada e precária. Merece destaque, também, os casos em que as atividades comerciais foram incorporadas nos próprios apartamentos, como identificado em entrevista com a síndica do empreendimento Praia Grande, em Hortolândia.

O aprendizado retirado do caso de Hortolândia, por sua vez, tem a ver com as especificidades que cada tipo de comércio e serviços possui. A proximidade do empreendimento ao centro do município (onde há uma boa oferta de atividades) em contraposição a dificuldade de acesso a esse centro em virtude da inexistência de caminhos e de um tecido urbano contínuo, fez notar que existem, entre as diferentes alternativas de produtos ou serviços, aqueles que precisam necessariamente estar próximos e a distância percorrível a pé diária ou semanalmente, e aqueles que podem de fato estar mais afastados. O estudo de caso de Itaquera, em tese a melhor inserção urbana dentre os casos estudados, demonstrou uma condição realmente mais positiva do ponto

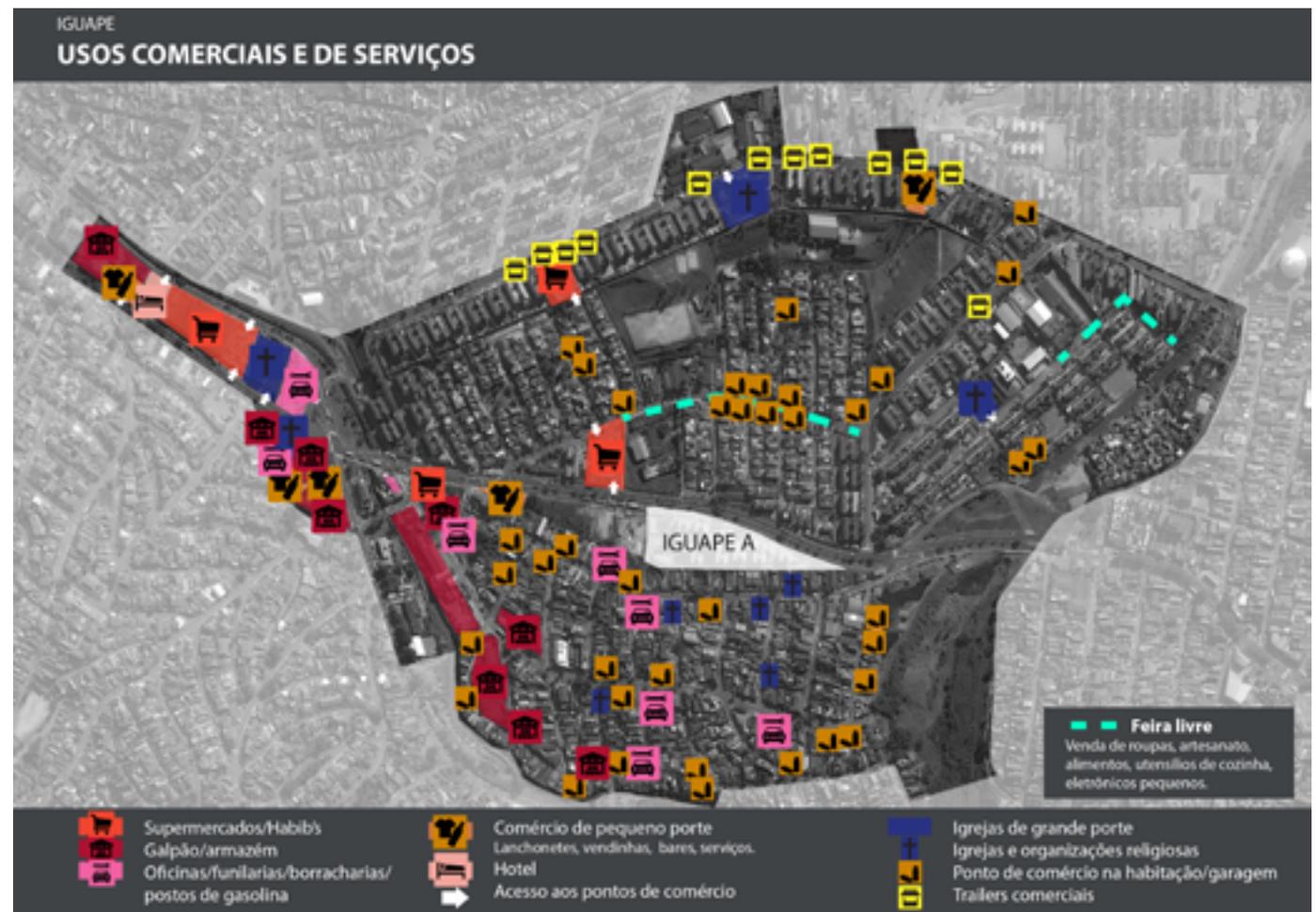
PRAIA GRANDE E PERUIBE

USOS COMERCIAIS E SERVIÇOS



Mapa de usos dos empreendimentos de Hortolândia onde verifica-se alguma oferta de comércio em ruas principais e a diferença significativa entre a distância linear de 1200 metros do empreendimento ao centro (onde há grande oferta e diversidade de atividades e usos) e a distância real percorrida, de 2450 metros: o dobro.

Mapa do entorno do empreendimento Iguape ilustrando grande diversidade de usos e inclusive, de tipologias dos estabelecimentos. Isto remete à ausência de planejamento do território que não prevê espaços para comércio, não propõe hierarquia dos espaços e conseqüentemente apresenta os usos como resultado de improvisação e consolidação de um tecido precário.



de vista do comércio e dos serviços; contando com uma diversidade maior de atividades, tanto formais como informais, com portes distintos (desde hipermercados até mercados de porte médio, por exemplo) e a distâncias razoáveis. Ainda neste caso podemos ressaltar que a condição de integração da malha urbana também prejudica o acesso aos pontos de interesse, não sendo, porém, tão problemático como nos demais exemplos.

Esta dimensão da inserção urbana, que diz respeito a oferta de comércio, serviços e equipamentos, portanto, tem suas fragilidades em parte relacionadas à (1) aspectos do desenho urbano, que serão abordados dentro da escala do empreendimento e podem ser alvo de planos municipais de melhoramentos nos bairros; e em parte relacionadas à (2) tipologia dos empreendimentos, que podem e deverão também ser repensadas no sentido de incorporar espaços para equipamentos e comércio, inclusive repensando padrões de unidades habitacionais que possam incorporar espaços de usos capazes de gerar renda (tais como costura, salão de beleza e produção de comidas para venda, típicos das dinâmicas econômicas de famílias de baixa renda).

À direita, fotografia do empreendimento Sirius, em Campinas, mostrando, na base da imagem, barracas construídas para suprir a demanda por comércio e divertimento.

FONTE: Vitor Coelho Nisida

Nas páginas seguintes, fotografias de apartamentos em empreendimentos no Rio de Janeiro

FONTE: PROURB - UFRJ







3.4.4 Espaços coletivos condominiais: a avaliação dos espaços coletivos dos empreendimentos dedicava-se a interpretar como eles estavam adequados às necessidades de sociabilidade e gestão das famílias. Partia do conhecimento prévio de que todos os estudos de caso organizavam-se enquanto condomínios fechados, e do pressuposto de que esta condição poderia trazer desvantagens à qualidade do espaço e das práticas sociais. Buscou-se observar as dimensões das áreas, as atividades realizadas nas mesmas e os equipamentos e mobiliários instalados.

Uma das principais percepções é que os espaços coletivos não são bem projetados, munidos de mobiliário ou sequer de dimensões adequadas à apropriação por parte dos moradores. O que pode-se perceber nitidamente é que os espaços livres condominiais são residuais e resultado único e exclusivo da sobra de espaço não edificado, não havendo nenhuma preocupação projetual com o intuito de tornar estes espaços agradáveis e úteis. A implantação das unidades é fruto da mais pragmática e indolente atenção aos parâmetros das normas edilícias, garantindo tão somente recuos mínimos e taxa de ocupação do solo, sem nenhum esforço para atribuir qualidade a esses espaços livres e incorporá-los ao uso e rotina dos moradores.

Os problemas decorrentes desta forma de implantação dos empreendimentos extrapolam o campo da qualidade dos espaços e atinge a esfera da gestão, tendo impactos na sociabilidade dos moradores, no orçamento familiar, na segurança e na administração. Em empreendimentos de pequeno porte, notadamente (em São Paulo) aqueles construídos em terrenos pequenos residuais do banco de terras da COHAB, percebe-se uma facilidade maior na gestão, principalmente quando comparados aos empreendimentos de maior porte, com mais unidades e mais espaço coletivo.

Dentre os empreendimentos estudados, o condomínio Mongaguá (foto) é exemplar de uma

Fotografia do pequeno espaço residual sendo utilizado por crianças no empreendimento Mongaguá.



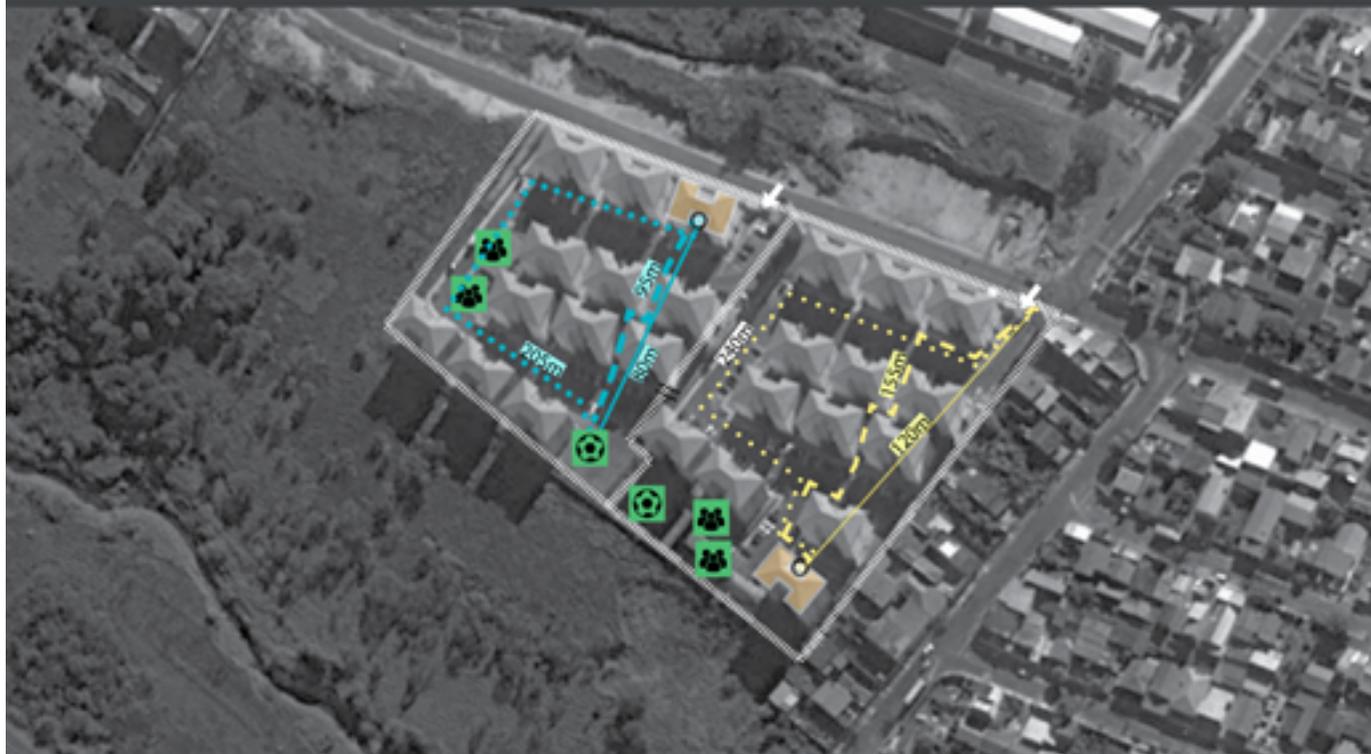
série de aspectos. No que tange a administração, o fato de ser um empreendimento pequeno, torna o convívio dos moradores e o controle de todas as questões coletivas por parte do síndico facilitados. Por outro lado, o fato de ser um empreendimento pequeno faz com que não disponha de quase nenhum espaço livre, fortemente reivindicado para lazer e diversão, principalmente para crianças. O mesmo condomínio, além de contar com uma pequena churrasqueira coberta de péssima qualidade construtiva, possui um espaço de circulação entre os apartamentos (hall das escadas) maior do que o usual e visto em outros casos. Conforme pesquisas em campo e conversas com moradores, este espaço de circulação, no último andar, costuma ser inclusive utilizado como espaço para festas, incorporando as salas dos apartamentos. Isto remete ao enfrentamento que deve ser feito tanto no sentido de oferecer espaços de lazer e sociabilidade, quanto no sentido de refletir qual é o espaço mais aderente as práticas sociais e demandas das famílias beneficiárias do PMCMV.

A dificuldade de equacionar a existência de áreas livres com a gestão condominial reside em duas frentes: uma que diz respeito à necessidade de o poder público assumir a responsabilidade por manter e gerir, se não toda, parte das áreas livres fruto da construção de empreendimentos habitacionais; outra que diz respeito às formas de sociabilização das pessoas as quais são destinadas as unidades. Isso significa que é uma necessidade urgente a redução das áreas de gestão condominial, que idealmente deveriam ser tais como as do Edifício Pirineus – que se resumem às escadas, ao elevador, uma área de recuo e a cobertura do edifício. E é preciso deixar claro que isso não significa necessariamente que as operações devam ser pequenas, tão somente que todas as operações devem prever uma boa implantação das unidades e/ou blocos de unidades habitacionais, buscando equalizar a proporção de áreas livres de gestão pública,

Implantação dos empreendimentos contíguos em Hortolândia. Chama-se a atenção para o isolamento por gradil entre ambos os condomínios, já rompido (à época de visita de campo, em outubro de 2013) pelos moradores para facilitar a circulação.



PRAIA GRANDE E PERUÍBE
CONDOMÍNIO



- Portaria e lixeira
- Salão de festas e área comum
- Quadra
- Ralo de distância
- - - Menor distância percorrida
- . . . Melhor distância percorrida

Implantação dos empreendimentos contíguos em Hortolândia ressaltando a péssima qualidade do projeto inclusive do ponto de vista das distâncias internas e distribuição dos espaços, que são todos residuais e majoritariamente ocupados por circulação e estacionamento de veículos.

áreas privadas e áreas condominiais; assim como prever condomínios com poucas unidades habitacionais, o que em outras palavras significa aproximar a política habitacional da política urbana e, conseqüentemente, assumir o desafio da construção de cidades. Não se trata, ainda, de reduzir as áreas condominiais e esperar que o entorno supra as demandas por espaços coletivos dos moradores; mas de incorporar aos projetos de habitação a criação de espaços efetivamente públicos e de gestão pública.

3.5 CONSTRUÇÃO DA MATRIZ E DESCRIÇÃO DOS CRITÉRIOS DA FERRAMENTA

3.5.1 Matriz

Para efeito da construção da matriz de critérios de urbanidade e inserção urbana foram considerados todos os elementos que evidenciaram-se e chamaram a atenção no processo de consolidação dos levantamentos de campo. Para tanto levou-se em consideração o objetivo final a que se destina a identificação destes critérios: a construção de uma ferramenta de avaliação de inserção urbana a ser utilizada por gestores da política habitacional na ocasião do julgamento de projetos de empreendimentos do PMCMV. Sendo assim era fundamental lidar com aspectos que estivessem ao alcance e no escopo da política habitacional vigente. Buscou-se focar naqueles elementos que poderiam ser melhorados mediante alterações no projeto do empreendimento ou, quando de extrema necessidade, responsabilização do município em conceber melhorias urbanas (tais como construção de equipamentos públicos e melhorias no funcionamento do sistema de transportes). Desta forma foi delineando-se na construção da matriz um cenário em que a aproximação entre casa e cidade, e a busca pela urbanidade e inserção urbana, são possíveis mediante aspectos tangíveis pelo projeto do empreendimento.

A partir da extensa revisão dos materiais coletados, somada ao apoio bibliográfico²², chegou-se a versão final da matriz de critérios de urbanidade, que serviria de base para a elaboração do texto da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana.

²² Dois trabalhos foram de especial importância nesta etapa da pesquisa, sendo eles a Dissertação de Mestrado da Teresa Rodrigues (RODRIGUES, Teresa. “Avaliação da integração sócio urbana dos empreendimentos de habitação social”. Tese de Mestrado. Instituto Superior Técnico de Lisboa. 2013.) e a cartilha TOD Standard do ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento), que tornou-se parceiro na elaboração e conclusão da ferramenta.

TEMA	INDICADORES
1. Transporte	Opções de transporte Bom Aceitável Insuficiente
	Frequência Bom Aceitável Insuficiente
2. Oferta de equipamentos, comércio e serviços.	Usos cotidianos Bom Aceitável Insuficiente
	Usos eventuais Bom Aceitável Insuficiente
	Usos esporádicos Bom Aceitável Insuficiente
3. Desenho urbano e integração territorial	Relação da operação com o tecido urbano existente Bom Aceitável Insuficiente
	Tamanho das quadras Bom Aceitável Insuficiente
	Permeabilidade da interface público-privada Bom Aceitável Insuficiente
	Sistema pedonal Bom Aceitável Insuficiente

3.5.2 Ferramenta de avaliação de inserção urbana

A Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana é um produto que visa a utilidade principalmente por gestores públicos, no âmbito do programa Minha Casa Minha Vida. É composta por critérios que além de avaliar e indicar a aprovação ou não de projetos, buscam incorporar à produção habitacional do programa qualidade de inserção urbana, trazendo sempre orientação de como os projetos podem melhorar sua qualificação.

Com o intuito de torna-la objetiva e prática, facilitando o entendimento e sua aplicação, optamos por atribuir a cada um dos indicadores da ferramenta três avaliações possíveis, sendo elas: Bom, Aceitável e Insuficiente. Com isso, não haveria nenhum mecanismo de pontuação e não seriam gerados índices, de modo que a aprovação de um empreendimento – ou seja, considera-lo aceitável do ponto de vista da inserção urbana – passou a ser decorrente do recebimento de classificação “aceitável” em todos os critérios da ferramenta. Seu desenvolvimento contou com a colaboração e interlocução da equipe do ITDP Rio de Janeiro, com experiência principalmente no tema de transporte. O resultado final é um conjunto de 9 critérios, reunidos em 3 temas e descritos com linguagem didática e objetiva.

Tema 1 | Transporte: versa sobre o potencial de conectividade do território por meio de transporte público com o restante da cidade.

1) Itinerários: visa compreender a diversidade de destinos os quais se pode acessar através do sistema de transporte público presente.

2) Frequência: busca identificar a qualidade destes modais de transporte do ponto de vista do tempo de espera entre um veículo e outro.

Tema 2 | Oferta de comércio, serviços e equipamentos públicos: Foi constituído como meio de avaliação conjunta da oferta de toda a diversidade de comércio, equipamentos, serviços, áreas de lazer e recreação. Considera que estes itens são alvo de interesse por diferentes perfis de usuários (principalmente em termos de faixa etária) e em diferentes frequências (diariamente, semanalmente, esporadicamente), fazendo com que o acesso a eles possa ter diferentes condições de tempo, modal e distância. Neste sentido foram definidas 3 categorias, equivalente aos três próximos critérios.

3) Usos cotidianos: engloba aqueles que são de uso diário, incluindo creche e escola e devem estar a uma distância percorrível a pé em 30 minutos.

4) Usos eventuais: considera usos que não são de uso diário ou tem usuários que podem deslocar-se com meio de transporte público, em um uma hora.

5) Usos esporádicos: incorpora usos que via de regra não estarão nas proximidades dos empreendimentos e não são de uso essencial em grandes frequências. São serviços municipais ou atividades de lazer e cultura de uso esporádico.

Tema 3 | Desenho urbano e integração territorial: Trata de um conjunto de elementos que visão incorporar ao projeto do empreendimento padrões de desenho urbano que o tornem bem relacionados com o espaço público.

6)Relação com entorno: busca garantir um mínimo de 40% do perímetro do empreendimento com contato à malha urbana pré-existente e qualificada com usos ativos e compatíveis com o uso residencial.

7)Tamaho das quadras: busca contrariar a lógica dos grandes condomínios e grandes glebas, promovendo o parcelamento do solo, a geração de espaço público (ruas) e a melhor articulação do

território mediante quadras com perímetro dimensionado para o percurso a pé.

8)Aberturas para o espaço público: busca tornar o espaço público ativo cobrando um número mínimo de acessos de pedestres ao longo das fachadas e testadas de quadras. Incentiva, indiretamente, a diversificação de usos e a instalação de comércios e outras atividades que promovam acessos e circulação de pessoas.

9)Rede de circulação de pedestres: avalia a condição de conforto e fruição urbana cobrando a presença de calçadas e espaços públicos bem dimensionados, iluminados e sombreados, ao menos no projeto do empreendimento.

Segue em anexo o texto da Ferramenta na íntegra em sua forma final. Pretende-se ainda, no âmbito das pesquisas e encaminhamentos do LabCidade, estender os trabalhos com este material, tornando-o mais refinado e preparado para divulgação.

3. CONCLUSÃO

Assim portanto, cabe reivindicar aquelas experiências onde o projeto residencial forma parte de um projeto urbano equilibrado. É importante entender que as habitações não são, nem podem ser, peças autônomas sobre um tabuleiro de jogo. Quando funcionam, isto é, quando são capazes de favorecer a criação de redes sócias e comunitárias, criam cidade real e o fazem sobre as bases de um bom projeto urbano. (MONTANER; MUXÍ, 2006. P.40)

O projeto urbano agora pode estar mais no estratégico e no material, em intenções acupunturais sobre a pele urbana para afetar ao organismo inteiro. Projeto urbano que para ser efetivo é concentrado e pontual, limitado em seu tempo e espaço de intervenção, mas também aberto e extenso em sua influência além de si mesmo. Com a exigência técnica, orçamentária, de infraestrutura e arquitetônica do projeto construtivo. Com a sobreposição de funções e a mescla de usos, privados e públicos e a validade de um programa executivo. (SOLÁ-MORALES, 2003. P.153)

Considerando o atual panorama da política habitacional no Brasil, por assim dizer, o Programa Minha Casa Minha Vida e seu modelo financeiro, há de se concordar que enveredamos muito mais a Solá-Morales do que a Montaner e Muxí. Isso significa, dentro da conjuntura político-econômica nacional, termos uma lacuna maior para penetrar propositivamente no PMCMV se trabalharmos com uma perspectiva acupuntural do que com um ideal de contexto urbano equilibrado. As cidades, como se apresentam hoje, quer queiramos ou não, são tabuleiros de um jogo cujas regras estão há tempos fora do controle do Estado. Dialogar com esta realidade, do ponto de vista da política habitacional requer, não só cobrar a manifestação do Estado enquanto agente regulador do território e dos interesses em conflito (o que significaria assumir as regras do tabuleiro e tornar as cidades um campo fértil para a proliferação de seus usos, incluindo a habitação social); como também entender a política habitacional (e portanto o Programa Minha casa Minha Vida, uma vez que ele existe, é forte programa político do governo federal, rende capital político e é uma eficiente política econômica) como uma porta de entrada do Estado para a intervenção pontual no território.

Tendo em mente esta situação, o projeto de habitação social, passa a ser entendido como uma oportunidade para

a qualificação da vida das famílias de baixa renda e, além disso, de qualificação das cidades, principalmente em regiões periféricas consolidadas ou em vias de consolidação que carecem de planos e investimentos e nas quais o PMCMV possui hoje maior potencial e facilidade de atuação. Para tanto, este projeto deve compreender que seus limites não são estanques como o patrimônio fundiário, compreender “sua influência mais além e si mesmo” e incorporar, portanto, critérios de qualidade que o compreenda como parte da cidade.

Dentro desta perspectiva, a investigação sobre os critérios de urbanidade ateve-se àqueles elementos possíveis de incorporação ao projeto de habitação. Lidando com situações de localização ditadas pelo preço da terra e, portanto, marcadas pela ausência de um tecido urbano completo, os empreendimentos do PMCMV vivem a ausência de cidade, que não existe externa nem internamente a seus projetos. Entendendo a dificuldade de se reverter a lógica de localização dos programas, que dependeria de revisões radicais em sua estrutura política ou de empreendedorismos gloriosos dos municípios a fim de disponibilizar terras públicas bem localizadas, trabalhou-se nesta pesquisa com o objetivo de alcançar mecanismos de qualificação da produção do PMCMV, dentro de suas limitações. Isso significa a produção de cidade dentro dos limites dos empreendimentos, condição sem a qual não atingiremos o mínimo de qualidade e urbanidade e continuaremos a construir, “em todo o país, novos bairros (...) em áreas distantes e sem urbanização, alinhando centenas de casas idênticas e minúsculas, ou enfileirando torres habitacionais com sofrível padrão construtivo, e grande impacto sobre o meio ambiente.”

Isto posto, vale lembrar ainda o aprendizado de que a inserção urbana é uma condição que depende de muito mais variados elementos do que somente a distância ao centro principal de uma região e equipamentos públicos, conforme tende a reproduzir a literatura (MARQUES e RODRIGUES, 2013). Entendendo isto, concluímos com uma esperança de que havendo muito outros elementos e tendo sido eles identificados e exaustivamente detalhados nesta pesquisa, abre-se precedente para novas formas de intervenção nestas localizações que hoje não possuem qualidade urbanística. Esperamos então, abrir precedente para um novo olhar sobre as periferias, compreendendo que são um novo território fruto de anos de consolidação e que são passíveis de novas transformações e investimentos, inclusive através da construção de bons empreendimentos do PMCMV que impactem positivamente no tecido urbano, na fruição, na diversidade funcional, na paisagem e no ambiente. Esperamos abrir precedente para um novo patamar de entendimento da moradia, reconhecendo o avanço referente às políticas habitacionais de décadas anteriores e entendendo que há mais do que quatro paredes, saneamento básico e equipamentos públicos.

4. REFERÊNCIAS

ARRETCHE, Marta: “Intervenção do Estado e setor privado: o modelo brasileiro de política habitacional” in Espaço & Debates, São Paulo, v. X, n. 31, pp 21–36, 1990.

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luís Aureliano Gama de: “Habitação e Poder: da fundação da casa popular ao Banco Nacional da Habitação”, Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, Rio de Janeiro, 2011.

BURTON, Elizabeth; JENKS, Mike, WILLIAMS, Katie (ed). The Compact City: A Sustainable Urban Form? London: Routledge, 1996.

BONDUKI, Nabil: “Origens da habitação social no Brasil”: São Paulo, Estação Liberdade, 1998.

CARDOSO, Adauto Lucio (org.): “O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais, Letra Capital, Rio de Janeiro, 2013.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Pini, 1990.

ENGLISH PARTNERSHIP; HOUSING CORPORATION. Urban Design Compendium 1 & 2. 2. Ed. London: Llewelyn-Davies, 2007. Disponível em: < http://www.homesandcommunities.co.uk/urban-design-compendium?page_id=&page=1> Acesso em: 01 jul 2014.

FERNANDES, Florestan. “A revolução burguesa no Brasil”; Zahar, Rio de Janeiro, 1976.

FERREIRA, José Sette Whitaker: “Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano”, FUPAM, São Paulo, 2012.

FERRAZ, Marcelo Carvalho: “Arquitetura conversável”, Azougue, Rio de Janeiro, 1ed., 2011.

FRAMPTON, Kenneth. *"História crítica da arquitetura moderna"*; Martins Fontes, São Paulo, 1997.

FREIDRICH, Chad. *"The Pruitt-Igoe myth"*; Documentário. Unicorn Stencil, USA, 2011.

FRY, Hildebrand. *Designing the City: Towards a More Sustainable Urban Form*. London: E & FN Spon, 1999.

GEHL, Jan. *Cities for People*. Island Press, 2010.

GIRARDET, Herbert. *Cities People Planet: Livable Cities for a Sustainable World*. Wiley-Academy, 2004.

HITCHCOCK, Henri-Russel; JOHNSON, Philip. *"The internacional style"*; WW Norton and Company, Nova Iorque, 1932.

HOLLANDA, Frederico (org.): *"Arquitetura e Urbanidade"*, Pro Editores, São Paulo, 2003.

INSTITUTO DE DESAROLLO URBANO (Bogotá). *Guia Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana*. 2005. Disponível em: <http://www.idu.gov.co/web/guest/tramites_doc_manuales> Acesso em: 01 jul 2014.

INSTITUTE FOR TRANSPORTATION & DEVELOPMENT POLICY. *TOD (Transit-oriented Development) Standard*. V. 2.1. 2014. Disponível em: <<https://go.itdp.org/display/live/TOD+Standard>> Acesso em: 01 jul 2014.

JACOBS, Jane. *"Morte e vida de grandes cidades"*, WMF Martins Fontes, São Paulo, 2011.

JÚNIOR, Caio Prado, *Evolução Política do Brasil e outros estudos*, Brasiliense, São Paulo, 3ed., 1961.

KATINSKY, Júlio (org./curador): *"Arquitetura Brasileira: O coração da cidade. A invenção dos espaços de convivência"*, Instituto Tomie Ohtake, São Paulo, 2012.

KRIER, Leon. "Drawing for architecture", Mit press, Massachusetts, 2009.

LE CORBUSIER. "*Por uma arquitetura*", Perspectiva, São Paulo, 3ª reimpressão da 6ed., 2009.

MALACO, Jonas Tadeu Silva: "Da forma urbana: o casario de Atenas", Alice Foz, São Paulo, 2002.

MARQUES, Eduardo; RODRIGUES, Leandro. "O Programa Minha Casa Minha Vida na metrópole paulistana - atendimento habitacional e padrões de segregação", RBEU, 2013.

MASCARÓ, Juan Luis. Desenho Urbano e Custos de urbanização. Brasília: MHU;SAM, 1987
----- . Manual de Loteamentos e Urbanização. 2 ed. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1997

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. "Arquitectura y politica: ensayos para mundos alternativos", Gustavo Gili, Barcelona, 2011.

MORETTI, Ricardo de Sousa. Normas urbanísticas para habitação de interesse social: recomendações para elaboração. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1997.

PITTS, Adrian. Planning and design strategies for Sustainability and profit. Oxford, UK: Architectural Press, 2004

PUNTONI, Alvaro: "O projeto como caminho: estruturas de habitação na área central de São Paulo", FAU-USP, São Paulo, 2004.

RECAMÁN, Luiz. O esquema antiurbano da Arquitetura Brasileira. In: Revista Contraste, n.3; FAU USP, São Paulo 2014, no prelo.

REIS FILHO, Nestor Goulart: "Quadro da Arquitetura no Brasil", Perspectiva, São Paulo, 1970.

RODRIGUES, Teresa. "Avaliação da integração sócio urbana dos empreendimentos de habitação social". Tese de Mestrado. Instituto Superior Técnico de Lisboa. 2013.

ROLNIK, Raquel: "A cidade e a lei", Studio Nobel, São Paulo, 3ed., 2003.

ROLNIK, Raquel; "Urbanismo aos pedaços", disponível em: <http://raquelrolnik.wordpress.com/2014/04/22/urbanismo-aos-pedacos/>. Acesso: 24/06/14 às 23h52.

SANTOS, Carlos Nelson F. A cidade como um jogo de cartas. Niterói: EDUFF/São Paulo: Projeto, 1988.

SCARAZZATO, Paulo Sérgio: "Investigação sobre critérios para determinação e medição dos níveis de conforto térmico", FAU-USP, São Paulo, 1988.

SOLÀ-MORALES, Manuel de; "De cosas urbanas", Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

SERPA, Claudia Brandão: "Limites e Possibilidades de uma política Fundiária no Estado Capitalista: Política de Terras do BNH", Dissertação de Mestrado apresentada ao IPPUR-UFRJ, 1988.

SILVA, Maria Ozanira da: "Política Habitacional Brasileira: Verso e Reverso.", São Paulo, Cortez, 1987.

SHIMBO, Lúcia Zanin: "Habitação Social, Habitação de Mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro", Tese de Doutorado, Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos, 2010.