

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE  
CAMPINAS

**Felipe da Motta Bueno**

A Política de Implementação de Habitação de  
Interesse Social e a Segregação Socioespacial  
em Assentamentos Precários: Estudos de caso  
em Jundiaí, SP

Campinas

2021

Felipe da Motta Bueno

A Política de Implementação de Habitação de Interesse Social e a Segregação Socioespacial  
em Assentamentos Precários: Estudos de caso em Jundiaí, SP

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, POSURB-ARQ, da Universidade Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro do Santos Junior.

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento e Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) – Finance Code 001.”

Campinas

2021

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423  
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

11.4	<p>Bueno, Felipe da Motta</p> <p>A política de implementação de habitação de interesse social e a segregação socioespacial em assentamentos precários: estudos de caso em Jundiaí, SP / Felipe da Motta Bueno. - Campinas: PUC-Campinas, 2021.</p> <p>142 f.: il.</p> <p>Orientador: Wilson Ribeiro do Santos Junior.</p> <p>Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2021.</p> <p>Inclui bibliografia.</p> <p>1. Planejamento urbano. 2. Habitação popular. 3. Assentamentos humanos. I. Santos Junior, Wilson Ribeiro do. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.</p> <p>CDD - 22.</p>
------	--

# FELIPE DA MOTTA BUENO

“A POLÍTICA DE IMPLEMENTAÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL  
E ASEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS:  
ESTUDOS DE CASO EM JUNDIAÍ, SP”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Dissertação defendida e aprovada em 10 de fevereiro de 2021 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



---

**Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior**

Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



---

**Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva**

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



---

**Prof. Dra. Glacir Teresinha Fricke**

Universidade São Francisco

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho a todos aqueles que nunca irão lê-lo por serem segregados.

## **AGRADECIMENTOS**

Mais do que as orientações sobre as dificuldades na vida acadêmica, agradeço ao orientador Prof. Dr. Wilson Ribeiro do Santos Junior, mais conhecido como Caracol, por ser uma pessoa sincera, em constante serenidade, pelas orientações sobre a vida, por me acalmar nos momentos de surto e pela constante visão positiva sobre meu trabalho. Admiro sua pessoa que é uma referência a ser seguida.

Agradeço em especial minha companheira Gabriela, que amo e me dá suporte em minhas escolhas e por sempre desejar o meu bem estar.

Agradeço em especial também minha mãe. Sempre incentivando a nunca desistir e se sacrificando em prol dos filhos.

Agradeço meus irmãos e meu pai por acreditarem em minha pessoa.

Agradeço a Paula, secretária muito competente e atenciosa que faz girar a PósUrb-Arq.

Agradeço aos amigos do mestrado, pelos momentos juntos, de alegria, sofrimento, compreensão e de solidariedade.

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de estudos que possibilitou este trabalho.

## RESUMO

A pesquisa objetivou investigar as intervenções de reurbanização em assentamentos precários em que ocorreram implantação de conjuntos de Habitação de Interesse Social (HIS) e analisa se essas interferências do Estado contribuíram para mitigar o problema da Segregação Socioespacial das famílias que foram contempladas com moradias. Utiliza a cidade de Jundiaí como recorte espacial por esta oferecer rico material de estudo pela configuração urbana que apresenta e por possuir uma fundação de assistência social que concentra toda a provisão de HIS do município. O recorte temporal foi delimitado a partir do ano de 2009, pós criação do que foi até hoje o principal programa nacional de provisão de HIS, o denominado Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Assim, busca esclarecer se a atuação da Fundação Municipal de Assistência Social (FUMAS) de Jundiaí visa responder à Segregação Socioespacial quando intervém em áreas de assentamentos precários onde se encontra a população segregada socioespacialmente ou se visa apenas à criação de HIS. A dissertação utiliza os métodos de pesquisa documental e revisão bibliográfica para uma construção da abordagem teórica sobre Segregação Socioespacial, pesquisa empírica sobre estudos de caso selecionados utilizando o método de análise de Inserção Urbana e por fim o método comparativo de resultados de Inserção Urbana referente aos objetos de estudo de caso. Os materiais utilizados como instrumentos para avaliação da inserção urbana dos objetos de estudo de caso foram: o Google Earth® para o mapeamento dos indicadores, que foi realizado através de imagens de satélite e mapas fornecidos pelo Plano Diretor e o site da prefeitura de Jundiaí juntamente com a ferramenta Google Maps para o cálculo do tempo de deslocamento por transporte público. O método de estudo de inserção urbana foi escolhido por ser uma metodologia que possibilita uma análise espacial dos objetos de estudo de caso e a relação destes com a malha urbana envoltória. E por fim conclui que as intervenções de reurbanização em assentamentos precários estudados na cidade de Jundiaí não são efetivas para mitigar a segregação socioespacial, entretanto reforçam tal problema da parcela da população beneficiada pelas habitações de interesse social.

**Palavras-chave:** Habitação de Interesse Social; Segregação Socioespacial; Inserção Urbana.

## **ABSTRACT**

The research aimed to investigate the redevelopment interventions in precarious settlements in which Social Housing (SH) sets were implemented and analyzes whether these State interferences contributed to mitigate the problem of sociospatial segregation of families that were contemplated with housing. It uses the city of Jundiaí as a spatial feature because it offers rich study material due to the urban configuration it presents and because it has a social assistance foundation that concentrates the entire provision of SH in the municipality. The time frame was delimited as of 2009, after the creation of what was until today the main national program for the provision of HIS, the so-called Minha Casa Minha Vida Program (PMCMV). Thus, it seeks to clarify whether the work of the Municipal Foundation for Social Assistance (FUMAS) of Jundiaí aims to respond to Sociospatial Segregation when it intervenes in areas of precarious settlements where the socio-spatially segregated population is located or if it is only aimed at the creation of SH. The dissertation uses the methods of documentary research and bibliographic review for a construction of the theoretical approach on Sociospatial Segregation, empirical research on selected case studies using the method of analysis of Urban Insertion and finally the comparative method of results of Urban Insertion referring to objects case study. The materials used as instruments for assessing the urban insertion of the case study objects were: Google Earth® for mapping the indicators, which was carried out using satellite images and maps provided by the Master Plan and the Jundiaí City Hall website together with the Google Maps tool for calculating travel time by public transport. The urban insertion study method was chosen because it is a methodology that allows a spatial analysis of the case study objects and their relationship with the surrounding urban fabric. Finally, it concludes that the redevelopment interventions in precarious settlements studied in the city of Jundiaí are not effective in mitigating sociospatial segregation, however they reinforce this problem of the portion of the population benefited by social housing.

**Keywords:** Social Housing; Sociospatial segregation; Urban insertion.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Macrometrópole Paulista .....	22
Figura 2 – Aglomeração Urbana de Jundiaí.....	23
Figura 3 – Eixos Rodoviários que cruzam a AU-Jundiaí.....	24
Figura 4 – Plano Diretor 2019: Macrozoneamento .....	26
Figura 5 – Lei 4095/84 Área de Proteção Ambiental Jundiaí.....	27
Figura 6 – Esquematização dos Problemas Estruturais referentes à produção do Urbano ....	30
Figura 7 – Residenciais Tupi I, II e III. ....	65
Figura 8 – Distância até o Centro de Jundiaí – Tupi I, II e III.....	65
Figura 9 – Condomínios Tupi I, II e III e o entorno imediato – Plano Diretor 2016.....	66
Figura 10 – Entorno imediato Plano Diretor 2019.....	67
Figura 11 – Rua Miguel Barreto Mattar. ....	68
Figura 12 – Equipamentos de Educação – Tupi I, II e III.....	71
Figura 13 – Comércio e Serviço – Tupi I, II e III.....	71
Figura 14 – Itinerário do ponto Miguel Barreto Matar L.o. 301 – Tupi I, II e III. ....	72
Figura 15 – Tempo até o Terminal Central – Tupi I, II e III. ....	72
Figura 16 – Tempo até o Terminal Colônia – Tupi I, II e III.....	73
Figura 17 – Unidades Básicas de Saúde – Tupi I, II e III.....	74
Figura 18 – Tempo até o Hospital Regional de Jundiaí – Tupi I, II e III.....	74
Figura 19 – Equipamentos esportivos próximos sem a confirmação do viés público.....	75
Figura 20 – Percurso medido em tempo e distância até a Praça Orville Green.....	76
Figura 21 – Praças e equipamentos esportivos – Tupi I, II e III.....	77
Figura 22 – Parques Urbanos – Tupi I, II e III. ....	78
Figura 23 – Relação de perímetro com o entorno – Tupi I, II e III. ....	79
Figura 24 – Permeabilidade de Quadra – Tupi I, II e III. ....	80
Figura 25 – Caminhos Irregulares – Tupi I, II e III.....	81
Figura 26 – Imagem dos condomínios fechados por gradil – Tupi I, II e III. ....	82
Figura 27 – Imagem da volumetria dos condomínios Tupi I e II. ....	83
Figura 28 – Imagem da volumetria do condomínio Tupi III.....	84
Figura 29 – Imagem dos bares e botecos irregulares ocupando os espaços vazios. ....	85
Figura 30 – Imagem do quiosque.....	85
Figura 31 – Rua Miguel Barretto Mattar. ....	86
Figura 32 – Áreas de lazer e esporte dos Tupi I e II. ....	88
Figura 33 – Áreas de lazer e esporte dos Tupi III. ....	89
Figura 34 – Condomínio Gênova. ....	90
Figura 35 – Condomínio Roma. ....	91
Figura 36 – Condomínios Gênova e Roma.....	93
Figura 37 – Equipamentos de Educação – Gênova e Roma.....	97
Figura 38 – Comércio e Serviço – Gênova e Roma. ....	98
Figura 39 – Unidades Básicas de Saúde – Gênova e Roma.....	99

Figura 40 – Tempo até o Hospital Regional de Jundiá – Gênova e Roma.....	99
Figura 41 – Pontos de ônibus – Gênova e Roma. ....	100
Figura 42 – Pontos de ônibus próximos – Gênova e Roma. ....	101
Figura 43 – Distância até o Terminal Colônia – Gênova e Roma.....	102
Figura 44 – Lazer e Esporte – Gênova e Roma.....	103
Figura 45 – Distância até a Praça Leonardo Timpone – Gênova e Roma. ....	104
Figura 46 – Distância até o Parque da Cidade – Genova e Roma. ....	104
Figura 47 – Distância até o CECE Jardim Ângela – Genova e Roma. ....	105
Figura 48 – Relação de perímetro com o entorno – Gênova e Roma. ....	106
Figura 49 – Permeabilidade de quadra – Gênova e Roma.....	107
Figura 50 – Avenida Giustiniano Borin.....	109
Figura 51 – Calçadas impróprias para acessibilidade universal. ....	110
Figura 52 – Foto Vila Ana Bloco 2.....	112
Figura 53 – Condomínios Vila Ana.....	113
Figura 54 – Foto Vila Ana Bloco 3.....	114
Figura 55 – Foto Vila Ana Bloco 5.....	115
Figura 56 – Equipamentos de Educação – Vila Ana.....	119
Figura 57 – Equipamentos de Lazer – Vila Ana.....	120
Figura 58 – Distância até a Praça João Martins Filho – Vila Ana. ....	120
Figura 59 – Localização da quadra e distância do ponto de referência – Vila Ana. ....	121
Figura 60 – Percurso e tempo até o Parque da Uva – Vila Ana. ....	122
Figura 61 – Equipamentos de Transporte – Vila Ana. ....	123
Figura 62 – Distância até o ponto na Av. 9 de Julho – Vila Ana. ....	123
Figura 63 – Distância até Terminal Central – Vila Ana. ....	124
Figura 64 – Comércio e Serviço – Vila Ana. ....	125
Figura 65 – Equipamentos de Saúde – Vila Ana. ....	126
Figura 66 – Distância até o Hospital Universitário – Vila Ana.....	126
Figura 67 – Distância até o USF Vila Ana – Vila Ana. ....	127
Figura 68 – Relação de perímetro com o entorno – Vila Ana. ....	128
Figura 69 – Permeabilidade de quadra – Vila Ana.....	129
Figura 70 – Áreas comuns do Bloco 2 – Vila Ana.....	132
Figura 71 – Quadra de esporte ao lado do Bloco 5 – Vila Ana.....	133
Figura 72 – Rua característica do entorno – Vila Ana. ....	134

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Tupi I, II e III. ....	68
Tabela 2 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Gênova e Roma. ....	94
Tabela 3 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Vila Ana. ....	116
Tabela 4 – Comparação dos resultados finais. ....	136

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Indicadores e Parâmetros .....	58
Quadro 2 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Tupi I, II e III. ....	68
Quadro 3 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Gênova e Roma.....	95
Quadro 4 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Vila Ana.....	116
Quadro 5 – Comparação entre os objetos. ....	135

## LISTA DE ABREVIATURA OU SIGLAS

- APP** – Área de Preservação Permanente
- ATHIS** – Assessoria Técnica em Habitação de Interesse Social
- AU-Jundiaí** – Aglomeração Urbana de Jundiaí
- CDHU** – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano
- CECE** – Complexo Educacional Cultural e Esportivo
- COMTUR** – Conselho Municipal de Turismo
- CONDEPHAAT** – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
- ESEF** – Escola Superior de Educação Física de Jundiaí
- FAR** – Fundo de Arrendamento Residencial
- FNHIS** – Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social
- FUMAS** – Fundação Municipal de Assistência Social
- HIS** – Habitação de Interesse Social
- IDH** – Índice de Desenvolvimento Humano
- IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPTU** – Imposto Predial e Territorial Urbano
- JSC** – Jardim São Camilo
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- PAC** – Programa de Aceleração do Crescimento
- PD** – Plano Diretor
- PDP** – Planos Diretores Participativos
- PEUC** – Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios
- PIB** – Produto Interno Bruto
- PLHIS** – Plano Local de Habitação de Interesse Social
- PMCMV** – Programa Minha Casa Minha Vida
- UBS** – Unidades Básicas de Saúde
- USF** – Unidade de Saúde da Família
- ZEIS** – Zona Especial de Interesse Social

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	12
1 AS CONTRADIÇÕES ATUAIS SÓCIOESPACIAIS DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ .....	21
2 SEGREGAÇÃO, SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E HIS .....	30
2.1 Sobre Segregação e Segregação Socioespacial .....	37
2.1.1 Segregação em Jundiaí .....	44
2.2 Produção de HIS – FUMAS .....	47
3 ESTUDOS DE CASO: HIS IMPLEMENTADAS A PARTIR DE 2009.....	51
3.1 Inserção Urbana: Metodologia e Análises .....	54
3.1.1 Construção dos Indicadores e Parâmetros.....	57
3.2 Implantação e Entorno Imediato dos Conjuntos de HIS Selecionados .....	63
3.3 Condomínios Tupi I, II e III .....	64
3.3.1 Análise da Inserção Urbana dos Condomínios TUPI I, II e III .....	68
3.3.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato dos Condomínios TUPI I, II e III.....	81
3.3.3 Considerações sobre os Condomínios TUPI I, II E III .....	86
3.4 Condomínios Gênova e Roma.....	89
3.4.1 Análise de Inserção Urbana dos Condomínios GÊNOVA E ROMA.....	94
3.4.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato dos Condomínios Gênova e Roma.....	107
3.4.3 Considerações Sobre os Condomínios Gênova e Roma .....	110
3.5 Condomínios Vila Ana.....	111
3.5.1 Análise de Inserção Urbana dos Condomínios Vila Ana .....	116
3.5.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato .....	129
3.5.3 Considerações sobre os Condomínios da VILA ANA.....	131
3.6 Síntese Comparativa.....	135
4 CONCLUSÃO .....	137
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA.....	140

## INTRODUÇÃO

O principal objetivo desta dissertação é identificar se a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) em áreas resultantes de intervenções urbanísticas em assentamentos precários resolve, além da questão do déficit habitacional, também a questão da Segregação Socioespacial. O foco deste trabalho é relacionar a Segregação Socioespacial com o enfoque das atuações do Estado em Assentamentos Precários e se essas ações foram eficazes para diminuir a vulnerabilidade social das pessoas que ali vivem devido ao Déficit Habitacional que não vem sendo enfrentado de forma incisiva pelo Estado.

Tem como objetivo verificar se a escolha das localizações em que foram implantados os empreendimentos se mostrou correta para extinguir ou mitigar a segregação das famílias em situação de vulnerabilidade social. O estudo abrange reurbanizações executadas no município de Jundiaí/SP a partir do ano de 2009.

Entende-se que a Segregação Socioespacial é correlacionada com a produção da malha urbana e com o Déficit Habitacional. A produção de moradia é um importante indutor para a construção e o crescimento de cidade, em conjunto com o viário e as infraestruturas, que no Brasil estão ligados com a discrepante desigualdade socioeconômica da população. Desta maneira, há um vínculo entre a condição de vulnerabilidade social com a de segregação urbana, em que ambas se somam perpetuando a pobreza, assim como a segregação somada a pobreza também intensificam a vulnerabilidade, formando um ciclo aparentemente infinito, dificultando que a população que sofre com tais fenômenos consiga obter melhores condições de vida.

“... tanto a dinâmica demográfica como a da vulnerabilidade apresentam nexos, ainda que nem todos totalmente explícitos, com outro fenômeno comum nas metrópoles: a segregação residencial” (CUNHA, 2006, p.13).

A dissertação descreve no primeiro capítulo o município de Jundiaí e discorre inicialmente sobre a condição física da região geográfica em que se encontra. As rodovias que cruzam a cidade interligam o interior do Estado de São Paulo com a capital paulista e com o porto de Santos, constituem-se num fator que influencia diretamente no urbano e nos aspectos socioeconômicos da cidade. Aborda as condições de vida que Jundiaí oferece para seus moradores, evidenciando dados censitários, Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), números sobre a urbanização

do município e sobre a condição econômica da cidade e da população, e as diferenças entre as faixas de renda. Revela como a cidade, por mais próspera que seja, não impede que parte de sua população sofra com a vulnerabilidade social e viva em condições precárias.

Os conceitos e as teorias urbanísticas abordadas nesta pesquisa são apresentados no capítulo dois. Este faz um breve contexto sobre as questões que reverberam sobre a produção da malha urbana, enfatiza a Segregação Socioespacial com a produção de Habitação de Interesse Social referente a reurbanizações de assentamentos precários executadas pelo poder público em áreas de alta vulnerabilidade e exclusão socioespacial e a relação deste com o capital imobiliário.

Os métodos definidos para a pesquisa foram os relacionados com a inserção urbana combinados com a adoção de estudos de caso, que serão detalhados no capítulo três. Neste é desenvolvida uma análise de inserção na malha urbana de projetos de HIS referentes à reurbanização de assentamentos precários, também permite de forma destacada fazer uma análise qualitativa da Implementação e do Entorno Imediato dos conjuntos de HIS pesquisados. Com o intuito de pesquisar quais os fatores que repercutem na valorização/desvalorização nos estudos de caso selecionados, estes possibilitam uma análise sobre as dificuldades e facilidades para a população atingida, moradora das HIS, de acessar as localizações específicas e os equipamentos dentro da malha urbana. Bem como a distância e o tempo para ter acesso aos lugares onde se encontram os serviços, os comércios, os pontos de trabalho e de lazer que a vida no urbano pressupõe, relacionando-os com a localização escolhida para a implantação das Habitações de Interesse Social.

A análise tem como base a bibliografia já consolidada difundida pela literatura especializada, aplicada principalmente para o estudo de novos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, explicitando a falta de urbanidade em que foram inseridos os projetos das habitações e criando conjuntos de moradias sem cidade. O método facilita demonstrar os problemas e dificuldades que assolam a população que mais sofre com a Segregação, referente às localizações na malha urbana.

Foram selecionados como objetos de estudo de caso empreendimentos executados pela fundação municipal responsável pela provisão de Habitação de Interesse Social na cidade de Jundiaí, a Fundação Municipal de Assistência Social (FUMAS). O método de inserção urbana propicia fazer análise sobre a segregação em relação à malha urbana, possibilitando assim demonstrar se a escolha da



localização de implantação dos objetos estudados é adequadamente integrada na cidade, propiciando o acesso a locais importantes para a vivência no meio urbano que conseqüentemente atenuaria a vulnerabilidade social.

A análise da inserção urbana é complementada pelo estudo da implantação dos projetos, pontuando possíveis características que interfiram na segregação dos HIS, como características físicas do terreno escolhido para receber o projeto, o tipo de implantação do projeto, a criação de novos “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 1997, p. 155), ou a criação de “muralhas sociais” e/ou “muros “invisíveis” como consequência da reurbanização no assentamento precário.

O capítulo três ainda faz uma síntese comparativa entre os resultados obtidos pelo método de inserção urbana relativo aos objetos de estudo de caso. Relata sobre os melhores resultados e os piores de cada eixo de análise definidos.

Por fim, no capítulo quatro busca-se fazer uma conclusão comparativa dos resultados de inserção urbana entre as análises feitas dos objetos de estudo de caso, na tentativa de ilustrar se as intervenções do Poder Público da cidade de Jundiáí visam apenas a criação de HIS, ou estão considerando resolver o problema da Segregação Socioespacial, utilizando-se como base teórica o conceito de Localização de Villaça (2012).

Do ponto de vista temático, esta introdução apresenta a seguir alguns elementos iniciais para contextualizar a abordagem pretendida na pesquisa situando as questões estruturadoras que nortearam este trabalho.

Com a industrialização tardia em um país na periferia do capitalismo como o Brasil, influenciado pela globalização e o neoliberalismo, a urbanização das cidades foi abrupta de tal forma que não houve acompanhamento das leis urbanas e programas sociais para ordenar o crescimento das cidades, não atendendo de forma eficaz esse contingente de pessoas chegando aos centros urbanos (MARICATO, 2015, p. 11) (ou não houve intenção de fazê-lo). Somado a isso, a industrialização se fez com salários insuficientes para arcar com os custos de se morar bem nas cidades, principalmente com o custo da moradia (MARICATO, 1995, P. 19).

A localização na cidade passou a ser mercadoria, assim como o produto habitacional (MARICATO, 2015, p. 11-12). Devido a este fato, a grande diferença socioeconômica da população brasileira passou a refletir-se no urbano, segregando no espaço as diferentes faixas de renda. Foi difundida pelo capital a ideia de que se pode escolher vender ou comprar os melhores lugares dentro da cidade, pelo menos

para a parcela com suficiente poder aquisitivo para tal escolha. A outra parcela não consegue arcar com mais esse custo para morar na cidade e, ao ser impedida economicamente de adquirir tais mercadorias, sofre com a exclusão desta, em um jogo utilizado pela classe dominante como mecanismo de controle. “A segregação é um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço” (VILLAÇA, 2001, p. 150).

Os países periféricos do capitalismo são os que mais sofrem com as piores consequências da segregação socioespacial urbana, com grande contingente de moradias inadequadas inseridas em assentamentos precários, criando cidades fragmentadas, desiguais e disfuncionais, relegando parcelas da população a péssimas condições de vida. O processo de urbanização desses países sofreu com o alto nível de pobreza e o rápido crescimento populacional, seguidos da não provisão necessária de habitação de qualidade para a população mais fragilizada socioeconomicamente (Ipea, 2018; ONU-HABITAT, 2015).

No caso específico da América Latina, a segregação socioespacial é a que se faz mais presente de forma perversa e intensa (BRAIN; SABATTINI, 2008, p. 23). É um fenômeno atribuído quando há divisão por faixa de renda na ocupação do espaço urbano referente às condições socioeconômicas de parcelas da sociedade, nas quais esta divisão é expressa pela malha urbana, aglomerando semelhantes e separando distintos (VILLAÇA, 2001, p. 150).

“Pode ser entendida como uma manifestação da exclusão social nas dinâmicas urbanas, resultado das relações desiguais entre indivíduos, grupos e classes sociais, impedindo muitos de terem acesso às oportunidades que a sociedade e a cidade proporcionam e de exercerem seu direito de escolha sobre o espaço urbano” (ALMEIDA, 2015, p. 22).

A definição da segregação relacionada ao espaço e conseqüentemente à malha urbana é imprecisa e possibilita diversas interpretações, tanto para justificá-la como para contestá-la (GUEVARA, 2015, p. 10-12). Estudos sociais e econômicos sobre o território nos quais os problemas sociais começaram a ser analisados de uma perspectiva espacial, foram iniciados no final do século XIX, atingindo um pico de estudos a partir da década de 1990 (CUNHA, 2006; GUEVARA, 2015, VILLAÇA 2001).

“...os estudos sobre a segregação socioespacial urbana passam a se preocupar mais com as transformações na estrutura socioespacial no interior das metrópoles e sua maior complexidade, levando até mesmo à

necessidade de se repensar, por exemplo, o conteúdo social das áreas genericamente denominadas “periferias” (CUNHA, 2006, p. 14).

Diversos estudos foram traçados com características diferentes de análise sobre a segregação gerando distintas observações, não havendo consenso sobre como realizar diagnósticos condizentes. O que aparentemente é unânime na literatura, são os efeitos negativos da segregação, como a perpetuação da pobreza, a dificuldade de acesso aos serviços público, os altos níveis de violência e a ampliação da intolerância, que são alguns dos problemas quando se encontra um grau de segregação capaz de provocar exclusão social (GUEVARA, 2015, p. 10).

A segregação econômica do capital se reflete no urbano com a segregação de localização. As desigualdades sociais dentro do jogo de livre comércio condenam para o urbano a mesma lógica da exclusão econômica, potencializando as diferenças sociais e gerando para as famílias vantagens e desvantagens.

“...o fato de morar em determinados lugares afeta as possibilidades das famílias em aceder a serviços públicos, em contar com melhores condições de aprendizado, enfim, em ter mais acesso às estruturas de oportunidades existentes” (CUNHA, 2006, p. 15).

Importante frisar que não basta implementar HIS sem uma adequada inserção urbana para reduzir os efeitos da segregação socioespacial, apenas a produção de moradia sem a correspondente produção de cidade, “...o ‘espaço importa’, ou seja, os locais de moradia atuam muito mais do que como simples palco onde ocorrem as relações sociais” (CUNHA, 2006, p. 14).

Brain e Sabattini (2008) traçam mitos e chaves sobre a segregação, e um dos mitos é exatamente o qual defende a produção de habitação sem se importar com a localização, não importa onde moram as pessoas pobres e vulneráveis, o que importa é que tenham casa (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 6). Este mito é de extrema importância pois prega que pessoas pobres em situação de vulnerabilidade social, como muitas famílias sem teto e em intensa desigualdade social, deveriam tão somente obter uma residência, restando o lugar desta moradia como uma questão secundária, induzindo à falsa ideia de que a segregação é um mal menor.

A produção de habitação de interesse social em suas ações tende a demonstrar ser fiel ao mito descrito acima. Pode-se ponderar que a após o PMCMV, a produção de HIS não tem considerado os problemas de dinâmica da cidade, ou melhor, não tem considerado a própria cidade. São criados grandes números de unidades

habitacionais visando suprir o déficit habitacional negligenciando os aspectos sociais envolvidos e o formato de produzir cidade e de segregar a sociedade em localizações reservadas para cada faixa de renda, condição imposta pelo mercado imobiliário (ROLNIK et all., 2015, p. 158)

O problema principal desta questão é que, não inserindo a Habitação de Interesse Social em uma boa localização que seja capaz de diminuir ou até de extinguir a segregação socioespacial, a população foco desses projetos tende a continuar a não usufruir de cidade (BRAIN; SABATINI, 2008).

O isolamento físico no urbano acarreta problemas de acessibilidade a equipamentos de certa qualidade e a equipamentos sociais, além, é claro, da indisponibilidade dos serviços públicos, consolidando-se como um dos atores que potencializa o empobrecimento e/ou a degradação social, tornando os grupos populares segregados ainda mais pobres (BRAIN; SABATINI, 2008).

É importante que a questão da segregação socioespacial seja considerada e enfatizada juntamente com o Déficit Habitacional nas intervenções em áreas de vulnerabilidade social. Separá-las e considerar apenas a habitação sem a localização nas políticas públicas é continuar insistindo nos erros do passado. A literatura sobre HIS, como no caso do PMCMV, já apontou tais questões especificamente sobre novos empreendimentos de HIS que foram inseridos distantes das cidades, na extrema periferia, com habitações e sem outros tipos de uso urbanos.

Nascimento (2016) discorre que:

“Paradoxalmente, ao fim de um ciclo de crítica do PMCMV, principalmente no que se refere à inserção urbana, desenho, projeto e produção, afirmamos que o programa tem tornado secundária a segregação socioespacial e todas as questões que a acompanham visto que não superam a felicidade dos moradores em ter finalmente alcançado o ‘sonho da casa própria’, imposição historicamente construída no país, desde o período Vargas” (Nascimento, 2016, p. 151).

Os efeitos negativos da segregação condenam a população segregada a condições de vulnerabilidade social.

“O acesso desigual a esta estrutura de oportunidades, um dos aspectos fundamentais para delinear as condições de vulnerabilidade, tenderia, portanto, a ser incrementado pela segregação residencial. Pelo seu impacto sobre as relações e integração social, a segregação dos estratos sociais mais baixos tenderia, assim, a influenciar negativamente no processo de apropriação de ativos e oportunidades que, em termos espaciais, são oferecidos de forma desigual nas grandes aglomerações urbanas” (CUNHA, 2006, p.15).

A ideia da possibilidade de existência de um risco é relacionada à ideia de vulnerabilidade. Uma situação é vulnerável a algo se há a possibilidade deste algo acontecer. A segregação socioespacial se relaciona essencialmente com a vulnerabilidade social pois tem a capacidade de condicionar essa possibilidade, tende a ampliar os potenciais riscos e diminuir para a seguridade. A segregação domina, de acordo com sua intensidade, as oportunidades e as situações cedidas pelo mercado, pelo Estado e pela sociedade aos segregados. (KAZTMAN; FILGUEIRAS, 2006).

Entende-se que quanto mais intensa a segregação socioespacial, maior a vulnerabilidade social. Potencializa a situação para que uma grande parcela da população sofra os riscos relativos com a vulnerabilidade social, tais como desemprego, empobrecimento, ausência de acesso à saúde e à educação e em condições precárias de moradia.

“As más condições de vida, a falta de oportunidades para os jovens quanto à escolarização com qualidade e conseqüente dificuldades de inserção no mercado de trabalho formal, que refletem as enormes desigualdades socioeconômicas e de acesso a serviços básicos, aliadas à expansão do tráfico e consumo de drogas ilícitas para além dos grandes centros urbanos, também têm sido atribuídas como condicionantes para o aumento dos indicadores de mortalidade por homicídios” (AIDAR, SOARES, 2006, p. 575).

Nossas cidades são construídas e reconstruídas sem cessar com o passar dos anos e o fato é que durante este tempo foram episódicas as ações, tanto por parte do Estado, como pela sociedade em geral e o setor privado, consistentes que resolvessem os problemas estruturais urbanos como o Déficit Habitacional; a Segregação Urbana; os Assentamentos Precários. A diferença de poder aquisitivo da mercadoria habitação e da mercadoria cidade que se reflete nas localizações, condenando às piores condições de vida a população mais carente das cidades, impedindo que usufríssem de direitos básicos “garantidos” pela constituição. Podemos concluir que as cidades brasileiras refletem a vulnerabilidade social e a pobreza de grandes parcelas da população (TELLES, 2001) e pior, passa a ter um papel coadjuvante e secundário, na construção e manutenção de melhores condições de vida.

Quando uma família se encontra em vulnerabilidade social, segregada socioeconomicamente no urbano e conseqüentemente na sociedade, tende a permanecer neste estado desumano. Quanto à parte da população segregada, esta propende a não possuir força de organização para lutar e reivindicar seus direitos

através de organizações sociais para pressionar o Estado (BRAIN; SABATINI, 2008). Não havendo esse movimento de buscar melhorias, os atingidos pela segregação perdem o conhecimento e a consciência de seus direitos e acabam aceitando tal situação degradante em que se encontram, criando a ilusão de ser natural.

Quando a pobreza está enraizada em uma sociedade como a brasileira, de forma tão perversa que passa a ser naturalizada e transformada em paisagem dessa sociedade, esse estado de pobreza passa a ser comum, perdendo esta, o significado de sociedade civilizada e de bem estar social. A pobreza é transformada em paisagem urbana, parte da natureza da sociedade brasileira, “como paisagem, pode provocar compaixão, mas não indignação moral diante de uma regra de injustiça que tenha sido violada” (TELLES, 2001, p. 32).

O acesso a uma moradia digna é um dos maiores dilemas das famílias da contemporaneidade. Sendo um problema global, é causa e consequência do não atendimento/enfrentamento dos problemas urbanos, criando cidades incapazes de atingir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável sugeridos pela Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) teve como essência o investimento na construção civil e por objetivo entregar a produção de moradias para o capital privado e com isso passou a ser submisso ao controle do mercado imobiliário. O programa focou na quantidade de habitação produzida e não na qualidade da mesma, seguindo o histórico da produção de HIS no Brasil de não considerar a realidade do lugar em que foram inseridos os empreendimentos. Não considerou os problemas que estão relacionados diretamente ao déficit habitacional e à vulnerabilidade social da população (ROLNIK et al., 2015). A tendência de entregar ao setor privado a produção das habitações de interesse social teve repercussão além do PMCMV, influenciando o próprio Plano Local de Habitação de Interesse Social de Jundiaí. Tanto o Plano Diretor de 2015 como a revisão de 2019, elegem o setor privado da construção civil como responsáveis pela execução dos empreendimentos de HIS na cidade.

As Políticas Sociais Públicas não têm considerado as características reais das famílias que sofrem socioeconomicamente em condição de vulnerabilidade social e que são segregadas na malha urbana, pois “não consideram o contexto em que vivem” (KOGA, 2013, p.31) essas famílias. As políticas públicas, tanto urbanas como sociais ligadas as intervenções espaciais, não consideram a realidade do lugar quando

pretende intervir na população presente no espaço visado pela intervenção. Ações de reurbanização acabam por desfigurar as relações sociais e de vizinhança, quando agem em assentamentos precários. Tanto as realocações de famílias para novas habitações no mesmo local como a remoção para outro lugar, com quase unanimidade, são impostas não havendo a consideração sobre a opinião/vontade dos moradores, cujo deveria ser o foco das intervenções, de atendimento. Apenas os objetos, a mercadoria, na unidade habitacional, na qualificação de localizações, os reais interesses de reurbanização de assentamentos precários.

Outro fator que repercute diretamente na qualidade das ações sobre HIS é a alternância ideológica que varia sucessivamente no poder público, o que pode influenciar nas ações da FUMAS repercutindo diretamente nas escolhas ligadas aos projetos de HIS e no enfrentamento da Segregação. Os programas de HIS por vezes são utilizados pelos poderes públicos como forma de limpeza e higienização social dos assentamentos precários, aqueles que atendem camadas mais pobres, como o faixa 1 do PMCMV (ZUQUIM, 2012), o que resulta em uma grande quantidade desses programas não atendendo as necessidades dos novos moradores, especialmente dos moradores removidos de áreas de risco, os quais continuam sem o devido suporte social pelo Estado. Esse tratamento contraria a questão social dos programas, que fica apenas redigido no papel e no discurso político. O que deveria ser o objetivo principal acaba perdendo em importância para a questão econômica.

## **1 AS CONTRADIÇÕES SÓCIOESPACIAIS CONTEMPORÂNEAS DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ**

Jundiaí está inserida na Macrometrópole Paulista (Figura 1), e é a cidade polo da Aglomeração Urbana de Jundiaí (AU-Jundiaí) (Figura 2), composta pelos municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira e Várzea Paulista<sup>1</sup>. A AU-Jundiaí localiza-se num corredor de infraestrutura urbana com acesso aos principais aeroportos do estado de São Paulo, pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, também responsáveis pelo principal acesso entre a Região Metropolitana de São Paulo e o interior do país. Além da infraestrutura rodoviária favorável para o desenvolvimento do município de Jundiaí, este conta também com acesso à capital paulista por trem<sup>2</sup>, facilitando o deslocamento de passageiros por transporte público/coletivo mais acessível, já que o valor da passagem é menor do que o do sistema de viação.

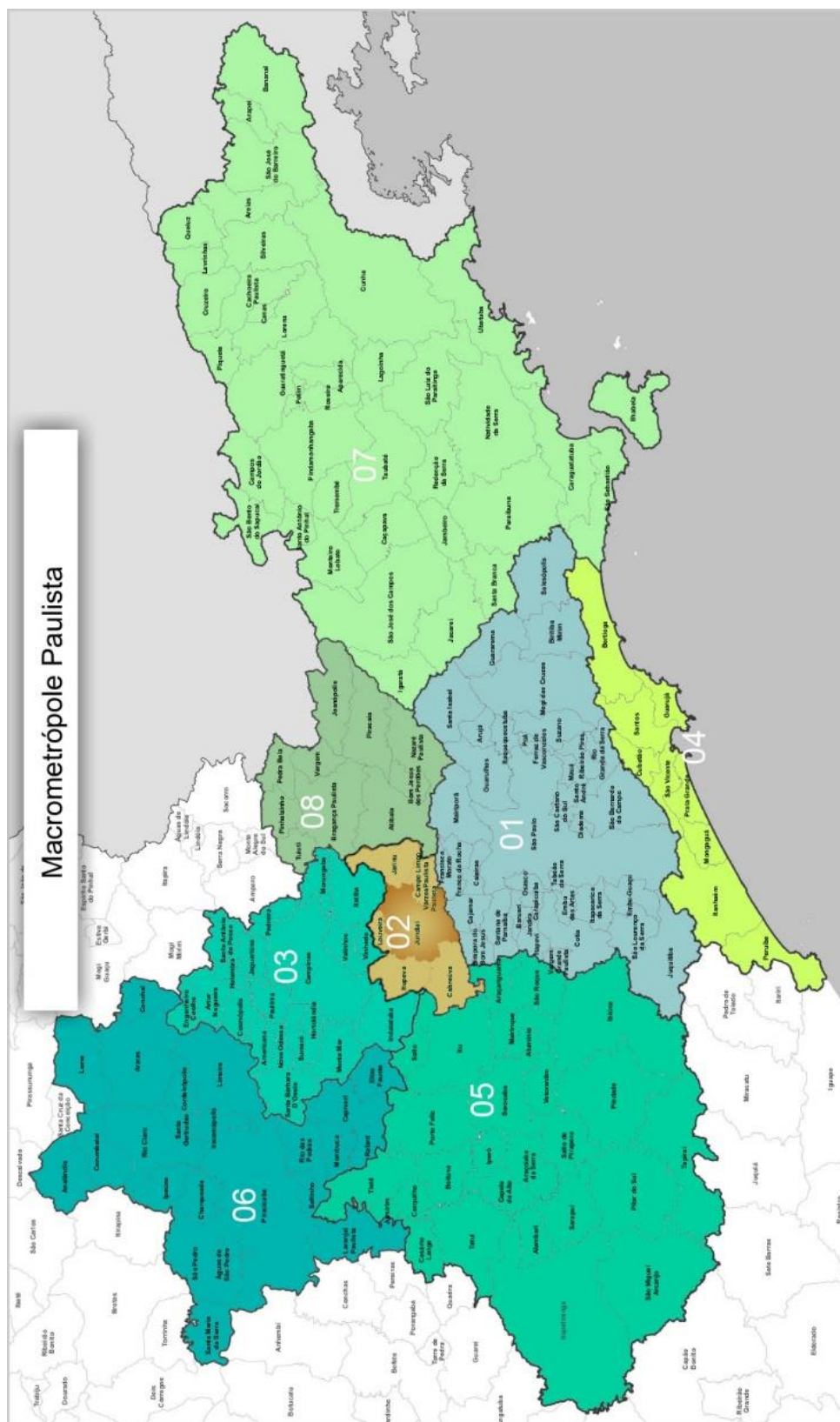
---

<sup>1</sup> As cidades que possuem assentamentos precários da AU Jundiaí são, Jundiaí com 26 e Várzea Paulista com 6 (IBGE Censo 2010).

<sup>2</sup> Linha 7 da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).



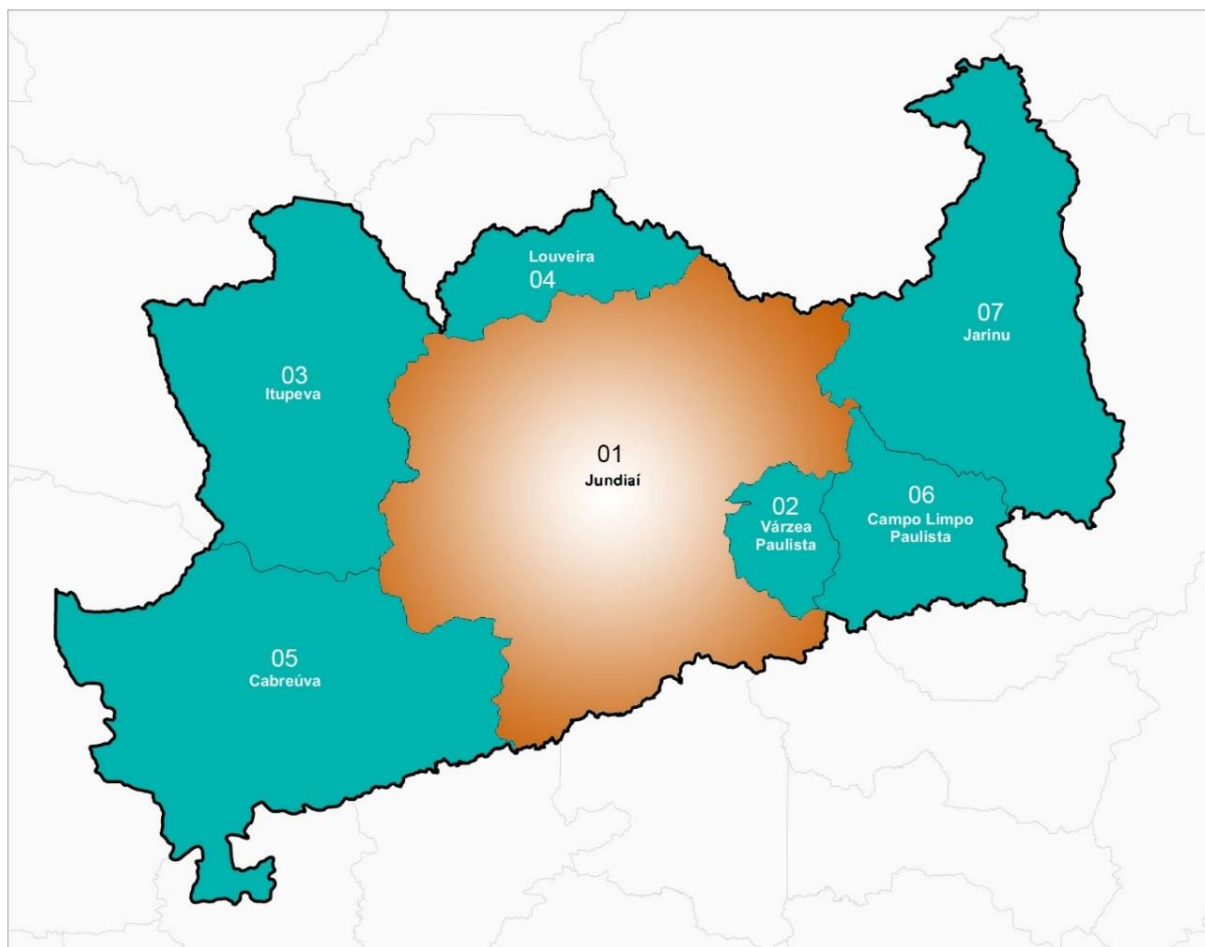
Figura 1 – Macrometrópole Paulista



FONTE: <https://www.emplasa.sp.gov.br/MMP>. Modificada pelo Autor.

Legenda: 01 – Região Metropolitana de São Paulo; 02 – Aglomeração Urbana de Jundiaí; 03 – Região Metropolitana de Campinas; 04 – Região Metropolitana da Baixada Santista; 05 – Região Metropolitana de Sorocaba; 06 – Região Metropolitana de Piracicaba; 07 – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte; 08 – Unidade Regional Bragantina.

Figura 2 – Aglomeração Urbana de Jundiaí

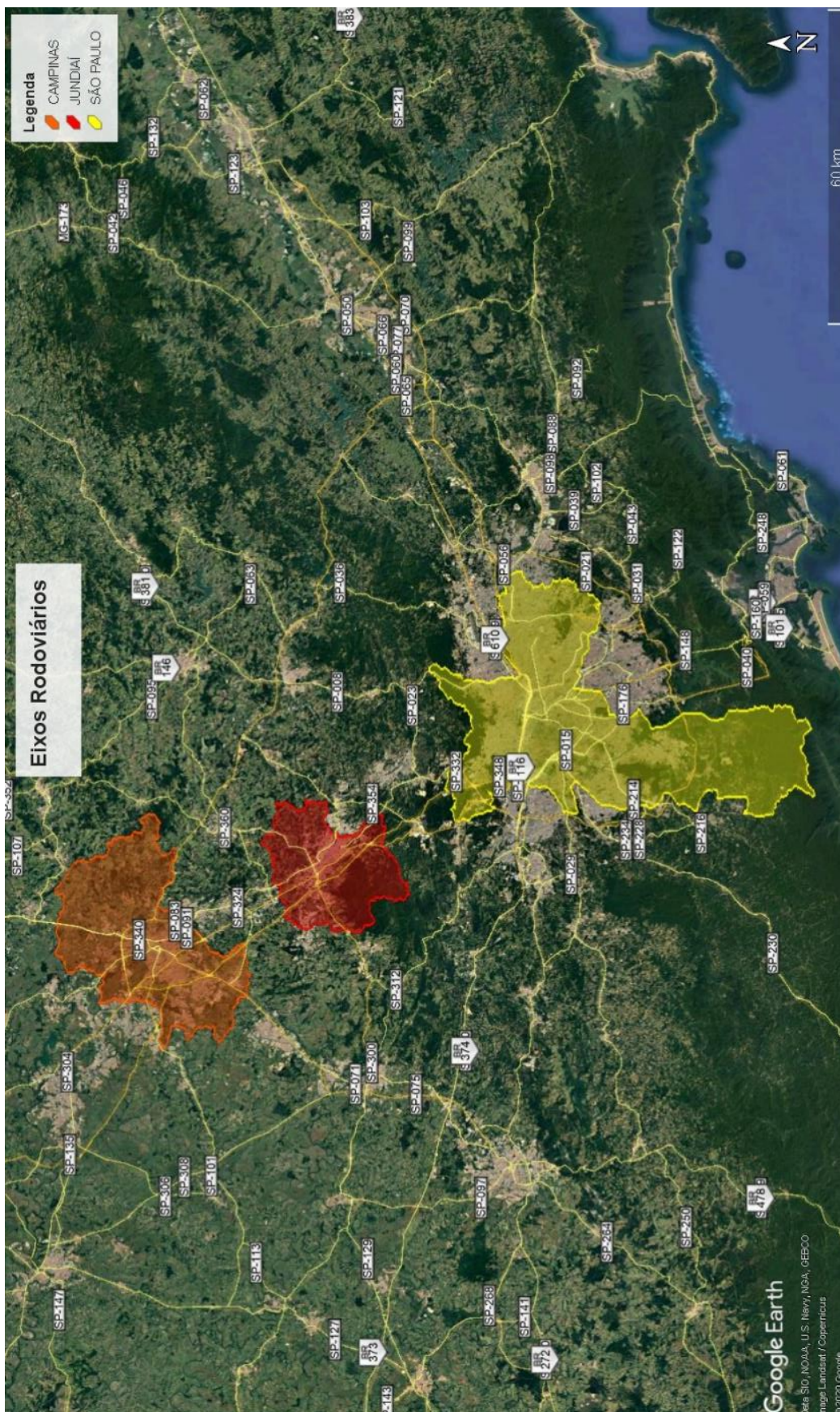


FONTE: <https://www.emplasa.sp.gov.br/MMP>. Modificada pelo Autor.

Legenda: 01 – Jundiaí; 02 – Várzea Paulista; 03 – Itupeva; 04 – Louveira; 05 – Cabreúva; 06 – Campo Limpo Paulista; 07 – Jarinu.

Nas décadas de 1960 e 1970 no Estado de São Paulo, a expansão da economia brasileira e o avanço da industrialização para o interior do estado se deram de forma linear, acompanhando os eixos rodoviários (Figura 3), favorecendo a conexão entre as cidades situadas ao longo destes eixos, com a consequente expansão da rede urbana nesse processo de interiorização. Essa expansão tomou força a partir de 1980, ocupando um arco territorial de 150 km de raio partindo de São Paulo e atingindo Campinas, Jundiaí, Sorocaba, Baixada Santista e o Vale do Paraíba (QUEIROGA e BENFATTI. 2007).

Figura 3 – Eixos Rodoviários que cruzam a AU-Jundiáí



FONTE: Google Earth.

Tais meios de transporte possibilitaram uma importante interação com as duas principais Regiões Metropolitanas do Estado, São Paulo e Campinas, construindo vínculos interdependentes entre si. Devido a esses fatores, a região é uma localização privilegiada para a instalação de indústrias e empresas multinacionais, o que vem ocorrendo desde a expansão econômica brasileira e o avanço da industrialização para o interior do estado. Essa localização da cidade de Jundiaí entre dois importantes polos urbanos exerce forte influência na economia e no contexto social do município, partilhando dos mesmos problemas urbanísticos, como segregação socioespacial, presença de assentamentos precários, condomínios fechados, áreas centrais vazias, fragmentação urbana, entre outros.

Jundiaí conta com uma população de 407 mil habitantes (SEADE, 2020), com um percentual aproximado de 9% dessa população classificada como de baixa renda (IBGE 2010) e apresenta umas das maiores desigualdades sociais da Aglomeração Urbana com Índice de Gini de 0,53<sup>3</sup> (JUNDIAÍ, 2015), índice que se intensificou considerando o valor de 0,39 em 2003 segundo IBGE. A cidade apresenta 13% de sua população vivendo em condições de precariedade urbana (JUNDIAÍ, 2015).

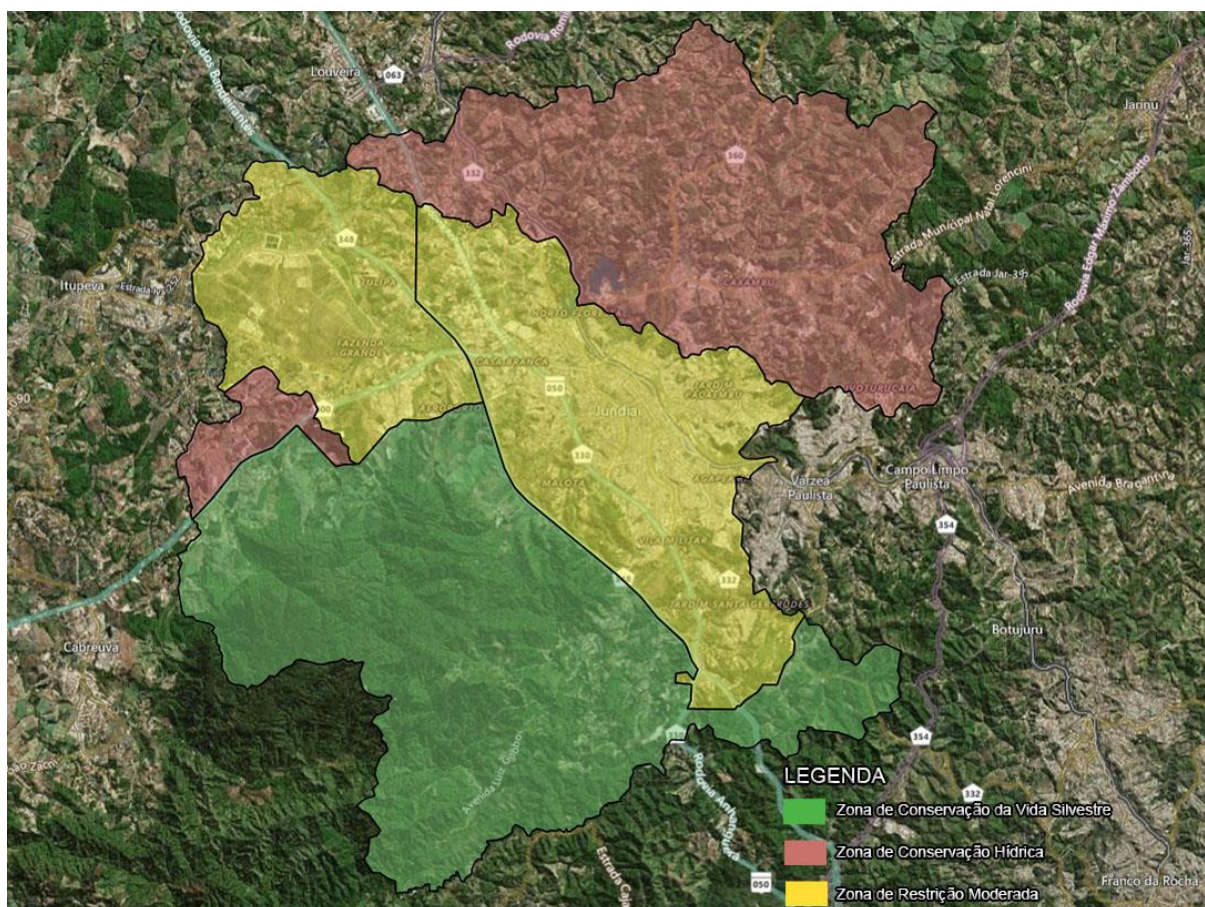
Possui um Produto Interno Bruto (PIB) de 39,8 bilhões de reais (IBGE, 2016), sendo o sétimo do Estado de São Paulo, com uma renda *per capita* de 98 mil reais por ano, maior que o de todas as capitais do País, e 109% maior que o PIB *per capita* estadual (JUNDIAÍ, 2019), ocupa a 18<sup>a</sup> posição das cidades mais ricas do Brasil, acima de dez capitais. O IDH de 0,822 é o quarto do Estado e o décimo primeiro do país, acima da média geral nacional e estadual (JUNDIAÍ, 2019). Com uma densidade demográfica de 943 hab./km<sup>2</sup> (SEADE, 2020) abrange uma área urbanizada de 95% de ocupação do perímetro urbano permitido por lei, concentrando aproximadamente um terço da área do município muito devido às limitações impostas pelas áreas de proteção ambiental, como a zona de proteção hídrica das bacias dos rios Capivari e Jundiaí-Mirim e pela Área de Preservação Ambiental na Serra do Japi (Figura 4 e

---

<sup>3</sup> O Índice de Gini, criado pelo matemático italiano Conrado Gini, é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. Ele aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de zero a um. O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda e o valor um está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza.



Figura 5 – Lei 4095/84 Área de Proteção Ambiental Jundiáí



FONTE: <https://geo.jundiai.sp.gov.br/geojundiai/coberturaVegetal.jsp#>.

Essa característica distinta não previne a cidade de conter aspectos urbanísticos em comum entre as grandes e médias cidades do Brasil, como uma urbanização “com-fusa” em que possui tanto áreas compactas com alta densidade quanto áreas difusas, com diversos espaços vazios (ABRAMO, 2007). Também possui invasão das áreas de preservação ambiental, tanto por assentamentos precários como por condomínios fechados.

Neste contexto, Jundiáí não foge da configuração urbana resultante das ações da especulação imobiliária desenfreada.

As Área de Preservação Permanente (APP), Áreas de Preservação Ambiental (APA) e Unidades de Conservação (UC) – principalmente a Reserva Biológica da Serra do Japi – atuam fortemente no território do município. Esta última provocando movimentos levemente opostos, eis que, ao mesmo tempo que restringe o crescimento da cidade em uma faixa que concentra o espaço previsto em lei para a expansão da malha urbana atingindo alta porcentagem de ocupação, também é um

atrativo ao mercado imobiliário, introduzindo em suas proximidades loteamentos e condomínios fechados (FANELLI, 2014, p26).

“...entende-se que a Serra do Japi é um fator estruturante da expansão da mancha urbana na Aglomeração Urbana de Jundiaí. A Serra funciona como um elemento que obstrui a expansão urbana, colaborando para a definição da forma urbana e o adensamento do tecido urbano” (FANELLI, 2014, p27)

Interpretando o Índice de Gini juntamente com os dados econômicos, podemos frisar que há uma grande desigualdade econômica dentro do município. O favorável e expressivo contexto econômico não explica e nem justifica o impedimento de parte da população de usufruir de números tão promissores e assim nega esta parcela dos habitantes do município e da AU-Jundiaí uma condição social e econômica estável. Por consequência sofrem com a vulnerabilidade social e a incapacidade de usufruir do mercado formal de habitação. Relacionando os 9% de população de renda baixa mais aproximadamente 2% abaixo desta, com os 13% da população morando em condições precárias, podemos concluir que no mínimo 2% destes são de classe média vivendo em aglomerados suburbanos.

Traçando duas análises naturalmente mais visíveis, pode-se refletir que – ou uma parcela da população que mora em assentamentos precários, ascendeu para a classe média mas continua morando no mesmo lugar; ou, considerando a precarização das condições de trabalho, a população classificada como classe média vem diminuindo, alterando seu status para classes de menor renda (GUILLUY, 2020)<sup>4</sup> que no contexto analisado de Jundiaí somando o Índice de Gini, leva à conclusão de que há famílias que não se enquadraram na classificação de renda baixa mas que moram em assentamentos precários. Em ambos os casos fica evidenciado o cenário agravante da especulação imobiliária que potencializa o déficit habitacional, impedindo até mesmo famílias de classe média obterem moradia no mercado legal.

Analisando as características da cidade, pode-se afirmar que estes dados desnudam o potencial das condições de vida que o município oferece para a população não só de Jundiaí, mas potencialmente para toda a Aglomeração Urbana, o que é um atrativo muito interessante pelo poderio econômico e pela alta qualidade de vida.

---

<sup>4</sup> Guilly defende sua tese estudando “os países de cima” do capital, como o próprio autor gosta de classificar. Mas, considerando a precariedade de países subdesenvolvidos como o Brasil, essa tendência defendida pelo autor da diminuição da classe média pode ser, através de uma interpretação livre, também usada para os “países de baixo” do capital.

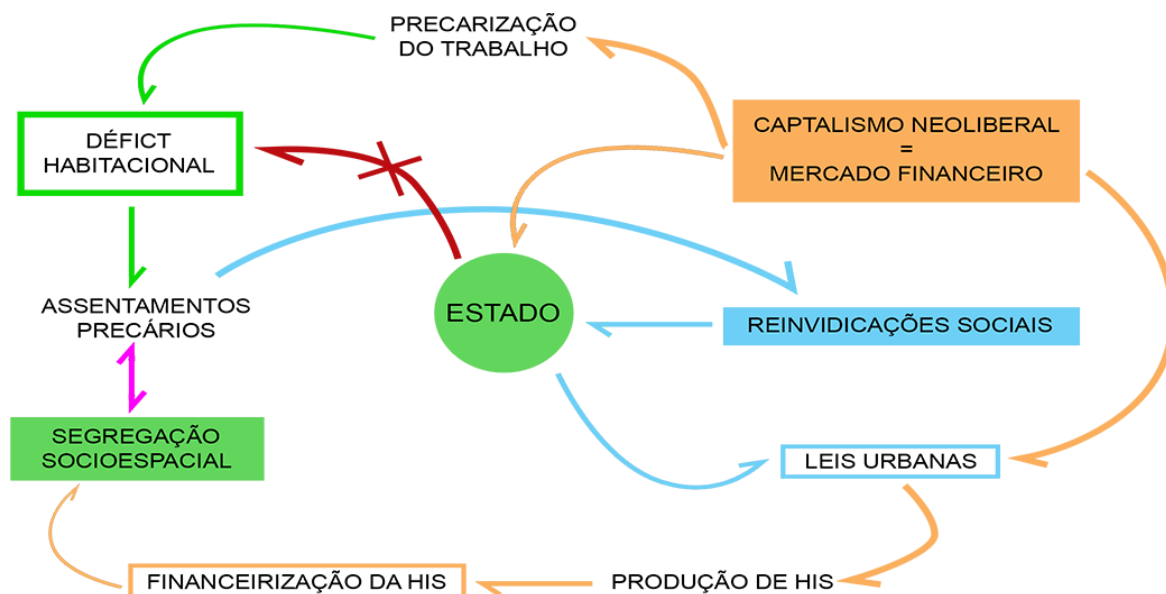
O município concentra no seu núcleo mais da metade da população total da AU-Jundiaí assim como da riqueza, sendo que as demais cidades contam com menos recursos econômicos e população (JUNDIAÍ, 2019). A parcela da população mais pobre que não consegue ocupar espaços dentro de Jundiaí se instala nestas outras cidades do aglomerado pelo custo de vida mais barato e buscam em Jundiaí oportunidades de trabalho. Este movimento é resultado de diversos fatores, mas que não exclui Jundiaí de possuir uma porcentagem de sua população em nível de pobreza. Os fluxos pendulares metropolitanos e de migração intrametropolitanos são influenciados por conta da riqueza/pobreza das cidades do Aglomerado Urbano através dos eixos rodoviários (FANELLI, 2014, p39).

As condições de localização, de riqueza e do “atendimento social” apregoado pela Prefeitura de Jundiaí permitiriam ao município resolver os importantes problemas urbanos, entre eles o Déficit Habitacional, a Segregação Socioespacial e a Vulnerabilidade Social de sua população. Apesar das condições favoráveis, a cidade não enfrenta de forma totalmente eficaz essas questões, na expansão da malha urbana.



## 2 SEGREGAÇÃO, SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E HIS

Figura 6 – Esquemática dos Problemas Estruturais referentes à produção do Urbano



Fonte: Produzido pelo autor.

O esquema apresentado acima (Figura 6) exhibe de forma gráfica e resumida os processos de produção e os produtos vinculados entre si e responsáveis pela produção do urbano, interligados com os principais problemas estruturais da Segregação Socioespacial. Retrata a maneira em que a cidade é vista como mercadoria e exemplifica a influência preponderante do capital na produção do urbano. É razoável afirmar que no Brasil o Capital é o único que não recebe interferências externas, poderia até sofrer algum controle por parte do Estado, porém, com a supremacia ideológica do Neoliberalismo atual não há tal controle. O poder econômico é o único que predomina sobre mais de um tópico sendo assíduo no fluxo de relações, repercutindo nas ações do Estado sempre acobertado pela ideologia do “bem comum”.

O processo de modernização das cidades brasileiras perpetuou as desigualdades históricas entre as faixas de rendas.

“Esse processo resulta, na configuração atual das cidades, cujo modelo centro-periferia de desenvolvimento se caracteriza, principalmente, pela ausência e/ou ineficiência do Estado na oferta de serviços e infraestrutura urbana, em graves consequências na qualidade da moradia, privação de direitos sociais básicos e forte degradação ambiental” (ALMEIDA, 2015, p. 13).

Nos anos de 1970, as cidades brasileiras passaram a presenciar formas mais intensas de segregação. A regra centro-periferia deixa de ser a principal forma de segregação na malha urbana, dando lugar para a forma atual de criação de cidade que são os condomínios fechados, exatamente onde eram os espaços dos segregados nas periferias da cidade, tanto por parte do mercado imobiliário como por parte das ações referentes à habitação de interesse social (ALMEIDA, 2015, p. 15-16).

Esse movimento leva Brain e Sabatini a considerar que houve a diminuição da segregação nas cidades brasileiras, pois levou segmentos diferentes da sociedade a morarem mais próximos. Mas considerando a escala do lugar, esse modo de criar cidade acabou induzindo a segregação ao extremo, com espaços totalmente homogêneos separados por uma linha física ou imaginária.

Não são somente os muros e enclaves fortificados que fazem parte desse movimento, mas edifícios que não respeitam a escala do pedestre e que recusa o espaço público, condicionando a rua em um lugar sem atrativos de convivência.

Ao se criar bolhas de espaços frequentadas pela parcela dominante, essas são conectadas por vias que privilegiam os transportes individuais. Com isso, os demais espaços da cidade são entregues para o restante da população. A parcela que não pode arcar com os custos de morar nos locais infraestruturados ocupa inadequadamente espaços vazios subutilizados que anteriormente foram menosprezados e sofreram com a falta de urbanidade.

“...nas cidades contemporâneas, nem cidadãos nem gestores públicos estão interessados em produzir cidades. O que de fato se constrói são espaços mercantilizados atendendo apenas a interesses econômicos” (ALMEIDA, 2015, p. 37)

As atuais formas prevalentes de criação de cidade geram intensa segregação socioeconômica e deturpam a noção de cidadania e de bem estar social. A combinação entre o mercado financeiro com o mercado imobiliário gerou um novo modelo econômico neoliberal o qual dita as regras da produção do urbano. Contudo, não induz apenas o livre funcionamento do mercado, como também exige “concessões liberticidas” pelo Estado para favorecê-lo, resultando em conflito com as responsabilidades sociais do poder público (KOWARICK, 1983, p.67).

Kowarick (1983) entende espoliação urbana como consequência do sistema para inibir as camadas sociais mais frágeis de usufruir de seus direitos básicos. “As

políticas públicas mais recentes não têm obtido êxito na construção da cidadania e na promoção dos direitos básicos à população. Ao contrário, geram relações conflituosas entre Estado e cidadãos.” (ALMEIDA, 2015, p. 16).

Neste panorama de repressão e segregação, destaca-se a conveniência em se manter a pobreza no seu próprio estado natural, ou seja, impondo a ideia de que quem nasce pobre não tem opção e deve permanecer pobre, transformando-o em um “ente pacificado e passivo” (KOWARICK, 1983, p.188).

Somente se houver real interesse e vontade consciente dos entes políticos, da sociedade civil e do setor privado, de acordo com a teoria dialógica de ação (FREIRE, 1987, p.96), é que haverá a possibilidade desse quadro ser modificado positivamente.

“Enquanto na teoria da ação antidialógica a conquista, como sua primeira característica, implica num sujeito que, conquistando o outro, o transforma em quase “coisa”, na teoria dialógica da ação, os sujeitos se encontram para a transformação do mundo em co-laboração” (FREIRE, 1987, p.96).

O pensamento de que as classes oprimidas devem exercer pressão sobre o Estado em busca de direitos básicos já não é suficiente nem eficiente, pois não haverá seguridade social por parte deste cujo objetivo é apenas o de controle social dessa parcela da população. A capacidade de sublevar as vontades e opiniões dos oprimidos deve ser desprendida do domínio por parte dos opressores (KOWARICK, 1983, p.194) conquistando um espaço nas tomadas de decisões. “Não há, portanto, na teoria dialógica da ação, um sujeito que domina pela conquista e um objeto dominado. Em lugar disto, há sujeitos que se encontram para a pronúncia do mundo, para a sua transformação” (FREIRE, 1987, p.96).

Os investimentos públicos na cidade são responsáveis por fazê-la funcionar, pois o Estado tem a incumbência de gerar e gerir as infraestruturas; os sistemas e modais de transporte; a coleta, o armazenamento e a reciclagem de lixo; a limpeza e a manutenção dos espaços públicos; a mitigação de desastres naturais; a prevenção e diminuição de poluição do meio ambiente; além das leis que visam planejar, regular e ordenar a malha urbana, originariamente criadas com o intuito de minimizar as diferenças urbanas mas que acabam por influenciar a valorização de localizações e a disputa de ocupação do território da cidade.

Devido à capacidade de melhoramento de uma determinada localização dentro da cidade, o fundo público possui grande impacto no preço imobiliário gerando intensa disputa sobre este capital. A terra urbana muda seu valor de acordo com seu entorno.

Posto isto, a habitação muda seu valor de mercadoria de acordo com sua localização na cidade. Essa diferença de localização é o que gera a renda imobiliária (MARICATO, 2015, p. 12).

“Esse comportamento privatista sobre o Estado influencia, na escala urbana, o planejamento da cidade e as formas de apropriações da terra, gerando benefício exclusivo de alguns em detrimento dos demais cidadãos” (ALMEIDA, 2015, p. 26).

O Planejamento Urbano tem sido eleito, através de uma ideologia proposta por profissionais e técnicos urbanos influenciados pelo pensamento moderno - ideia que foi adotada por políticos, pelo mercado e pela sociedade em geral - como a ferramenta para a solução dos problemas das cidades, responsável pela organização do espaço, das atividades e das funções de uma cidade. A Carta de Atenas (1933)<sup>5</sup> e a Carta dos Andes (1960)<sup>6</sup>, principalmente a última, fazem uma idealização da Planificação como a única solução das cidades. São definidas como um processo de ordenamento e previsão para se alcançar o equilíbrio e o bem-estar progressivo e a otimização dos recursos de uma sociedade na qual o Urbanismo é o responsável por conceber os planos urbanos (MELLO, 1960).

O Brasil tem criado leis e planos que buscam enfrentar a democratização da terra urbana, contando com instrumentos que possibilitem o enfrentamento dos problemas urbanísticos. O Estatuto da Cidade (Lei Federal n. 10.257/01), lei de política urbana foi aclamada internacionalmente, a ponto do Brasil ter sido inscrito no Rol de Honra da ONU em 2006 por tê-la aprovado (FERNANDES, 2016). Este, por sua vez, regulamenta o capítulo sobre política urbana originalmente aprovada na Constituição Federal de 1988. A partir daí a responsabilidade de provisão de habitação de interesse social (HIS) foi transferida aos municípios, obrigados a criar Planos Diretores e Planos de Habitação para receberem financiamento federal para habitação.

Segundo a fundação Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) o “arcabouço legal da política urbana brasileira reúne o conjunto necessário de instrumentos e diretrizes para viabilizar a indução do desenvolvimento urbano” (Ipea,

---

<sup>5</sup> A Carta de Atenas é um documento proposto por arquitetos e urbanistas que participaram do IV Congresso Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), e é referente ao papel desses profissionais diante dos problemas urbanos, de abrangência internacional e enfoque na repartição das funções das cidades, atendendo as necessidades humanas.

<sup>6</sup> A Carta dos Andes é um documento que reforça a crença no planejamento no qual o Estado é o responsável pelo controle. O documento é resultado do Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano (FELDMAN, 2014, p. 19)

2018, p.66), sendo o suficiente para que possa haver a democratização da terra, com regularização fundiária e produção de habitação de qualidade abrindo caminhos para alcançar “assentamentos humanos sustentáveis” (Ipea, 2018, p.66)

Esse é o parâmetro no qual as políticas de habitação no Brasil estão inseridas atualmente. É um grande avanço, pois anteriormente a tais leis, era legalmente proibido promover reurbanização de favelas ocupando áreas particulares e de preservação ambiental. Outro avanço é o enfrentamento do problema da habitação, uma vez que não havia o reconhecimento dos assentamentos precários como espaço urbano ou espaço de cidade, ou seja, eram invisíveis, ignorados, nem sequer dignos de serem cartografados (ROLNIK, 1997). A luta dos movimentos sociais após a reabertura política e as conquistas de leis que garantissem a função social da propriedade, possibilitaram a mudança na abordagem sobre os assentamentos precários e o enfrentamento por parte do Estado na provisão de habitação de interesse social (BONDUKI, 1994).

Todos esses planos não foram, nem são, suficientes para a solução dos problemas urbanísticos. Não foram capazes de mudar estruturalmente a forma de produção de habitação, a qual continua seguindo as regras do mercado. Os planos, por mais que sugiram uma participação comunitária, dentro de uma política democrática, não garantem ações de mesma abrangência. As ações sobre a malha urbana prosseguem nas lógicas do capital, muito devido à disparidade de poder político e econômico entre as classes sociais brasileiras (VILLAÇA, 2005).

A colisão entre mercado e direitos humanos, entre especulação imobiliária e função social da terra, são os principais entraves que as leis devem enfrentar, não somente no papel, mas principalmente nas ações sobre a produção do espaço urbano. Projetos de leis e planos que não possuem força para modificar as ações sobre a terra urbana não valem muito no real enfrentamento dos problemas urbanos, e nem garantem o devido suporte para alcançar a sustentabilidade urbana.

“Entendendo que o poder público deve ser o agente responsável pela atenuação e superação das desigualdades, torna-se um paradoxo a não criação e não utilização dos instrumentos que abrigam o potencial de garantir a reserva de terras para fins de interesse social” (Ipea, 2018, p. 66).

A Planificação é um controle social e seus objetivos não são o de resolver os problemas sociais, mas o de manter o controle, como oposto de mudança, ou seja, se impõe como mantenedora, impedindo as alterações sociais (PEREIRA, 1970). O

pensamento Neoliberal reduziu as políticas públicas para o sentido de Gestão empresarial de problemas localizados, cujo foco é a aplicação de medidas paliativas sobre problemas urbanos pontuais, não almejando resolver os impasses estruturais das cidades brasileiras. Após a Segunda Guerra o conceito de gestão, especialmente o planejamento estratégico, vem assumindo o lugar do planejamento urbano.

O conceito do Planejamento remete ao futuro, na tentativa de prever a evolução de um fenômeno, precavendo possíveis problemas ou de tirar partido de prováveis benefícios. Já a Gestão se remete ao presente, visando as necessidades imediatas. As duas medidas de intervenção na produção da malha urbana são distintas e complementares, deveriam ser trabalhadas em conjunto, sem haver substituição de uma pela outra. O desafio é planejar de modo flexível, não racionalista, já que a cidade não pode ser perfeitamente controlada pelo Estado. Adotar modelos menos centralizados não significa renegar o mercado, mas é uma alternativa para enfrentar a submissão ao mercado, é uma necessidade econômica e política (SOUZA, 2010).

Somado à substituição descrita acima, o Planejamento Urbano se confunde com o Zoneamento, ou este com aquele, ambos são vistos como inseparáveis, mas o zoneamento é independente do plano, difundindo a ideia que zoneamento articula em cada zona da cidade diferentes índices urbanísticos. É uma ferramenta dos setores mais privilegiados da cidade para manter o controle sobre a produção urbana (FELDMAN. 2005).

Tal controle se faz “legítimo”, pois neste é introduzido - pela elite dominante que controla o Estado - o discurso do bem comum com o componente ideológico identificando a parte pelo todo. Os interesses das classes privilegiadas são “oferecidos” ao restante da população como se fossem de interesse comunitário, a cidade seria identificada somente como a região onde a classe privilegiada se encontra. Esta prática se iniciou ainda quando o Brasil era colônia, no embrião das cidades, onde uma minoria chamada de “homens bons” administrava a cidade, exigindo esforço do povo para sua manutenção. Manipulavam o Estado para obter certa autonomia sobre a Coroa, criando condições para o enriquecimento pessoal, utilizando-se dos interesses particulares como interesse de todos (SILVA, 1984).

São essas características de produção e controle que repercutem até hoje sobre o urbano na forma de segregação socioespacial. O processo de industrialização potencializou as sequelas da tradição de controle social impostas ao urbano por parte das classes de alta renda e alto poder político. Os mecanismos de naturalização dos

processos sociais e da universalidade dos interesses particulares fazem parte da produção ideológica para o êxito do controle social entre classes. A ideologia induz, persuadindo a maioria mais pobre, de que a cidade é constituída pela parte que pertence aos dominantes.

Os investimentos públicos aplicados nestas áreas são disseminados como investimentos na cidade (VILLAÇA, 2001). Tal ideologia se entrelaça e se emaranha nas leis como o Estatuto das Cidades e os Planos Diretores. A dominação não é explícita, redigida no corpo das leis, mas é na ação, na utilização das leis que o controle e a manutenção da estrutura social se fazem existir e persistir. Os assentamentos precários são lugares de exclusão social totalmente desprivilegiados, são irregulares, não sendo inseridos na legislação de uso e ocupação do solo vigente (ROLNIK, 1997), são contemplados somente depois de passar pelo processo de reurbanização. Mas são, em muitas vezes, valorizados pelo mercado devido à localização em que se encontram em relação à malha urbana (VILLAÇA, 2001) e são nessas terras que o Estado se vale do senso do bem comum como discurso para privilegiar o capital imobiliário.

Os projetos de Habitação de Interesse Social não criam a integração socioespacial. Críticas foram feitas ao modo de operação do Programa Minha Casa Minha Vida, de como este programa não cria cidade, apenas amontoado de casas sem urbanidade. Estudos sobre os programas de reurbanização em assentamentos precários que se valeram de HIS para a intervenção não são frequentes como outros assuntos referentes ao urbano. Consequentemente, as intervenções de reurbanização em áreas mais centrais, privilegiando terrenos valorizados pelo mercado, não aparecem com frequência.

“Contemporaneamente, os estudos sobre a segregação em áreas centrais têm se defrontado com novos desafios, olhares e tensões associados à negação de direitos, principalmente no que tange ao direito à cidade e aos interesses dos atores que produzem a cidade” (ALMEIDA, 2015, p. 13).

Pode-se questionar: as atuações dessas reurbanizações garantem e promovem a integração socioespacial da população atingida? Ou são regidas pela intenção de qualificação urbana de uma determinada região valorizada pelo mercado, mas com características precárias, e assim promover a valorização imobiliária e o mercado naquela localização, após a eliminação da população extremamente carente originária do assentamento devido à Reurbanização?

## 2.1 Sobre Segregação e Segregação Socioespacial

Os estudos a respeito da segregação em relação ao espaço urbano começam com Engels em 1848, analisando a produção espacial nas cidades do capitalismo industrial da Inglaterra, com uma visão etnográfica, assim como Booth, mas este adiciona conteúdo estatístico para mapear as condições de habitação da população (LANZETTA, 2011 apud GUEVARA, 2015).

A Escola de Chicago inicia a abordagem da cidade como objeto de estudo, problematizando a segregação em termos raciais, com a distribuição desigual de indivíduos no espaço, entendendo a segregação por etnia como resultado de preferências individuais (MERKEL, 2011 apud GUEVARA, 2015). Esta vertente traça também uma análise da segregação a partir de círculos concêntricos, abordando o estudo de centro contra a periferia, analisando por região urbana, limitando-se a uma descrição do fenômeno, sem mostrar objetivamente as relações entre a segregação e o restante da estrutura urbana, nem as relações com os demais aspectos da totalidade social, como os aspectos econômico, político e ideológico (VILLAÇA, 2012, p. 46).

Na década de 90 houve um grande contingente de estudos sociais e econômicos sobre o território, nos quais os problemas sociais começaram a ser analisados de uma perspectiva espacial. Atualmente, os estudos urbanos geram uma quantidade enorme de pesquisa sobre o assunto, mas são específicos a cada caso, sem construir uma abordagem teórica generalista (GUEVARA, 2015). Para Guevara (2015), a forma de análise mais recorrente enfoca a localização residencial relacionada com o nível socioeconômico dos diferentes grupos sociais, valendo-se principalmente das diferenças de renda, ocupação e educação. Outra forma de análise recorrente da segregação objetiva caracterizar o modo de vida da população em uma área segregada e, na melhor das hipóteses, seu vínculo com o resto da sociedade, objetivando elucidar os mecanismos de reprodução e/ou combate da segregação (COFRÉ, 2007 apud GUEVARA, 2015, p. 11).

Quando a segregação atinge níveis extremos, ocasiona o fenômeno da precarização dos assentamentos, ao ponto de não oferecerem localizações aceitáveis, mesmo para as camadas mais vulneráveis, fazendo com que muitas vezes, o controle desses lugares passa a não interessar nem aos comandos de tráfico e nem às milícias. Devido ao nível máximo de miséria urbana, como não ter a



infraestrutura básica da rede de água e esgoto, sem ligação (legal ou ilegal) da rede de energia elétrica, com moradias insalubres construídas com materiais frágeis inadequados para moradia e que se encontram na ilegalidade e com esta a insegurança de permanência e recorrentemente sem acesso a serviços/comércio, se configuram em verdadeiros lugares “de ninguém”. A pior característica da segregação é a tendência da parcela da população segregada no espaço urbano de ter maiores dificuldades de acessar uma situação melhor. A segregação “limita a possibilidade de acessar redes sociais e certos capitais sociais e simbólicos que promovem o avanço ou a integração social” (GUEVARA, 2015, P. 11).

Outro problema acerca da segregação é a escala de análise, que flutua entre a escala de lote, de vizinhança, de local, de bairro, regional e nacional, podendo precipitar conclusões de “falsa mistura” (GUEVARA, 2015, p. 11). Assim não existe uma conclusão final na literatura sobre a escala correta de análise mais apropriada para a pesquisa sobre segregação, sendo que

“... a questão da escala nos estudos sobre segregação e problemas urbanos passa a ser um dos elementos-chave para a análise. Isso na medida em que a homogeneidade ou heterogeneidade já não são tão facilmente observáveis no complexo tecido urbano das grandes metrópoles. Mesmo que, em muitos subespaços destas regiões, a divisão entre ricos e pobres seja muito clara, ..., é inevitável admitir que, atualmente, se está diante de um fenômeno bem mais complexo” (CUNHA, 2006, p.14).

Brian e Sabatini (2008, p.10) fazem uma enunciação das causas/consequências da segregação, o isolamento físico no urbano acarreta problemas de acessibilidade a equipamentos de certa qualidade e a equipamentos sociais além da falta de serviços, com formas de empobrecimento ou degradação social tornando os grupos populares segregados ainda mais pobres. A “guetização” reduz as oportunidades, onde o desemprego é muito maior e a probabilidade de sair da pobreza é menor, possuindo maior vulnerabilidade desde a década de 1970 com a reforma liberal das economias, como apontam os autores. A parcela da população afetada tenta se defender da segregação espacial com movimentos populares no enfrentamento da “luta pela cidade”, criando os bairros da nova pobreza urbana em focos territoriais da ilegalidade, priorizando, desta forma, a moradia em acampamentos precários de ocupação ao invés de habitação social distante de boas localizações.

Guevara define a segregação como o estudo que concentra aspectos sociológicos das transformações territoriais, enfatizada na localização de diferentes setores sociais no espaço e a relação entre eles e que a segregação deveria ser considerada como uma ferramenta de análise da Reestruturação Urbana concebida por David Harvey. Assim o surgimento de processos de segregação socioespacial, gentrificação e difusão urbana são expressões territoriais que resultam do processo gerado pelo sistema de acumulação capitalista na fase de reestruturação ocorrida desde a década de 70, como saída das crises de superacumulação e retomada do ciclo de acumulação de capital (GUEVARA, 2015). Essas crises permitem que os excedentes de capital e trabalho gerados pela superacumulação endêmica sejam absorvidos em detrimento do custo social e econômico muito alto, mas também estabelecem as bases para a continuidade do processo de acumulação.

Villaça vai ao encontro com a definição de Guevara considerando que há influências políticas, econômicas e sociais estruturais determinantes da segregação e vai de encontro à Guevara com uma perspectiva voltada diretamente para as diferenças de classes sociais, analisada principalmente pela desigualdade social, econômica e política para explicar a pobreza na sociedade brasileira repercutidas na malha urbana, definindo a segregação como sendo “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (VILLAÇA. 2001 pag. 142). As classes sociais disputam as localizações da cidade, onde as classes dominantes utilizam a segregação socioespacial como mecanismo de controle para a produção e para o consumo de localização, relegando as classes dominadas às piores localizações da cidade. O que fica claro nesta definição é de que está baseada diretamente nas diferenças sociais e econômicas de grupos distintos que vivem em regiões homogêneas distintas, mas a visão de Villaça exclui a segregação por etnia, religião e gênero, entre outras. Está associada ao contexto brasileiro, podendo ser estendida de modo geral para a América Latina, sendo possível definir apenas a segregação socioespacial especificamente.

Um importante adendo é o uso da palavra “concentração”, e o autor deixa bem claro que difere de exclusão. Sendo assim, por mais que determinada classe tenda a se isolar em determinada região, estará sempre convivendo com outras classes, mesmo que em mínima quantidade. Tal definição exemplifica a dificuldade de uma unanimidade sobre o que é exatamente a segregação - citado por Guevara – pois abre

um amplo “leque” em que tudo, ou nada, pode estar segregado caso haja uma análise de maior abrangência distante da escala de bairro; mas também impede análise mais detalhada, de menor escala, como, por exemplo, uma profunda análise sobre a segregação socioespacial elaborada por GAUTHIEZ (2016), a qual identificou que na antiga Lyon de 1709, havia uma cidade masculina no nível das ruas (lojas e ateliês) e outra feminina nos demais níveis superiores, ocorrendo a segregação por pavimentos.

Sabatini define a segregação como “aglomeração geográfica de famílias com o mesmo status ou categoria social”, seja definido em termos sociais, raciais ou outros. (SABATINI, 1999 apud GUEVARA, 2015, p. 10). A contribuição maior é a análise que faz juntamente com Brain (BRAIN; SABATINI, 2008) sobre mitos que são usados para proliferar a segregação e chaves que possibilitam atenuá-la. Os autores traçam reflexões sobre como o contexto urbano latino-americano possui grandes possibilidades de reduzir a segregação residencial e defendem que “em sociedades tão desiguais e estratificadas quanto as da América Latina, os grupos sociais raramente recorrem ao “comodín” (a opção) de se segregarem em bairros socialmente homogêneos para construir ou afirmar identidades sociais” (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 23). A definição destes autores tende ao extremo da segregação como sendo excludente e não como concentração conceituada por Villaça.

O Mitos anexados ao conceito de segregação, segundo Brain e Sabatini, são usados como ferramenta para justificá-la, mas as chaves traçadas pelos autores são respostas a tais mitos, sugerindo que não há razão para não haver uma maior integração social nas cidades de toda América Latina.

“...a reforma econômica tornou as condições de trabalho e inserção política de grupos urbanos de baixa renda mais instáveis e difíceis. Empregos de menor qualidade e estabilidade e o desaparecimento das formas tradicionais de inserção desses grupos e de suas organizações no jogo e nos partidos políticos tornam o local em que vivem na cidade uma questão peremptória. A localização sempre foi importante, mas agora (é) mais (importante).” (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 6).

O conceito de terra-localização de Villaça também ajuda no fundamento a rebater este mito. Como uma habitação em uma localização desprovida de infraestrutura básica, sem comércio e serviço no entorno, distante dos centros de trabalho e dos serviços de saúde, escola, e equipamentos políticos e sociais pode resolver a grande diferença entre o ônus urbano das classes segregadas e segregadoras? Brain e Sabatini (2008, p. 6) defendem que a diminuição intensa da

segregação pode facilitar a organização política desses grupos e fortalecer a capacidade de pressão sobre o Estado, almejando o devido suporte social, superando, por conseguinte, a condição de pobreza.

Outro mito é que quanto maior a desigualdade social, maior a segregação residencial na cidade (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 7). Os autores fazem uma comparação entre as cidades brasileiras e opinam que estas são mais desiguais socioeconomicamente e com maior integração social do que as cidades dos Estados Unidos da América, com menor disparidade socioeconômica, mas muito mais segregadas por questões étnicas. A segregação residencial não está diretamente ligada à desigualdade social, uma vez que possui outras variantes que repercutem no território. Considerando o termo segregação como generalista, sem especificação do “tipo” de segregação, Villaça novamente ajuda a desmistificar quando trata da dominação política e ideológica que promovem a segregação, sendo uma característica além da desigualdade social.

O último mito descrito é que as pessoas não gostam de morar perto de outras com condição social diferente (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 7), sendo uma indevida herança dos estudos da Escola de Chicago, mas que ainda perduram, utilizados principalmente pelo mercado imobiliário para justificar empreendimentos de condomínios fechados. Os autores apontam que é um discurso de direita para resistir à diminuição da segregação socioespacial, proferindo que pessoas preferem viver entre indivíduos semelhantes, e que as desigualdades, um fato persistente em toda sociedade humana, seriam refletidas no espaço das cidades e, portanto, a segregação seria algo natural, intrínseca à condição humana.

As abordagens que "naturalizam" a segregação, as quais acarretaram ações do mercado para as classes de alta e média renda, com a intenção de separar territorialmente as classes mais desfavorecidas socioeconomicamente, criam condomínios fechados que impedem a livre circulação naquele espaço. Segundo Brain e Sabatini (2008) pesquisas feitas nos Estados Unidos apontam que esse mito não se faz verdadeiro, e que ao contrário, as pessoas buscam viver em bairros mais integrados social e etnicamente, mesmo tendo a chance maior de serem discriminadas diretamente. Movimentos populares do Chile ocupam vazios urbanos nos bairros valorizados, enfrentando fortes repressões, mantendo uma melhor integração social com diferentes classes sociais (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 8).

A busca incessante do mercado pelo lucro máximo tem ocasionado a busca por terrenos mais baratos das cidades, anteriormente na periferia das cidades e atualmente ocupando áreas internas de baixa renda, assim a localização desses tipos de empreendimento tem buscado o lugar “reservado” aos pobres, aproximando as classes sociais, e não distanciando, desmistificando a busca por iguais. No ambiente latino-americano, o contexto acima acarreta a substituição de classe social no espaço, mas sem necessariamente a expulsão literal dos residentes de baixa renda, é uma “gentrificação sem expulsão” (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 14), levando a crer que a convivência com as diferentes classes sociais, com diferentes pessoas, é um fator determinante para a integração.

Depara-se aqui com as dificuldades de definição sobre segregação, pois Brain e Sabatini defendem que a inserção de um condomínio fechado ao lado de um assentamento precário, ou vice e versa, é um movimento de diminuição do nível de segregação, isso seria correto com uma análise de cidade com a conceituação de que segregação é exclusão, ou seja, não haveria a exclusão dos mais pobres do bairro/região em que os condomínios fechados foram inseridos. Mas com uma análise de menor escala, a segregação se faz mais intensa, pois os espaços vizinhos e adjacentes, são separados por muros físicos ou invisíveis que limitam o acesso de indesejados, tanto por parte do condomínio como por parte do assentamento precário. Ou, utilizando o conceito de “concentração” feita por Villaça, a segregação continuaria existindo caso haja uma concentração de um conjunto de pessoas com características distintas das demais minorias, podendo gerar uma análise da “falsa mistura” (MERKEL, 2011 apud GUEVARA, 2015).

Brain e Sabatini defendem que a segregação é resultado da especulação imobiliária, e não das preferências das pessoas, no caso latino-americano. A instabilidade secular das economias dos países da América do Sul e Central, somados ao domínio do mercado imobiliário sobre a produção urbana influenciam muito mais no alto nível de segregação do que na busca da formação de identidades de grupos sociais, devido à natureza mais compartimentalizada da estrutura social. Em particular, a localização de complexos residenciais de renda média e alta em áreas de maior fragilidade socioeconômica permite a capitalização de renda sobre a terra, no entanto, considerando uma análise com abrangência macro, diminui a segregação socioespacial. A homogeneidade social dos novos grupos é alta, porém, a distância física para as áreas de residência dos grupos mais pobres é menor, acarretando a

redução da distância física entre grupos sociais. Assim, demonstram que o conjunto de decisões de localização produz cidades em maior grau segregadas do que as preferências médias dos tomadores de decisão.

“A segregação pode ser maior que as preferências de localização segregadas daqueles que têm a capacidade de pagar para escolher onde morar, e a segregação pode ser excessiva em relação às preferências de segregação de famílias de baixa renda com capacidade zero ou muito baixa de escolher sua localização na cidade” (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 21).

Na visão dos autores, pode-se dizer que há uma cota excessiva de segregação comparada às preferências pessoais da população, abrindo caminho para a redução da segregação sem afetar essas preferências. Os grupos mais vulneráveis e discriminados preferem viver em bairros mais socialmente integrados, principalmente quando o emprego é precário e seus vínculos com o sistema político formal são enfraquecidos, e os grupos de alta classe social, que podem se alocar em qualquer lugar da cidade, o que produz mudanças no território através do mercado, acaba criando um contexto de segregação maior do que as próprias preferências, sendo o capital imobiliário unido ao capital financeiro na acumulação das decisões sobre o território que serão os responsáveis por intensificar a segregação. Aqui se aproximam da visão de Guevara e Villaça, considerando as estruturas políticas, econômicas e sociais as influenciadoras na potencialização da segregação.

Brain e Sabatini concluem que para se restringir os níveis de segregação socioespacial basta controlar a operação dos mercados imobiliários, o real motor da segregação, que na busca intensa de lucro, através de mitos sobre segregação, modifica o território excluindo quem não pode arcar com o custo imposto na moradia pelo mercado imobiliário. É no controle deste mercado que está a chave para se atingir a integração urbana. Este controle deve ser responsabilidade do Estado, pois é nas políticas públicas que se encontra a oportunidade para a evolução das cidades em direção a níveis mais altos de integração socioespacial, especialmente a favor de grupos populares, tradicionalmente mais segregado (BRAIN; SABATINI, 2008, p. 23).

Para Villaça, a disparidade de poder político e a desigualdade econômica são os responsáveis pelos problemas urbanos, não a falta de leis ou de planos, logo, quando Brain e Sabatini elegem as políticas públicas como capazes de resolver os problemas da segregação, estas devem ser livres do poder político e ideológico controlados por quem perpetua o jogo do mercado, caso contrário, a situação no Brasil

permanecerá semeando a segregação socioespacial da população, pois como já vimos, leis exemplares ficam apenas no papel e as ações segundo o mercado continuam a perdurar sobre a malha urbana.

Os estudos comentados acima são importantes para o entendimento sobre a segregação e quais possíveis abordagens podem sustentar uma análise capaz de atenuar equívocos.

### **2.1.1 Segregação em Jundiaí**

Atualmente, o setor de serviço e comércio com influência regional passou a ter maior participação no Produto Interno Bruto (PIB) de Jundiaí do que o industrial, transformando as inter-relações entre as cidades da AU-Jundiaí, criando nós urbanos e fragmentação urbana, caracterizados por locais de concentração de empresas com diferentes atividades econômicas, condomínios fechados e assentamentos precários, resultando em uma dinâmica pendular de deslocamento. As manchas urbanas mais densas com essa dinâmica ocorrem no sudoeste de Jundiaí, sentido Itupeva, e noroeste, sentido Campinas (FANELLI, 2014).

“O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja, sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. Daí decorre a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana” (VILLAÇA, 2012, p. 69).

Esta grande disputa social em torno da produção do espaço urbano ocorre entre o Poder Público e os setores industriais, comerciais e residenciais, delimitando o espaço físico no qual as faixas de alta renda são privilegiadas com as melhores localizações e excluem as classes desfavorecidas socialmente (MAUTNER, 1999), segregando os cidadãos entre condomínios fechados, conjuntos de HIS e no entorno dos Distritos Industriais na região de Jundiaí (FANELLI, 2014).

Como foi visto, a cidade detém poder econômico e social suficiente para que não houvesse nenhuma fração de sua população em situação de vulnerabilidade social. Porém, “...em Jundiaí existe desigualdade e elevada concentração de renda e nela reside uma parcela significativa de pessoas e famílias em situação de pobreza e vulnerabilidade social, urbana e habitacional” (PEREIRA, 2015, p. 273).

A população obrigada a acessar uma moradia de forma irregular definida pela ilegalidade não é vista como cidadã, mesmo que ocupações de terras estejam fazendo valer o inciso XXIII do Artigo 5º - “a propriedade atenderá a sua função social” - da Constituição Federal de 1988. É vista como “usurpador que pode ser destituído sem a possibilidade de defesa, pois contra ele paira o reino da legalidade em que se assenta o direito de expulsá-lo”. (KOWARICK, 1983, p.91)

“Por outras palavras, a própria população de menor renda vai sendo responsabilizada por sua situação de vulnerabilidade social, habitacional e urbana, como se ela não tivesse o perfil de morar em Jundiaí e o direito de residir em moradias com bons padrões arquitetônicos e bem localizadas urbanisticamente (em regiões integradas à malha urbana, providas de infraestrutura e de equipamentos e serviços públicos)” (PEREIRA, 2015, p. 275)

Essa responsabilidade imposta à população de menor renda provocando a naturalização da sua condição de vida é disseminada nos moldes do mito de que a segregação seria algo natural do humano (Brain; SABATINI, 2008, p. 8) como forma de manter a atuação de quem controla os meios de produção e dominação da cidade de Jundiaí. Reforça o papel da espoliação urbana pelo território perpetuando a segregação socioespacial. Os impedidos de responder por sua condição de vulnerabilidade social, também são julgados naturais de se evitar, conseqüentemente impedidos de frequentar os mesmos espaços dos dominantes a não ser que seja para servi-los.

Ao comandar a produção do espaço urbano, a classe dominante comanda não só a sua produção material e direta, seu valor e seu preço (comandando o mercado imobiliário). Comanda também as ações do Estado sobre esse espaço (legislação urbanística, localização dos aparelhos de Estado, produção do sistema de transportes etc.) e ainda a produção das ideias dominantes a respeito dele. Tudo isso na verdade é o que especifica o espaço urbano. (VILLAÇA, 2012, p. 66)

Jundiaí possui diversas áreas definidas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) que são classificadas como assentamentos precários. Ao analisar o levantamento feito pelo Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) (2015) é perceptível que tais áreas se encontram em maior quantidade nas bordas da cidade, com seus tamanhos seguindo a mesma tendência, sendo menores de acordo com a proximidade com o centro. Apesar da configuração distinta do território do município que delimita e comprime o crescimento urbano, as ações do Plano Diretor (PD)



continuam a representar os interesses da classe dominante e perpetuando a segregação socioespacial.

Ressaltamos, também, que temos convicção de que os empreendimentos habitacionais de interesse social terão melhor qualidade - adensamento apropriado, integração à malha urbana, acesso a equipamentos e serviços públicos, melhor padrão arquitetônico etc. – proporcionalmente e na medida em que os instrumentos urbanísticos direcionados à efetivação da função social da propriedade e da cidade e vinculados à política habitacional de interesse social – eles são configurados e normatizados especialmente pelos Planos Diretores Participativos (PDP) e pelos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS) – estejam vigentes e produzindo efeitos concretos no enfrentamento da questão fundiária (democratização do acesso à terra urbanizada, produção de habitações populares e prevenção do uso especulativo) (PEREIRA, 2015, p. 208) .

A incompatibilidade entre o menor tempo para a produção de HIS capaz de suprir o déficit habitacional, comparado com o extenso tempo de concepção, aprovação e aplicação de leis urbanas inclusivas que visam garantir as opiniões e urgências dos oprimidos, dificulta a atuação do município para a supressão da segregação socioespacial.

“...para que a produção habitacional de interesse social seja realizada de modo e no local que realmente melhore as condições de vida da população de baixa renda – morar e viver com dignidade –, é necessário que a política urbana forneça condições e instrumentos que rompam a nociva lógica de que – primeiro chegam as casas e depois chega a cidade e de que moradia tem apenas a função de abrigo, pois isto acaba fazendo com que sejam desconsideradas as dimensões produtiva, social, cultural e espiritual das famílias” (RODRIGUES, 2013, p. 120 apud. PEREIRA, 2015, p. 208,209).

A moradia com atributos de boa localização urbana constitui-se numa necessidade urgente especialmente para as populações de baixa renda que buscam serem incluídas nos grandes centros urbanos como Jundiaí. Entretanto, o ritmo da produção de HIS, no contexto atual depende mais dos interesses do mercado imobiliário e do sistema financeiro em busca de lucros imediatos do que de planos e programas habitacionais que considerem como prioridade a inserção de novos empreendimentos habitacionais em boas localizações que contribuam para a valorização do ambiente urbano e para melhoria da qualidade de vida dos seus moradores.

## 2.2 Produção de HIS – FUMAS

A Prefeitura de Jundiáí concebe vários projetos de HIS através da Fundação Municipal de Ação Social (Fumas). O Plano Local de Habitação de Interesse Social (PLHIS) quantifica o déficit habitacional e os núcleos urbanos informais: são 68 no total determinados por ZEIS 1, sendo que oito são loteamentos irregulares de baixa renda, dezesseis considerados favelas, trinta e seis conjuntos habitacionais e oito cortiços. A aprovação do Plano Diretor de 2016, associado ao PLHIS de 2015 garantiram a integração do processo de estruturação da política habitacional e a manutenção de recursos federais para a melhoria da qualidade habitacional da população jundiáense. Assim, vem atuando no enfrentamento da irregularidade nos assentamentos precários, com doze assentamentos em processo de regularização (JIMENEZ, 2018).

Não obstante a assistência na provisão de moradia para a população necessitada, as políticas de habitação ainda não resolvem o problema de áreas degradadas socialmente, bem como não resolvem a integração social urbana.

Nota-se claramente a expulsão da classe social de baixa renda de Jundiáí, consagrando-se não só no território jundiáense, mas também na AUJ. É necessário pensar na segregação socioespacial não só no contexto municipal, mas no contexto regional, já que há deslocamento das classes de renda mais baixa para cidades adjacentes a Jundiáí, ou seja, não se promove uma solução para a habitação, apenas se exime dessas problemáticas (FANELLI, 2014, p.53).

Como já foi mencionado, a dinâmica intermetropolitana dentro da AU-Jundiáí tem importante influência sobre o urbano das cidades que compõem a aglomeração, principalmente da própria cidade de Jundiáí.

“Os fluxos intermetropolitanos de mobilidade associados a aspectos sociais, econômicos, produtivos e tecnológicos intensificam o espalhamento de espaços fragmentados e segregados no território” (FANELLI, 2014, p.23)

Verifica-se que a produção de HIS pela FUMAS reforça esse movimento de dispersão territorial, uma vez que podemos resumir as ações como uma “...tendência de periferização da produção de unidades habitacionais para a população de menor renda em Jundiáí” (PEREIRA, 2015, p. 204).

A diferença de idealismo partidário e a descontínua alternância política, variantes no poder executivo e legislativo do município, podem afetar as ações da FUMAS, (ZUQUIN, 2012). O estudo de Pereira (2015) dá indício de que tal alternância

influencia no direcionamento das decisões municipais. Na época de seu estudo, ele concluiu que:

Quando tratarmos do cenário, dilemas e mudanças na gestão habitacional ficará evidente que a atual gestão municipal habitacional é orientada pela concepção democrático-popular e direcionada para a efetivação de uma gestão democrática, justa e incluyente, que incorpora as perspectivas da vulnerabilidade, territorialidade, intersectorialidade, descentralização, participação e controle social (PEREIRA, 2015, p.193).

Sincronizado aos fatos citados acima, pode-se afirmar ainda que a gestão pública habitacional de Jundiaí possui impasses que reforçam a produção da segregação socioeconômica, o que

“...potencializa tensões e conflitos entre a política e o programa, inclusive gerando distorções entre os projetos no papel e os projetos necessários para a transformação da realidade social pautados na viabilidade social, técnica e financeira” (PEREIRA, 2015, p. 251).

O embate entre a aspiração democrática de inserção e justiça das políticas habitacional e social contra a lógica financeira e de mercado da produção de habitação de interesse social geram, a cada nova gestão, descontinuidades dos projetos e políticas públicas evidenciando a ausência de um compromisso do Poder Público municipal com a efetivação de mudanças.

A seguir, é apresentado o trecho do PD de 2019 referente às ZEIS e suas orientações de como as ações do município deveriam atuar. Os tipos de ZEIS definidas são: ou em áreas em que onde não houve a urbanização e regularização fundiária ou em áreas vazias com propósito de receber HIS.

Não há nenhum tipo voltado para áreas em que a população continua a se encontrar em condição de vulnerabilidade social, mesmo após o processo de urbanização ou construção de HIS. Evidenciando que referida lei se preocupa em atender a população apenas com o produto moradia, e não visa suas outras demandas sociais.

“Plano Diretor 2019

CAPÍTULO IV - DO ZONEAMENTO ESPECIAL

Seção II

Da Zona Especial de Interesse Social – ZEIS

Art. 202. A Zona Especial de Interesse Social - ZEIS destina-se, predominantemente, à moradia da população de baixa renda, nos termos definidos na Política de Habitação Social apresentada no Título IV, Capítulo VII desta Lei, e está subdividida em:

I - ZEIS-1: compreende as áreas ocupadas de forma irregular ou clandestina, que ainda deverão passar pelo processo de regularização fundiária e urbanização;

II - ZEIS 2: constituída de áreas vazias consideradas adequadas para a implantação de empreendimentos de habitação de interesse social, estrategicamente localizadas com o propósito de viabilizar a produção e oferta de moradias populares para famílias com renda máxima de seis salários mínimos;

Art. 203. São objetivos das ZEIS:

I - Integração dos programas voltados à Habitação de Interesse Social com as demais políticas públicas;

II - Garantia de programas de urbanização e de construção de moradias com características de adaptabilidade às condições de acessibilidade universal;

III - inibição de ocupações em áreas ambientalmente sensíveis, de risco e *non aedificandi*;

IV - Adequação das normas e fixação de parâmetros urbanísticos específicos para Habitação de Interesse Social;

V - Oferta de serviços de assistência técnica e jurídica nos processos de regularização urbanística e fundiária diretamente ou mediante convênios e parcerias;

VI - Remoção de famílias nos casos de premente necessidade e sua relocação preferencialmente no entorno”.

A ZEIS II foi redigida de forma imprecisa, o que possibilita um amplo leque de interpretações, dificultando garantir o viés social dela. A dúvida que fica é: sendo “constituída de áreas vazias consideradas adequadas para a implantação de empreendimentos de habitação de interesse social”, o termo “adequadas” se refere a quem ou para quê? Ou seja, para a implementação de empreendimentos de HIS, mas adequados para o mercado e a valorização imobiliária, ou realmente para os cidadãos de Jundiaí? Além disso, o uso da palavra “estrategicamente” duplica a ideia de generalização e reforça a questão de que esta lei é imprecisa para atender a finalidade para a qual foi originariamente proposta.

Outro detalhe encontrado diz respeito ao desdobramento da aplicação da lei que se limita ao atendimento de produção de habitação, havendo uma descontinuação do atendimento social das famílias que foram beneficiadas com o PD 2019. Após atuar na construção de moradia ou urbanização, relega a população atendida à própria sorte, sem propiciar outras benfeitorias para alterar a condição de vulnerabilidade reforçando o mito de que basta a mera provisão de habitação. Não prevê em lei um programa social que suporte a continuidade do atendimento social.

### 3 ESTUDOS DE CASO: HIS IMPLEMENTADAS A PARTIR DE 2009

Os objetos de estudos de caso foram utilizados como ferramenta de análise para esta dissertação, pretendendo ilustrar como a atuação do município de Jundiaí, mediante a FUMAS, tem lidado com a questão da Segregação Socioespacial através de intervenções urbanísticas que utilizaram projetos de Habitação de Interesse Social com o propósito de requalificação urbana de áreas subnormais da cidade.

Três reurbanizações foram identificadas e selecionadas, assim como os respectivos projetos de HIS e os respectivos Programas que os viabilizaram. Foram selecionadas intervenções datadas após o ano de implementação do Programa Minha Casa Minha Vida em 2009. Os objetos de estudo foram escolhidos por apresentarem diferentes características entre si, tanto no tipo de ações realizadas pela municipalidade como no tamanho e nas formas de implantação. Foi realizado o estudo *in loco*, de forma limitada tendo em vista o período de pandemia, que possibilitou aproximar a análise dos objetos, complementando o levantamento de informações dos locais escolhidos que não foi possível analisar por imagens de satélites.

Sobre a localização, procurou-se optar por objetos de estudo que estivessem dentro do perímetro urbano da cidade, próximos de bairros consolidados além dos assentamentos precários remanescentes ou que foram removidos. O tipo edifício não entrou como parâmetro eliminatório para a escolha, previu-se diferentes tipos de empreendimentos e com diferentes tipologias, dimensões e soluções de projeto variados.

Para a seleção, foi utilizado o levantamento sobre as obras de HIS e os assentamentos precários feitos pela FUMAS, pelo Plano Diretor de Jundiaí que delimita as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) na cidade, pelo Plano de Habitação municipal e por imagens de satélite. Através de informações levantadas diretamente dos registros da FUMAS, objetivou-se demonstrar a dimensão dos projetos de HIS, verificando qual é o Programa e o Financiamento do empreendimento selecionado para o estudo de caso; quantas famílias havia no assentamento precário, quantas foram removidas e quantas atendidas pelo novo projeto de HIS; a quantidade prevista e entregue de habitações e qual foi o procedimento de alocação das famílias. Estes dados foram colhidos apenas com a pesquisa documental, não entraram na pesquisa *in loco*.

Assim, pretendeu-se, neste estudo, qualificar a inserção urbana verificando como tais conjuntos de HIS foram implantados ao considerar o nexos destes com o entorno imediato e em relação às características físicas do lugar. Foi feita a análise crítica das consequências que o lugar de implantação ofereceu para o novo empreendimento sob os seguintes pontos de vista: de promover ou intensificar a possível segregação da população ali residente ou de contribuir para uma integração socioespacial. Focou-se na análise da localização em que foi inserido o empreendimento e conseqüentemente na demanda de deslocamento para acesso aos equipamentos disponíveis oferecidos pela cidade de Jundiaí.

Tendo em vista a inserção dos objetos de estudo selecionados no território urbano, a primeira análise foi situada na escala de cidade, focando na inserção urbana do conjunto, verificando a distância em relação ao centro e à periferia, as condições de consolidação urbana, o percurso de tempo/espço para as principais centralidades de trabalho da cidade e a identificação de serviços públicos mais próximos (escola, creches, hospitais etc).

Para compreender as particularidades dos terrenos que foram escolhidos para a inserção dos HIS, foi utilizado um levantamento pela ferramenta *Google Earth* para uma recriação das implantações sobre imagens de satélite juntamente com um levantamento de observação *in loco* das particularidades morfológicas dos conjuntos de HIS selecionados. O processo acima descrito também foi utilizado para a compreensão e mapeamento do entorno imediato e seus aspectos.

A partir da construção dos parâmetros e metodologia de análise, foi realizada a avaliação da inserção urbana dos objetos de estudo de caso, delimitados como ZEIS de áreas consolidadas pelo Plano Diretor de 2016 de Jundiaí. Os objetos de estudos escolhidos foram: ZEIS 41-Residencial Tupi I; ZEIS 42-Residencial Tupi II e ZEIS 43-Residencial Tupi III, considerados como uma única intervenção; a ZEIS 05-Condomínio Gênova e Roma, também considerados como intervenção única e as ZEIS de 49 a 53-Vila Ana, neste caso, foi escolhida a intervenção mais recente, detalhada mais à frente.

O primeiro objeto de estudo de caso escolhido foi a intervenção na divisa entre o bairro Jardim Tamoios e o bairro Nambi, porção leste da cidade, composto pelos conjuntos habitacionais Residenciais Tupi I, II e III. O espaço urbano foco da intervenção possuía alguns assentamentos precários, grandes áreas vazias passíveis de ocupação, áreas de preservação ambiental, e a presença de condomínios

fechados de classe média, todos limítrofes à bairros consolidados e próximos à divisa com a cidade de Várzea Paulista. Assim, apresenta diversas características urbanas que são adjacentes entre si resultando em uma configuração de espaço muito complexa.

Este objeto de estudo de caso exemplifica a teoria de Brain e Sabatini (2008) sobre as cidades brasileiras serem menos segregadas pois em um mesmo local existe uma aproximação física de diferentes classes sociais e reflete uma convivência entre as classes em um mesmo espaço da cidade. Mas também exemplifica a dificuldade de um padrão da escala de análise sobre a segregação comentado por Guevara (2014), já que, considerando a escala local, percebe-se a segregação entre os moradores dos condomínios fechados de classe média que evitam relações sociais com os moradores do HIS.

O segundo escolhido foi uma intervenção na favela Jardim São Camilo (JSC), maior assentamento precário de Jundiaí atualmente, abrangendo os conjuntos habitacionais Condomínios Gênova e Roma. Essa escolha se deu porque foi uma intervenção no maior assentamento precário consolidado, com o objetivo, por parte do município, de abertura de ruas para promover o acesso facilitado. A forma de ação em que foi reurbanizada, na qual realocou moradores para fora da favela em novas habitações distantes dois quilômetros e meio do local de origem, é o fator importante para a análise de inserção urbana.

Este objeto de estudo de caso reflete o mito defendido por Brain e Sabatini de valorizar a habitação acima da localização, considerando este um mal menor (2008, p. 6).

A terceira intervenção escolhida para esta análise se encontra no bairro Anhangabaú, região oeste da cidade. A intervenção na Vila Ana teve início na década de 1990 com obras de infraestrutura urbana, de apoio técnico e de infraestrutura para casas em sistema de mutirão com a produção de apenas dezesseis unidades habitacionais (JIMENEZ, 2018, p. 99). Em 2007 houve a última fase de intervenção, consistindo em regularização e com a maior produção de habitação de interesse social para a maioria das famílias que ainda viviam em moradia precária. Esta última fase de intervenção foi a selecionada para análise.

Os objetos de estudo de caso selecionados foram considerados por apresentarem possibilidades de leitura acerca das distintas ações de reurbanização em assentamentos precários e como estas repercutem diretamente na



des/localização da população que mais sofre com a Segregação Socioespacial. São projetos que possuem características peculiares relativas à cada caso, de diversidade de resultado e que contribuem para ampliar a retórica sobre a Segregação. São decisões que partem do poder público e que produzem o espaço urbano, reverberando nos lugares ocupados dentro da cidade. São iniciativas sistematicamente regradas pelo mercado e que determinam a escolha pelas famílias das localizações disponíveis limitadas pelas condições particulares socioeconômicas.

### **3.1 Inserção Urbana: Metodologia e Análises**

O estudo da inserção urbana foi o método escolhido para observar nas localizações apontadas acima, quais os fatores que repercutem na valorização/desvalorização do solo nos estudos de caso selecionados, pois possibilita uma análise sobre as dificuldades e facilidades em que a população atingida, moradora das HIS, possui para acessar as localizações específicas e os equipamentos dentro da malha urbana. Permite analisar de forma qualitativa e destacada, a implantação e o entorno imediato dos conjuntos de HIS pesquisados. Bem como analisar entre outros aspectos, a distância e o tempo para ter acesso aos lugares onde se encontram os serviços, os comércios, os pontos de trabalho e de lazer que a vida no urbano dispõe, relacionando-os com a localização escolhida para a implantação das Habitações de Interesse Social.

“...uma boa inserção urbana potencializa as oportunidades de desenvolvimento social e econômico da população uma vez que possibilita o acesso aos equipamentos e serviços públicos e às oportunidades de emprego e contribui para o fortalecimento da cidade como espaço de encontros e relações sociais (DINIZ e FONSECA, 2017, p. 3)”.

A análise se baseou na bibliografia já consolidada difundida pela literatura especializada, aplicada principalmente para o estudo de novos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, explicitando a falta de urbanidade em que foram inseridos os projetos das habitações e criando conjuntos de moradias sem cidade. O método facilita demonstrar os problemas e dificuldades que assolam a população que mais sofre com a Segregação, referente às localizações na malha urbana.

O método de Rolnik et al. (2014) é uma cartilha sobre o assunto com a intenção de dar suporte para o poder público avaliar os empreendimentos do PMCMV – Faixa 1, antes deles serem aprovados e construídos. É distinto dos demais estudos por

analisar o tempo de deslocamento entre a moradia e os indicadores, além da distância entre eles, estabelecendo parâmetros para uma classificação de qualidade e exemplificando com clareza as dificuldades dos moradores de terem acesso aos lugares da cidade. Outro diferencial é a análise de qualidade e capacidade de atendimento dos equipamentos referente aos possíveis novos moradores que seriam adicionados com o novo empreendimento de HIS na região estudada.

O que se destaca neste método além dos parâmetros calculados pelo tempo de percurso por transporte público, são os métodos de análise do entorno e a análise do tamanho das quadras e conseqüentemente a permeabilidade urbana do lugar onde está implantado a HIS.

No primeiro há uma relação entre o limite do HIS com o entorno imediato, abordando as características de desenho urbano do empreendimento e da área onde foi inserido. Este permite entender de forma simples e fácil qual é a situação direta de ligação e a proximidade entre a HIS e a malha urbana consolidada da cidade.

No segundo, são analisados os tamanhos das quadras do empreendimento junto com as quadras adjacentes, constatando se “a forma e as dimensões das quadras no interior e entorno do empreendimento atendem a padrões aceitáveis de desenho urbano, produzindo caminhos de pedestres variados, curtos e diretos” (ROLNIK et al. pag 26. 2014), de forma a não prejudicar a interação com o bairro e evitando criar grandes quadras com condomínios fechados e outras barreiras que inviabilizam o caminhar, com poucas opções de percurso e geralmente muito extensos.

O estudo de Nisida et al. (2015), faz uma ampla análise com três níveis diferentes de escala, a primeira na escala metropolitana/regional, a segunda na escala municipal e a terceira na escala local. Cita que os parâmetros devem sempre serem adaptados à realidade do objeto, enquadrando-se no tamanho da cidade e suas características.

Para a avaliação na escala local foi considerado como distância limite um entorno mínimo de duzentos metros partindo da extremidade do objeto de estudo, ampliando este limite sem estabelecer distância para indicadores de grande porte, pontuando os índices que estão presentes sem classificar padrões de qualidade – diferente das outras duas referências utilizadas – focando na presença ou na ausência de cada indicador e na condição do mesmo. É um método mais descritivo, no qual se detalha melhor a situação e se discorre com mais precisão sobre a realidade

encontrada, mas dificulta a comparação “dinâmica” entre os objetos de estudo de caso.

Esta referência é notória pois busca analisar a articulação dos conjuntos de habitação social com os territórios em que foram inseridos, considerando a relação dos moradores das HIS com a cidade. Somam-se à análise técnica do urbanista as percepções dos usuários, pretendendo, com isso, identificar os aspectos físicos e funcionais não só da localização no espaço, mas também da integração do objeto e seus moradores com o contexto urbano. A leitura da permeabilidade dos espaços edificados, a existências de fachadas ativas, as barreiras à circulação de pedestres e a existência de grandes vazios formam o ponto de partida para a análise do entorno imediato para esta dissertação.

Diniz e Fonseca (2017) traçam um apanhado de estudos<sup>7</sup> sobre avaliação de inserção urbana que utilizam critérios de qualidade para criar parâmetros e indicadores adaptados das referências utilizadas como um novo método de análise para sua pesquisa. Os autores objetivaram “a construção de parâmetros para avaliação da inserção urbanística de empreendimentos residenciais em cidades brasileiras” (DINIZ e FONSECA, 2017, p. 3), podendo ser aplicado em qualquer região do país.

A forma de análise utilizada qualificando por distâncias contidas em círculos concêntricos é um método de fácil exposição e apreensão de resultados, facilitando a comparação e a representação em produtos gráficos. Contudo, tal metodologia cria ilusões nos resultados inerentes aos próprios parâmetros. Uma distância contida por um perímetro delimitado não representa a real distância entre os pontos de referências que estejam dentro de tal perímetro.

O método pode criar uma falsa ilusão de facilidade de acesso, pois o percurso entre dois pontos não é uma linha reta, ainda mais se tratando do deslocamento em transporte público, principalmente em grandes deslocamentos. A proximidade em

---

<sup>7</sup> Os estudos utilizados como base são: Selo Casa Azul da Caixa Econômica Federal – FERREIRA, João Sette Whitaker. (Coord.). Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um Brasil Urbano. Parâmetros de qualidade para a implementação de projetos habitacionais urbanos. São Paulo: LABHAB; FUPAM, 2012 – PRINZ, Dieter. Planificación y configuración urbana. Ediciones G. Gili, S.A. de C.V. México. 1986 – ROLNIK, Raquel et al. (Coord.). Ferramentas para avaliação da inserção urbana dos empreendimentos do MCMV. LabCidade. FAU/USP. 2014.

linha reta entre dois pontos ainda varia de acordo com o relevo, o que pode dificultar o acesso e ampliar o percurso e/ou o tempo gasto.

Considerando esses critérios, o procedimento adotado neste trabalho é uma combinação entre as três referências citadas acima. Os parâmetros e indicadores desta dissertação utilizam como base os critérios de Rolnik et al. (2014) e Diniz e Fonseca (2017), com adaptações para melhor enquadramento sobre os objetos de estudo selecionados considerando cada tema. Os índices e parâmetros de Rolnik (2014) e Diniz e Fonseca (2017) permitem a construção de quadros e tabelas que facilitam a comparação entre os estudos de caso. Ao utilizar a descrição da análise como faz Nisida et al. (2015) como importante fonte de referência sobre a análise dos resultados, permite ao leitor entender com mais precisão o que realmente acontece em relação às localizações, principalmente para descrever a discrepância entre a distância em linha reta, o percurso e o tempo reais requerentes para acessar algum indicador, tanto quanto as condições do percurso para pedestres.

### **3.1.1 Construção dos Indicadores e Parâmetros**

Os indicadores foram separados por eixos temáticos para facilitar a organização da análise. Os temas foram pensados no tipo de equipamento ou serviços relacionado às necessidades básicas garantidas em lei e fornecidas pelo Estado, que são: educação, saúde, lazer e transporte. Além desses, foi verificada a presença de comércio/serviço de natureza privada. A análise foi organizada seguindo a lógica da regularidade de uso por uma família, qualificando os indicadores perante a frequência de uso cotidiano ou de uso eventual. Para os de uso cotidiano foram atribuídos parâmetros mais restritivos e medidos normalmente pela distância considerando o percurso para pedestre. Para os de uso mais eventual, os padrões são mais permissíveis e medidos somente pelo tempo necessário gasto de deslocamento por transporte público.

No Quadro 1 estão os indicadores escolhidos para esta análise assim como os parâmetros com suas classificações além das bases teóricas utilizadas em cada indicador.

Quadro 1 – Indicadores e Parâmetros

EIXO	INDICADOR	PARÂMETRO	BASE TEÓRICA
EDUCAÇÃO	Ensino Infantil	Bom - até 500 m	Diniz e Fonseca
		Aceitável - até 1000 m	
	Ensino Fundamental	Bom - até 20 min a pé	Rolnik (adaptado)
		Aceitável - até 30 min transporte Público	
	Ensino Médio	Bom - até 20 min a pé	Diniz e Fonseca Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 1 h transporte Público	
SAÚDE	Posto de Saúde	Bom - até 1500 m	Diniz e Fonseca
		Aceitável - até 2500 m	
	Hospital	Bom - até 30 min transporte público	Diniz e Fonseca Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 1 h transporte público	
LAZER	Praça - lazer e recreação	Bom - até 500 m	Diniz e Fonseca
		Aceitável - até 1000 m	
	Quadras esportivas	Bom - até 500 m	Diniz e Fonseca Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 1000 m	
	Parque Urbano	Bom - até 30 min transporte público	Diniz e Fonseca Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 1 h transporte público	
TRANSPORTE	Ponto de Ônibus	Bom - até 500 m	Diniz e Fonseca
		Aceitável - até 1000 m	
	Terminal de Ônibus ou Estação Ferroviária	Bom - até 30 min transporte público	Diniz e Fonseca Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 1 h transporte público	
	Frequência de transporte	Bom - frequência de até 10 min	Rolnik (adaptado)
		Aceitável - frequência entre 10 min / 20 min	
COMÉRCIO/SERVIÇO	Essenciais <sup>1</sup>	Bom - até 1000 m	Diniz e Fonseca, Rolnik (adaptados)
		Aceitável - até 2000 m	
	Complementares <sup>2</sup>	Bom - até 1000 m, com mais de 4 tipos	Rolnik (adaptado)
		Aceitável - até 1000 m, pelo menos 4	
ENTORNO	Relação com o Entorno <sup>3</sup>	Bom - 100%	Rolnik
		Aceitável - 40% ou mais	
	Permeabilidade de Quadra <sup>4</sup>	Bom - até 500 m	Rolnik
		Aceitável - entre 500 m e 800 m	

Fonte: Produzido pelo autor

NOTAS: 1-Mercadinho; quitanda; hortifrúti (alimentos frescos); 2-Açougues; Padarias; Farmácias; Restaurantes; Lotéricas; Lojas de material de construção (casa de ferragem, vidraçarias etc.); 3- Calculado por:  $(\text{Perímetro de contato com entorno urbano} / \text{Perímetro total da área}) \times 100 = \text{resultado} (\%)$ ; 4-Calculado por:  $\text{Soma dos perímetros das quadras} / \text{Número das quadras} = \text{perímetro médio das quadras (m)}$

O tópico de Educação é de inegável importância para a vivência e o cotidiano de uma família. É um equipamento que influencia diretamente o tempo/espço despendido ao longo dos dias úteis. É desejável que este eixo conste próximo dos empreendimentos de HIS resultantes das intervenções. Foi considerado apenas o ensino básico, compreendendo os índices separados nas categorias infantil, fundamental e médio (BRASIL, 1996).

O ensino infantil possui parâmetros mais restritivos, voltados para crianças até cinco anos de idade. É importante que creches e pré-escolas estejam próximas dos projetos de HIS, permitindo acesso rápido, fácil e seguro preferencialmente por transporte não motorizado – pedestre ou bicicleta – no qual os responsáveis podem auxiliar/acompanhar as crianças pequenas até o seu destino. Por ser um curto percurso, o parâmetro adotado foi medido através de círculos concêntricos de um determinado ponto (que normalmente é a entrada das HIS, que será detalhado mais à frente em cada objeto) considerado dentro de quinhentos metros de raio como bom; entre quinhentos a mil metros de raio como aceitável; e acima de mil metros como insuficiente por demandar muito tempo e possivelmente dificultar o acesso, não sendo considerado por este estudo como adequado.

Para os ensinos fundamental (entre 5ª e 9ª série) e médio (do 1º ao 3º colegial) os parâmetros são compostos pelo tempo de percurso. Para atingir uma boa condição, precisa de no máximo vinte minutos de percurso para pedestres. Na condição aceitável são trinta minutos de transporte público para o ensino fundamental e de uma hora para o ensino médio. Acima destes dois últimos parâmetros, são considerados ineficientes.

Os equipamentos do tópico de Saúde foram divididos entre os de pequeno porte, como Unidades Básicas de Saúde (UBS) e Unidade de Saúde da Família (USF) (BRASIL, 2000) e os de grande porte contendo basicamente os hospitais. Os parâmetros foram determinados seguindo a necessidade de frequência pelos usuários, pelo tamanho dos equipamentos e conseqüentemente pela complexidade de atendimento. Foram aplicados parâmetros mais restritivos para as USB e as USF, assim como mais permissivos para hospitais. Os equipamentos de pequeno porte

foram medidos por distância circular de raio partindo de um ponto específico de cada objeto de estudo de caso. No que diz respeito a área de bairro, para avaliar a atuação desses equipamentos foi adotado como bom um raio de mil e quinhentos metros e aceitável até dois mil e quinhentos metros e acima disso ineficiente. Os hospitais foram analisados através do tempo por transporte público, com um percurso de até trinta minutos como bom; de uma hora de percurso sendo classificado como aceitável; e acima disso como ineficiente.

Com o intuito de analisar a qualidade de espaços livres públicos voltados para o encontro e recreação de pessoas, equipamentos com tais características foram sintetizados no chamado eixo “Lazer”. Para facilitar a análise dessas áreas de lazer, recreação e esporte, ocorreu uma separação desses em três partes distintas baseadas na função de cada uma, divididas principalmente pelo porte dos espaços levantados, resultando nos índices de praças públicas para encontros e recreação, os menores espaços; equipamentos e áreas voltados para esportes, de médio porte; e para os grandes equipamentos os parques urbanos.

As praças e áreas de encontro são consideradas primordiais para uma boa qualidade urbana e deve haver facilidade de acesso, permitindo a sociabilidade entre vizinhos. As praças e os equipamentos de esporte foram considerados bons quando estão há menos de quinhentos metros; até mil metros como aceitável; e acima disso como inapropriado. Os parques urbanos foram calculados através do tempo de percurso por transporte público, sendo considerado como bom o tempo de até trinta minutos por transporte público; até uma hora como aceitável; e acima disso como inapropriado.

O tópico de transporte tem como objetivo avaliar se os locais onde estão inseridos os empreendimentos são bem servidos de transporte público, considerando as variedades de modal existentes na cidade. No caso de Jundiaí que possui basicamente apenas o modal de ônibus e uma única estação de trem, são considerados os pontos de ônibus e a distância em metros de percurso partindo dos objetos de caso, avaliando os itinerários que atendem tais pontos analisados e estimando o tempo de espera de cada itinerário encontrado nos pontos de acordo com os parâmetros adotados a seguir.

Os pontos de ônibus são considerados bons na distância de até quinhentos metros; aceitáveis até mil metros; e inadequados acima deste último valor. Os terminais de ônibus e o de trem, por serem grandes equipamentos, foram julgados

pelo tempo de viagem por transporte público, considerados bons até meia hora de percurso; aceitáveis até uma hora; e inadequados acima deste tempo.

Para a característica do transporte referente ao tempo de espera entre veículos, a frequência é boa quando o intervalo é de, no máximo, de até dez minutos; entre dez e vinte minutos considerado como aceitável; e acima de vinte minutos como tempo inadequado de espera. Para a medição atribuiu-se o ponto de partida referente a cada objeto de estudo de caso, identificando os pontos de ônibus que se adequaram no primeiro parâmetro, conseqüentemente foi medido o tempo de percurso até os grandes modais de transporte público e por final o levantamento do tempo de espera de cada itinerário dos pontos considerados para a análise.

O eixo “Comércio e Serviço” foi dividido em duas partes, a primeira considerando os empreendimentos que vendem alimentos frescos, de perecimento rápido e necessários ao dia a dia das famílias, a saber: mercadinho; quitanda; hortifrúti. Para a segunda parte foram considerados empreendimentos de médio porte, que são importantes, mas de uso esporádico, tais quais: açougues; padarias; farmácias; restaurantes; lotéricas; lojas de material de construção; casa de ferragem; vidraçarias; etc. Para a primeira parte foi cogitada a presença de apenas um de qualquer tipo dos empreendimentos citados acima em até mil metros como bom; até dois mil metros como aceitável; acima dessa distância como inadequado. Para a segunda parte foi avaliada a presença mínima de cinco empreendimentos de tipos diferentes entre si, sendo de mil metros de raio como bom, contudo apresentando o número mínimo de pelo menos quatro tipos diferentes entre si; com as mesmas distâncias de raio do primeiro indicador como aceitável; e abaixo de quatro dentro do mesmo raio como insuficiente.

Por fim, o último tópico observado foi o “Entorno”. Este é um importante eixo de análise, pois remete às características relativas ao entorno do foco de estudo, resultantes das condições de urbanização do local diretamente relacionados ao tipo de uso e de ocupação das quadras adjacentes. Atributos como segurança, conforto, agradabilidade e de vivência são decorrentes das edificações e espaços públicos capazes de estimular o uso frequente destes últimos, tornando-os ativos pelos moradores e vizinhança, e garantindo “que as novas moradias não fiquem desconectadas fisicamente e funcionalmente da cidade existente” (ROLNIK, 2014, pag. 23). Espaços públicos são melhores quanto maior for a integração e a articulação do novo empreendimento em seu entorno. Este é um método que demonstra de forma



direta a relação dos objetos de estudo com o entorno imediato referente ao tamanho e formato das quadras em que foram implantadas as HIS e a ligação desses empreendimentos com a malha urbana da cidade, considerando o tamanho e a tipologia de uso das edificações/lotês.

O primeiro parâmetro destacado é calculado através do perímetro do empreendimento que está diretamente interligado com a malha urbana dividido pelo perímetro total do empreendimento da HIS, multiplicado por cem, chegando a um resultado em porcentagem. A classificação definida ficou como bom se atingir 100%, aceitável se atingir 40% ou mais, e inaceitável abaixo de 40%. Um item importante nessa análise é a definição do que seria uma malha urbana aceitável que está limítrofe ao empreendimento. Basicamente são considerados entornos não urbanos “grandes barreiras para a circulação” – e/ou que – “desestimulam a presença de pessoas a seu redor” (ROLNIK et al., 2014, p. 23), enquadrando assim grandes empreendimentos e edificações que são possíveis barreiras (shoppings centers, hipermercados, rodovias, vias férreas, desnível topográfico), englobando também amplos espaços vazios que não estimulam o uso e são inseguros para travessia.

O segundo indicador é calculado somando o perímetro das quadras divididas por espaços públicos, sendo a quadra em que o empreendimento foi inserido e as quadras adjacentes limítrofes à mesma, dividido pelo número total de quadras, obtendo o resultado do tamanho médio das quadras em metro. A classificação do parâmetro é qualificada como boa se o tamanho médio das quadras for até quinhentos metros, aceitável entre quinhentos e oitocentos metros, e inadequado se for acima de oitocentos metros. Quadras internas de condomínios fechados não são consideradas, pois não há circulação pública livre, contabilizada apenas como uma única quadra, assim como praças e parques urbanos são considerados possuindo o perímetro total igual a zero, considerando que não possuem restrições de percurso.

Por ser a única referência que desenvolveu um método de análise criando uma fórmula de fácil compreensão capaz de mostrar a relação que as HIS possuem com o entorno com números, adotou-se os parâmetros de Rolnik et. al (2014).

Foi utilizada a ferramenta Google Earth® para o mapeamento dos indicadores, pois esta permite o georreferenciamento dos indicadores diretamente sobre a malha urbana de Jundiaí, além de possibilitar a representação gráfica sobre o mapa. Os indicadores foram levantados através de imagens de satélite e mapas fornecidos pelo Plano Diretor de Jundiaí.

Metodologicamente os projetos que possuem conjuntos habitacionais em mais de um lote ou com mais de um condomínio, foram analisados como um só, por fazerem parte da intervenção de uma mesma área e por se encontrarem contíguos uns aos outros e apresentarem características semelhantes de inserção urbana.

Para cálculo do tempo de deslocamento por transporte público foi utilizado o site da prefeitura de Jundiaí, que fornece os itinerários baseados na origem e no destino final, utilizando da ferramenta Google Maps, no qual o próprio site da Prefeitura usa como referência. Além do tempo e do percurso do transporte público, a ferramenta do Google fornece os nomes dos pontos de ônibus, os números das linhas e o tempo de espera entre os veículos.

Esta pesquisa não se aprofundou sobre a qualidade e a capacidade de atendimento dos serviços públicos e privados. Foram avaliados somente a presença, as distâncias e os tempos de deslocamentos dos equipamentos e serviços fundamentais, considerando que os lugares/empreendimentos utilizados como indicadores são capazes de atender a população que moram nos conjuntos de HIS selecionados como objetos de estudo de caso.

### **3.2 Implantação e Entorno Imediato dos Conjuntos de HIS Selecionados**

Nesta análise, pretendeu-se traçar uma observação mais detalhada da volumetria e implantação dos objetos de estudo de caso, qualificando as tomadas de decisões sobre os projetos de forma a relacioná-los com as características dos lugares de implementação dos empreendimentos. Executou-se a recriação das implantações considerando o contexto do entorno imediato, como características morfológicas do relevo e de volumetria de cada empreendimento analisado, além das particularidades de implantação.

Foram utilizados conceitos urbanísticos como as “cidades ativas” de Gehl (2014) e os “olhos para rua e diversidade de uso” de Jane Jacobs (2000), analisando a diversidade de uso e ocupação do solo do entorno imediato como promotores de vivência na vizinhança dos objetos de estudo de caso.

Sobre a implantação, foram verificados os tipos de volumetria e a disposição em relação ao terreno optado para cada caso de estudo, pontuando se a escolha favorece a integração socioespacial valendo-se de questões de permeabilidade física e visual. Também se analisou o tratamento do desnível dos terrenos e como a escolha para as entradas dos condomínios e as implantações dos mesmos em relação ao

lugar podem interferir positiva ou negativamente na vida dos moradores, como por exemplo, nas quais precisam vencer grandes distâncias em alicive para terem acesso aos equipamentos e como neste caso específico, a declividade do terreno parece ser um motor de segregação.

É analisada também a qualidade dos espaços livres, a existência de áreas de convívio e recreação dentro e nas proximidades das HIS e a condição em que se encontram e se estão adequados para uso. Foram analisadas as condições físicas e de conforto com auxílio de imagens para os passeios públicos para pedestres e se estão adequados e possuem manutenção, assim para com os pontos de ônibus mais próximos dos objetos de estudo de caso.

### **3.3 Condomínios Tupi I, II e III**

Este objeto de estudo de caso é uma intervenção que foi realizada na divisa entre o bairro Jardim Tamoio e o bairro Nambi, os quais apresentam características peculiares de uso e ocupação da terra (Figura 7). O empreendimento fica distante do centro da cidade – polo concentrador de vagas de trabalho – quatro quilômetros e setecentos metros (4,7km) de distância em caminhada e entre trinta e cinco a quarenta minutos de transporte público (Figura 8).



e o Jardim Vitória (loteamento irregular de baixa renda) (Figura 9), este último ainda presente na atualização feita em 2019 (Figura 10). Segundo o Plano Diretor daquele ano, as favelas foram removidas por completo, com todas as famílias realocadas para os conjuntos habitacionais. Mas através da pesquisa *in loco* foi possível identificar que os terrenos liberados pela realocação dos moradores para a HIS, voltaram a ser ocupados ilegalmente em alguns pontos.

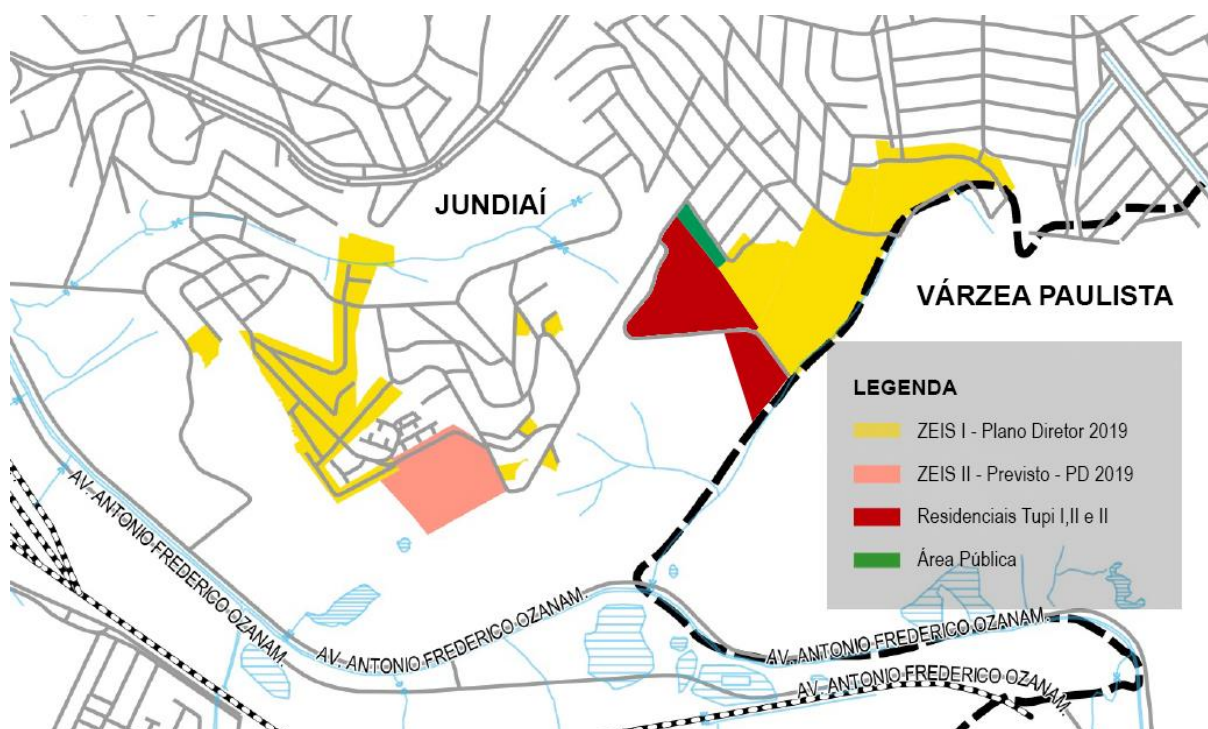
Além dos conjuntos de HIS Residencial Tupi I, II e III, e os assentamentos precários, a região conta com condomínios de médio e médio-alto padrão, separados por uma rua de característica coletora ou por lotes e glebas vazias que também caracterizam o espaço, além de áreas de preservação ambiental. A região faz fronteira com bairros tradicionais consolidados, além de ser o limite do município de Jundiaí com Várzea Paulista.

**Figura 9 – Condomínios Tupi I, II e III e o entorno imediato – Plano Diretor 2016.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Figura 10 – Entorno imediato Plano Diretor 2019.



FONTE: Mapa 6 do PD 2019. Modificado pelo autor.

Os empreendimentos denominados como Residencial Tupi I, II e III, foram entregues no ano de 2012 conforme informado pela FUMAS, construídos através do Programa Minha Casa Minha Vida e financiados pelo Fundo de Arrendamento Residencial (FAR).

As entradas dos conjuntos estão na Rua Miguel Barreto Mattar (Figura 11), pequena rua sinuosa em que não há mais nenhum outro imóvel construído, apenas as HIS. Segunda a FUMAS, todas as famílias beneficiadas pelas novas moradias são oriundas dos assentamentos precários das redondezas, beneficiando em torno de duas mil pessoas distribuídas em um total de seiscentos apartamentos considerando os três condomínios, com uma densidade de 3,33 habitantes por habitação.

**Figura 11 – Rua Miguel Barreto Mattar.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

### 3.3.1 Análise da Inserção Urbana dos Condomínios TUPI I, II e III

A seguir, a Tabela 1 demonstra o resultado quantitativo da análise dos indicadores em relação à qualidade dos parâmetros. Nota-se que os Residenciais Tupi possuem oito indicadores considerados bons, apenas três como adequados e quatro índices como insuficientes.

**Tabela 1 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Tupi I, II e III.**

RESULTADO	Nº de Índices - bom	Nº de Índices - aceitável	Nº de Índices - insuficiente
Residenciais Tupi I, II e III	8	3	4

Fonte: Produzida pelo autor.

No Quadro 2, é demonstrado o detalhamento sobre cada parâmetro em que se enquadra na análise de inserção urbana deste objeto de estudo de caso.

**Quadro 2 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Tupi I, II e III.**

RESULTADO	
Ensino Infantil	
Bom - até 500m	✓

Aceitável - até 1000m	
Ensino Fundamental	
Bom - até 20 min a pé	✓
Aceitável - até 30min transp. público	
Ensino Médio	
Bom - até 20 min a pé	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Posto de Saúde	
Bom - até 1500m	✓
Aceitável - até 2500m	
Hospital	
Bom - até 30min transp. público	
Aceitável - até 1h transp. público	✓
Praça - lazer e recreação	
Bom - até 500m	
Aceitável - até 1000m	✓
Quadras esportivas	
Bom - até 500m	-
Aceitável - até 1000m	-
Parque Urbano	
Bom - até 30min transp. público	
Aceitável - até 1h transp. público	✓
Ponto de Ônibus	
Bom - até 500m	✓
Aceitável - até 1000m	
Terminal de Ônibus ou Estação Ferroviária	
Bom - até 30min transp. público	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Frequência de transporte	
Bom - frequência de até 10 min	-
Aceitável - frequência entre 10 min-20min	-
Comércio e Serviço Essenciais	
Bom - até 1000m	✓



Aceitável - até 2000m	
Comércio e Serviço Complementares	
Bom - até 1000m, com mais de 4 tipos	✓
Aceitável - até 1000m, pelo menos 4	
Relação com o Entorno	
Bom – 100%	-
Aceitável – 40% ou mais	-
Permeabilidade de Quadra	
Bom – até 500m	-
Aceitável – entre 500m à 800m	-

Fonte: Produzido pelo autor.

Analisando o quadro geral da localização, pode-se concluir fatos interessantes em relação à inserção urbana dos Condomínios. Apesar de estarem inseridos dentro do perímetro urbano da cidade, próximos à bairros consolidados, também estão na divisa entre Jundiaí e Várzea Paulista, seguindo a lógica da conurbação urbana entre as duas cidades, além de fazer limite com áreas vazias e de preservação ambiental, apresentando traços que reverberam nos dados demonstrados no Quadro 2.

É notável a boa qualidade em relação à presença de escolas com acesso fácil a todos os níveis de escolaridade analisados (Figura 12) e como são bem providos de comércios e serviços de ambos os tipos (Figura 13), podendo chegar a tais lugares com uma caminhada.



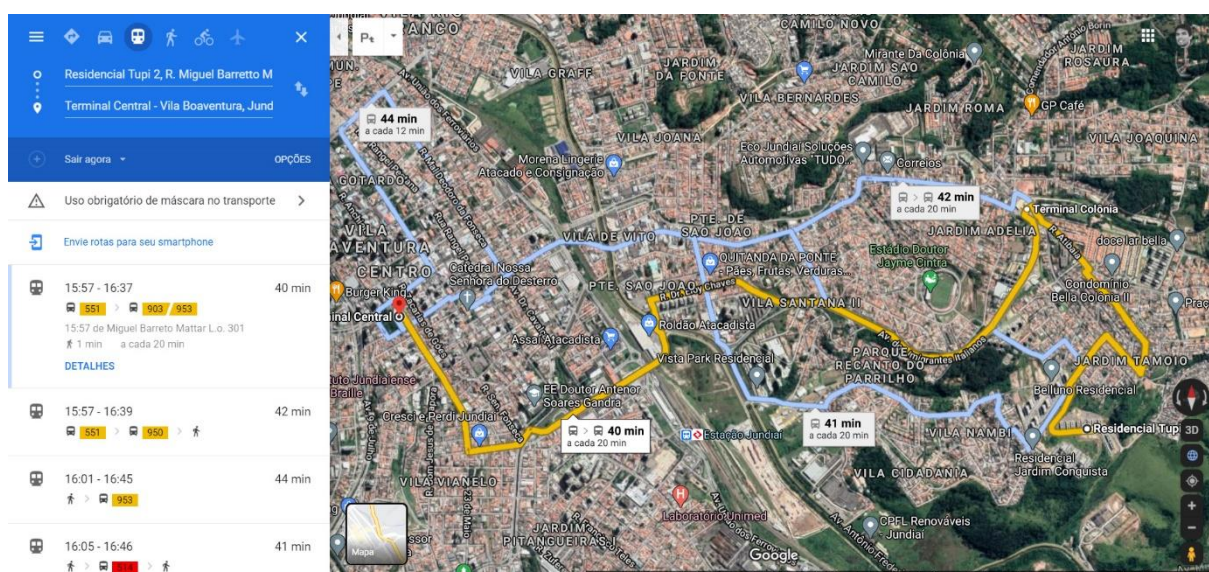
Há pontos de ônibus praticamente em frente a cada condomínio, facilitando o deslocamento dos moradores por transporte público. No entanto, o que não atingiu o nível suficiente foi o tempo de espera do intervalo entre os ônibus (Figura 14) e por se tratar de apenas uma única linha que suporta esses pontos. O tempo de deslocamento para o terminal Colônia teve bom resultado (Figura 16), para os terminais Vila Arens e Central teve classificação aceitável (Figura 15), com um tempo médio variando entre quarenta e cinquenta minutos, mesmo tempo para a Estação Jundiaí da CPTM que permite acesso para a capital paulista.

Figura 14 – Itinerário do ponto Miguel Barreto Matar L.o. 301 – Tupi I, II e III.



FONTE: Google Maps.

Figura 15 – Tempo até o Terminal Central – Tupi I, II e III.



FONTE: Google Maps.

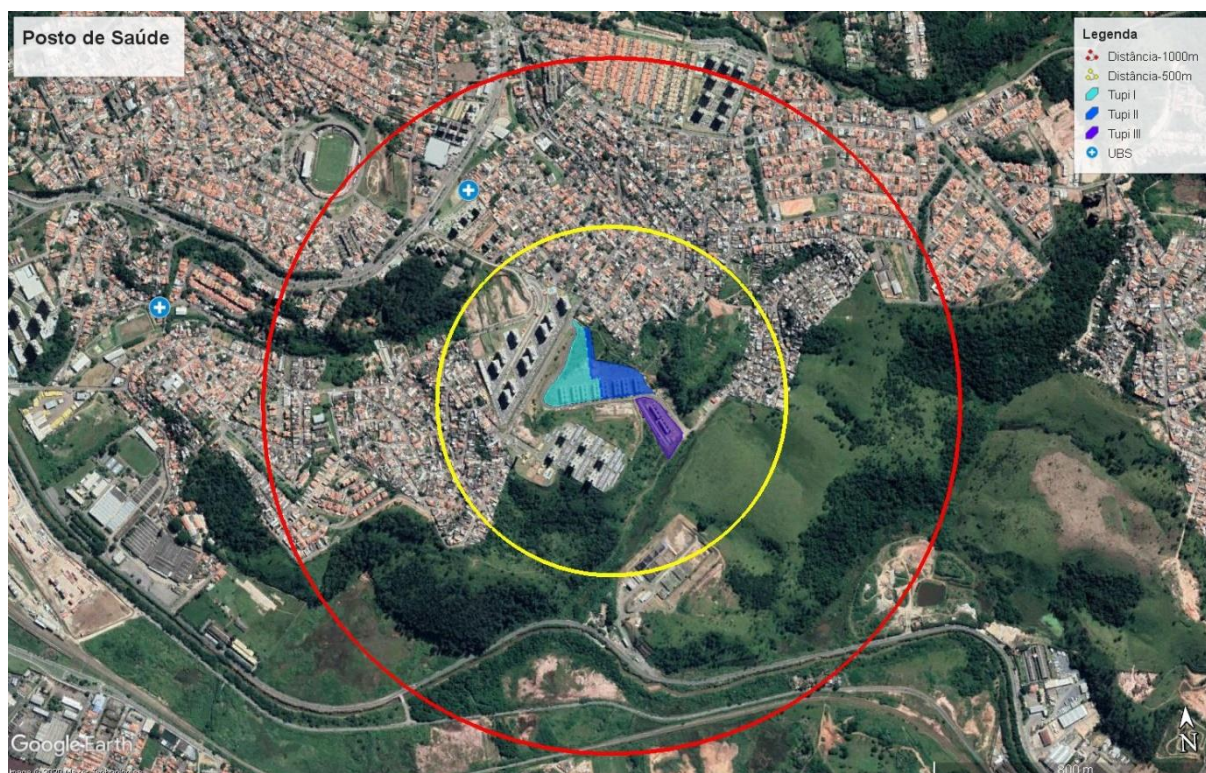
Figura 16 – Tempo até o Terminal Colônia – Tupi I, II e III.



FONTE: Google Maps.

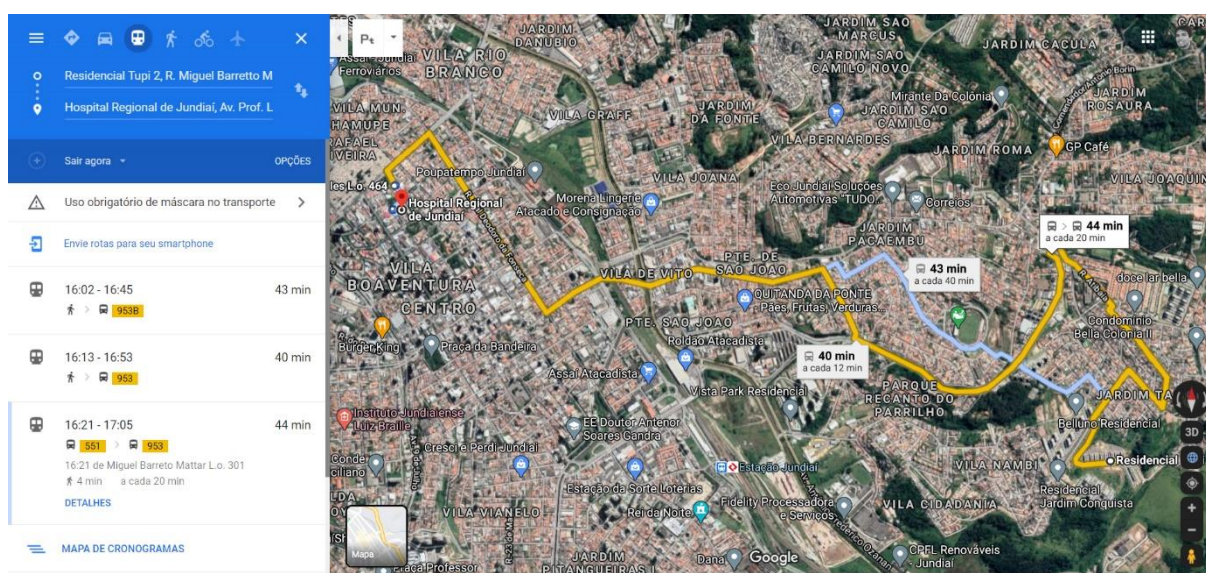
Os indicadores de saúde se mostraram bem satisfatórios, possuindo uma Unidade Básica de Saúde (UBS) em menos de mil metros e outra em menos de mil e quinhentos metros (Figura 17). Hospitais ficaram com classificação aceitável. O tempo para se chegar aos hospitais Regional de Jundiaí e São Vicente de Paula é entre quarenta e cinquenta minutos por transporte público (Figura 18).

Figura 17 – Unidades Básicas de Saúde – Tupi I, II e III.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Figura 18 – Tempo até o Hospital Regional de Jundiaí – Tupi I, II e III.



Fonte: Google Maps.

Foram identificados equipamentos de ginástica e uma quadra poliesportiva distantes aproximadamente trezentos e cinquenta metros do ponto inicial de referência para as análises. O local não consta como um espaço oficial do município

no banco de dados da ferramenta Google, nem no Maps nem no Earth, fornecidos pelo site da Prefeitura de Jundiaí. A pesquisa *in loco* identificou que apesar de cercada, a quadra é aparentemente de uso comunitário, contudo, não foi possível afirmar o viés público ou privado do espaço, devido a esse fato, não foram considerados pela análise (Figura 19).

**Figura 19 – Equipamentos esportivos próximos sem a confirmação do viés público**



Fonte: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Atualmente existe quadra poliesportiva e área de recreação (churrasqueira) em cada um dos três condomínios, permitindo a sociabilidade entre os moradores de cada residencial. Esses equipamentos não foram considerados nesta análise por não serem de uso público e por estarem, em sua maioria, em péssimo estado de conservação, com as churrasqueiras quebradas e as quadras abandonadas, sem nenhum equipamento de esporte (trave de gol, tabela de basquete, rede de vôlei). Somente o Tupi III possui as áreas de lazer em bom estado de conservação.

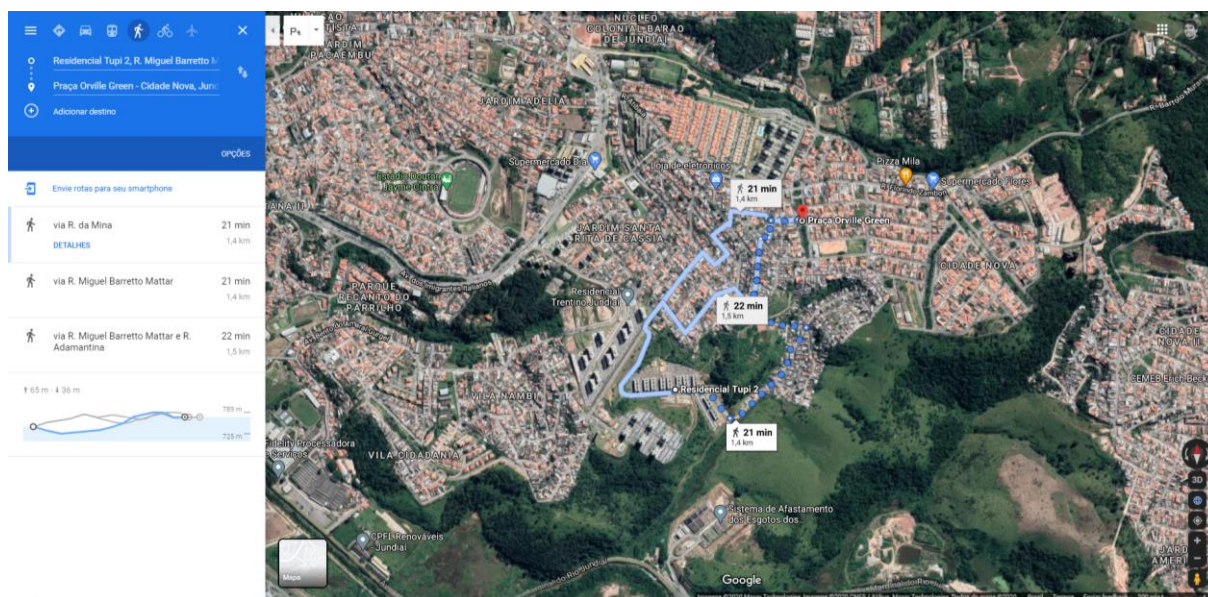
O fator público para áreas livres de encontro e recreação é essencial para que haja relações sociais entre os moradores das HIS e entre vizinhos do bairro. As áreas públicas permitiriam manter as relações sociais existentes anteriores à intervenção no

lugar. A configuração em forma de condomínios pode ter desfigurado algumas destas relações por separar os moradores entre condomínios fechados diferentes.

Portanto, os indicadores com o atendimento ao lazer, recreação e esporte não tiveram boas qualificações. Apesar de haver uma área livre pública destinada para atender a população dos residenciais como espaço de encontro e convivência, este se encontra vazio, abandonado, sem nenhum equipamento, favorecendo a inutilização do lugar. Este espaço não foi considerado adequado para se enquadrar neste parâmetro de análise.

Verificou-se a presença de uma única praça (Figura 20), que está inserida dentro de um raio de mil metros a partir da entrada do Tupi II, dentro da qualificação “aceitável”, contudo está distante mil e quatrocentos metros considerando o percurso necessário a percorrer por um pedestre. É um bom exemplo de como só a análise por raios concêntricos não reflete a realidade do lugar.

**Figura 20 – Percurso medido em tempo e distância até a Praça Orville Green.**

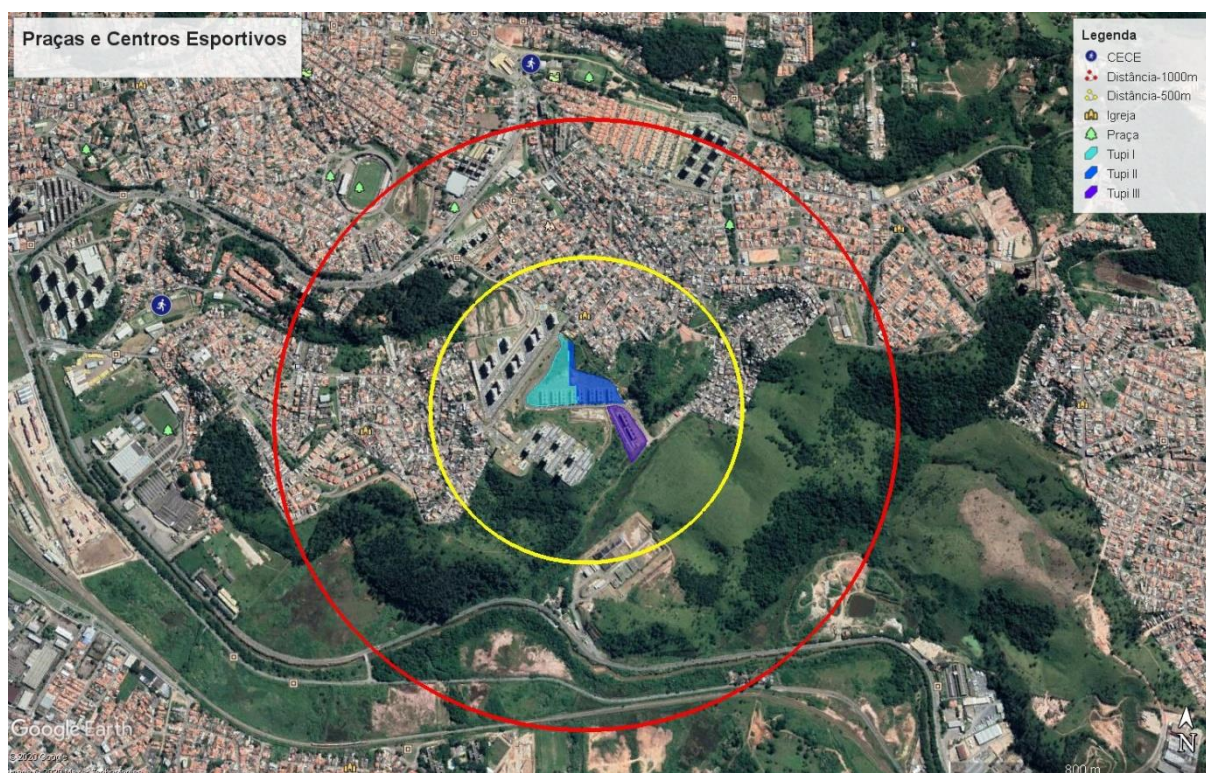


FONTE: Google Maps.

Não existe nenhum equipamento de esporte de uso público para nenhuma idade dentro dos parâmetros aceitáveis considerados nesta pesquisa. Existe o Complexo Educacional Cultural e Esportivo (CECE) Doutor Romão de Souza ao lado do Terminal Colônia (Figura 21), mas não há nenhum equipamento de fácil acesso em que as crianças não precisariam da supervisão de um responsável para chegar até o equipamento. Nesta análise pode-se destacar a existência de quadras dentro

dos condomínios fechados das HIS que garantiriam a segurança das crianças. Entretanto, o péssimo estado de conservação e a restrição de acesso as forçam a permanecer na mesmice, pois impossibilitam a utilização por não moradores, negando-lhes relações sociais amplas e diversificadas.

**Figura 21 – Praças e equipamentos esportivos – Tupi I, II e III.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

O melhor índice para áreas de lazer foi o acesso a parques urbanos, com média de cinquenta minutos de percurso com transporte público, ficando no limite do índice aceitável (Figura 22).



**Figura 22 – Parques Urbanos – Tupi I, II e III.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Os maiores agravamentos são os problemas vinculados aos índices que medem a relação com o entorno, analisando o contato direto entre o objeto de estudo de caso com a malha urbana consolidada e a permeabilidade física das quadras.

O primeiro índice pretende calcular a porcentagem entre o perímetro total do objeto com o perímetro que está diretamente interligado com a malha urbana, e é esse o grande problema, pois considerando os três condomínios, nenhum deles tem contato algum direto com a malha urbana (Figura 23). Apesar da localização não ser ruim em relação aos equipamentos dos itens anteriores, sendo razoavelmente provida de escolas, postos de saúde, transporte, comércios e serviços locais, os empreendimentos estão isolados, rodeados por áreas vazias que são propícias a serem ocupadas irregularmente novamente.

Figura 23 – Relação de perímetro com o entorno – Tupi I, II e III.



FONTE: Produzida pelo autor.

LEGENDA: Linha Branca: Sem contato com a malha urbana.

O segundo índice que pretende qualificar a permeabilidade do espaço também não atingiu nem o valor mínimo, sendo insuficiente. Os empreendimentos, por serem condomínios fechados, não possuem permeabilidade de deslocamento, obrigando as pessoas a percorrerem grandes distâncias. O próprio objeto de estudo é considerado “não cidade” segundo o método utilizado de Rolnik et. al. O que piora muito ao se analisar os lotes no entorno, que são gigantescos, abandonados, vazios, sem nenhuma atividade e permeabilidade (Figura 24).

Figura 24 – Permeabilidade de Quadra – Tupi I, II e III.



FONTE: Produzida pelo autor.

Como resposta, os moradores e pessoas que circulam por esta área criaram caminhos irregulares no meio do matagal (Figura 25), sem iluminação, sem piso e largura adequados e sem acessibilidade.

**Figura 25 – Caminhos Irregulares – Tupi I, II e III.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

### **3.3.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato dos Condomínios TUPI I, II e III**

A intervenção no lugar em que foi implantado os empreendimentos TUPI I, II e III, pretendeu manter os moradores no mesmo lugar que ocupavam, minimizando a realocação de famílias para áreas distantes. Foi mantida a territorialidade, inserida no mesmo bairro. Como foi executada atendendo três diferentes assentamentos precários com o sistema de sorteio das unidades habitacionais, pode-se dizer que, mesmo minimamente, ocorreu a desfiguração das relações de grupos sociais.

Os condomínios são fechados e cercados por gradil (Figura 26), o que impossibilita a livre circulação, dificultando e estendendo os deslocamentos entre as moradias e a rua. O gradil ao menos garante a permeabilidade visual, fator importante para criar uma sensação mais agradável às pessoas que utilizam a calçada e permite que haja “os olhos para rua” por parte dos moradores das HIS, como sugere Jacobs (2000). A volumetria é composta por edifícios verticais, com térreo ocupado por

habitações e mais quatro pavimentos sem sacada, em formato de lâmina em pares divididos pela circulação vertical.

**Figura 26 – Imagem dos condomínios fechados por gradil – Tupi I, II e III.**



FONTE: Google Street View.

A implantação dos volumes segue o desnível do terreno. Em cada bloco uma lâmina é disposta meio pavimento em desnível em relação a outra, separadas por taludes e estacionamentos entre blocos (Figura 27). Estacionamento em leve desnível nas entradas e mais um entre os blocos de habitação. Os conjuntos de lâminas são posicionados paralelos entre si e em sentido perpendicular em relação à rua com as fachadas voltadas para leste e oeste, mesmo que não seja o ideal, esta disposição garante insolação aos cômodos.

**Figura 27 – Imagem da volumetria dos condomínios Tupi I e II.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

Os condomínios Tupi I e II possuem quatro desses conjuntos de apartamentos, com cada bloco em um platô em níveis diferentes dos outros, próximos ao limite entre o condomínio e a rua, divididos pelo gradil e um espaço de jardim. O condomínio Tupi III é composto por dois conjuntos com pares de lâminas dispostos em linha (Figura 28), em dois platôs com níveis diferentes separados por talude com as fachadas também voltadas para leste e oeste, mas estes volumes possuem fachadas com uma relação menos direta com a rua. Todos os condomínios apresentam apenas uma portaria, uma entrada e saída.

**Figura 28 – Imagem da volumetria do condomínio Tupi III.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

Nos condomínios existem, além do uso para habitação, também os espaços de recreação, lazer e esporte particular de cada residencial. Qualquer outro tipo de uso além da habitação e das áreas de recreação e esporte não existe, nem sequer há a possibilidade de se ter um tipo de uso capaz de gerar dinâmica social para a vizinhança, não foi projetado espaços que possibilitem uma diversificação de uso dos lotes em que foram implantados.

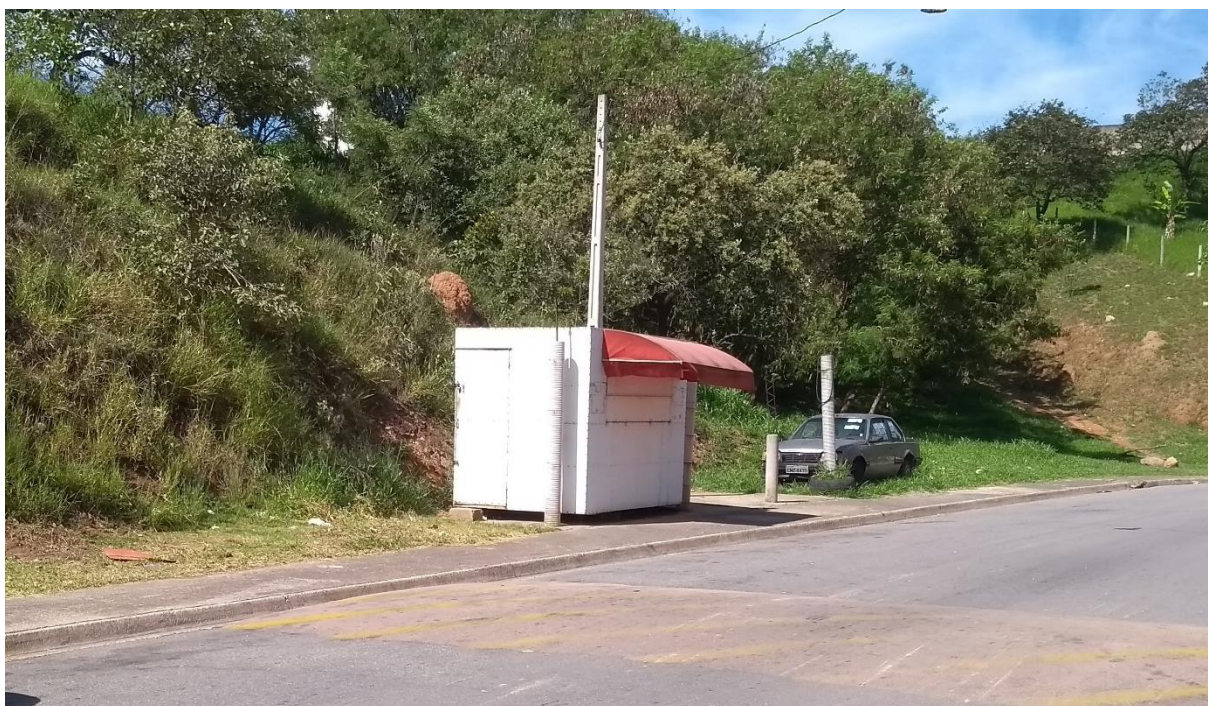
Não há nenhum outro tipo de uso por toda a extensão da rua que endereça os residenciais, a não ser áreas vazias com matagal e grandes aclives, resultando em um uma paisagem monótona, inativa e insegura. A rua é homogênea ao extremo de não gerar nenhum tipo de atividade nela, de um lado são as grades dos condomínios e do outro áreas vazias sem uso que foram ocupados por barracos irregulares em frente aos Tupi I e II, são bares e botecos que (Figura 29), apesar de não serem os melhores tipo de uso de ocupação do terreno, seriam as únicas atratividades que possibilitam uma certa convivência na rua. Moradores confirmaram que tais barracos estão inativos devido a irregularidade. Existe um quiosque, possível lanchonete, que é regular e apresenta até poste de energia (Figura 30).

**Figura 29 – Imagem dos bares e botecos irregulares ocupando os espaços vazios.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

**Figura 30 – Imagem do quiosque.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

A via pública prioriza o espaço da rua, dedicada aos automóveis (Figura 31). Não há nenhum outro tipo de elemento que possibilite o uso desta por parte dos pedestres que foram relegados à circular em calçadas estreitas, não havendo um



metro e vinte centímetros de passeio livre presente na NBR 9050. Com arborização inadequada que não garante sombreamento e conforto por toda a sua extensão.

**Figura 31 – Rua Miguel Barretto Mattar.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

O relevo acidentado resultou em uma via íngreme de longo percurso, possui apenas três lombadas como elementos para reduzir a velocidade de automóveis, criando insegurança para os pedestres. Não existe espaço para o cicloviário, impondo aos ciclistas o uso inseguro da rua junto aos carros ou na calçada junto aos pedestres o que também gera uma situação de insegurança para ambos os tipos de usuários.

### **3.3.3 Considerações sobre os Condomínios TUPI I, II E III**

Essas características criam uma situação curiosa, em que se pode considerar adequada a inserção urbana dos condomínios contando com o acesso aos equipamentos já citados, muito provavelmente justificados pela proximidade com bairros consolidados. O acesso ao Centro da cidade é aceitável considerando o tempo de quarenta minutos em média por transporte público e conseqüentemente a todos os benefícios que a área central oferece para a cidade, principalmente por ser a região de concentração de emprego. O local também possibilita fácil acesso à rodovia Anhanguera. Se considerarmos o transporte individual utilizado principalmente por moradores de condomínios de renda média próximos – veículos automotores

particulares ou viagens por serviço de aplicativo – o tempo de deslocamento diminuiu consideravelmente sendo até três vezes mais rápido.

Não é de se duvidar o motivo que famílias, sem condições de adentrar ao mercado imobiliário regular, ocupem a região da forma em que lhes foi ou é possível. Considerando que os empreendimentos estão isolados por terrenos vazios, por serem as únicas construções na rua e os resultados dos últimos índices do Quadro 2 analisado, pode-se afirmar que os Residenciais Tupi I, II e III não estão inseridos na malha urbana adequadamente levando assim a classificá-los como segregados da cidade, criando uma relação próxima de um paradoxo, em que ao mesmo tempo que possui boa localização, não possui uma boa relação direta com a malha urbana. Os moradores usufruem da boa localização, mas continuam excluídos da cidade por características físicas do terreno nos quais os empreendimentos foram implantados, pois o projeto não visou resolver tal problema. Foram mantidos no lugar de origem onde o uso e ocupação dos terrenos vazios fazem limite direto com os condomínios que refletem a falta de inserção urbana.

As condições de abandono e vandalismo nas áreas de lazer e esporte internas dos Condomínios Tupi I e II demonstra que não se criou um vínculo social saudável de seus moradores (Figura 32). Estes dois são maiores que o terceiro e último, dificultando a organização comunitária, defendendo os interesses dos moradores. Uma desavença presenciada na pesquisa *in loco*, foi a de que alguns moradores fecharam suas garagens individualmente, cada um de seu jeito, com acabamentos e investimentos diferentes, algumas lembrando os antigos barracos da favela, mas o agravante foi que houve fechamento de vagas de estacionamentos bem em frente aos blocos o que vedou completamente as janelas de apartamentos térreos, mas que não pertenciam aos donos das vagas (relatado por ex líder comunitário).

Figura 32 – Áreas de lazer e esporte dos Tupi I e II.



FONTE: Acervo próprio do autor.

Situação totalmente adversa à apresentada pelo Tupi III, onde as áreas comuns são bem cuidadas, com jardins esbeltos, sem nenhum vandalismo, nem objetos quebrados (Figura 33). Todas as vagas de estacionamento foram cobertas seguindo um mesmo padrão, cada vaga financiada pelo próprio dono, mas a execução resultou de um esforço coletivo (relatado pela síndica do condomínio).

Figura 33 – Áreas de lazer e esporte dos Tupi III.



FONTE: Acervo próprio do autor.

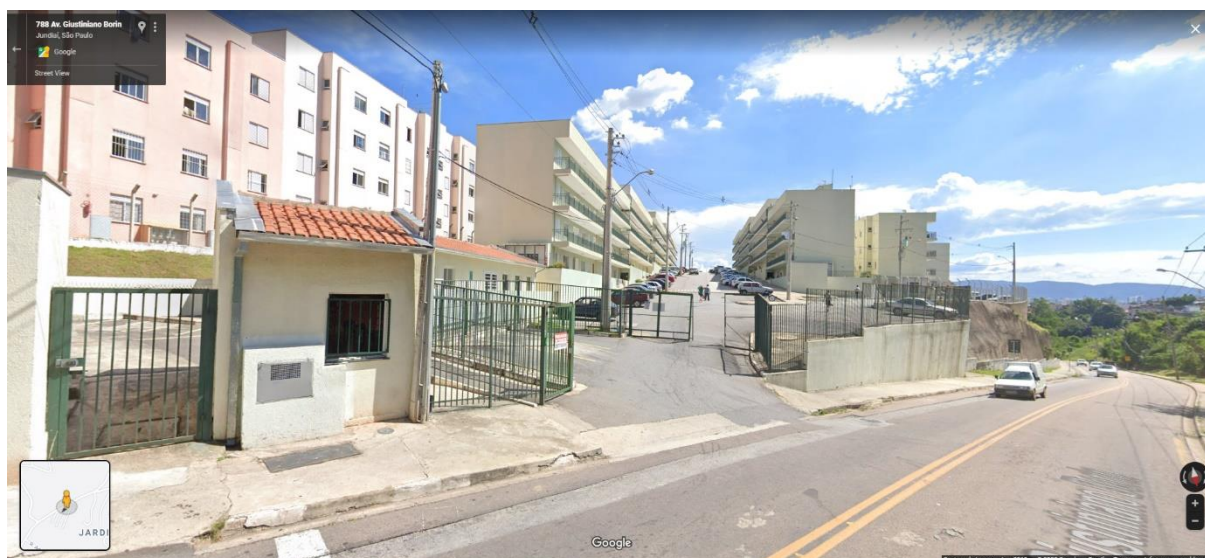
O entorno imediato não oferece condições palpáveis para que haja vivência nos espaços públicos – representados, neste caso, basicamente pela rua – que garanta o convívio e a segurança dos moradores em utilizar tais espaços. Somado a isso, as áreas de recreação, lazer e esporte dos condomínios são restritas e contidas no mesmo, mantendo as atividades em espaços fechados que não favorecem a atividade social entre os moradores dos três conjuntos, além da péssima condição de preservação em dois dos três condomínios, fragmentando a população que poderia ser mais unida.

### 3.4 Condomínios Gênova e Roma

Os dois empreendimentos que formam o segundo estudo de caso são resultados da intervenção de reurbanização na favela Jardim São Camilo, maior assentamento precário da cidade de Jundiaí. É uma ocupação já consolidada, fica na parte leste do município com uma topografia acentuada com característica de encosta de morro (JIMENEZ, 2018, p. 46). A intervenção realocou parte dos moradores que

viviam em São Camilo em habitações que se encontravam no trajeto de via proposto pelo projeto de reurbanização com a finalidade de facilitar o acesso ao bairro, além de remover as famílias de moradias em situação de risco. Os moradores foram transferidos para apartamentos nos Condomínios Gênova (Figura 34) e Roma (Figura 35), distante um quilômetro da área de origem e três quilômetros e setecentos metros do Centro de Jundiaí.

**Figura 34 – Condomínio Gênova.**



FONTE: Google Street View.

Esta reurbanização foi escolhida como objeto de estudo de caso porque foi executada em um grande assentamento precário, compacto, consolidado e de complexidade de intervenção, principalmente pela forma de ação em que foi realizada a realocação para um outro lugar, retirando as famílias de suas casas e vizinhanças.

Este objeto de estudo de caso reflete o mito defendido por Brain e Sabatini, no qual algumas pessoas valorizam a habitação acima da localização, considerando este um mal menor (2008, p. 6).

**Figura 35 – Condomínio Roma.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

Os empreendimentos foram iniciados em 2014, e depois de alguns entraves e mudanças de projeto, tiveram término em 2015 (FUMAS).

O primeiro projeto de reurbanização descartado, foi, em um primeiro momento, aprovado no Ministério das Cidades vinculado ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), prevendo construir mil, duzentas e sessenta unidades habitacionais através do PMCMV, com a remoção total da favela e realocação para os novos apartamentos que, em sua maioria, seriam construídos na mesma área a ser desocupada e o restante realocados para as proximidades. Porém, o grande número de habitações não atendeu todas as famílias que seriam removidas do local de origem da favela, uma vez que faltariam setecentas unidades habitacionais.

Outros problemas foram considerados para o descarte dessa primeira hipótese. A reurbanização com a demolição inteira da favela para a construção de novos edifícios no lugar seria muito complexa e inviável financeiramente. Existiam e ainda existem casas consolidadas, construídas em alvenaria e com infraestrutura de água, esgoto e eletricidade, que estão fora de risco de desmoronamento, cuja demolição não teria sentido, assim como não houve a participação da comunidade nas decisões de projeto, caracterizado sem o viés social adequado (PEREIRA, 2015, p. 290).

Segundo Pereira (2015, p. 290), o primeiro projeto objetivou apenas a captação de recurso financeiro externo, pois afirma que o projeto seguiu as ideias de que “o papel aceita tudo” e de que “adequamos posteriormente o projeto ao recurso captado”, sem a real preocupação em resolver os problemas sociais da comunidade referente a reurbanização. Como já foi apresentado, o Estado, na hora de intervir em assentamentos precários, em muitas vezes não considera a população em vulnerabilidade social, sem “localização” e sem uma boa inserção urbana. As áreas precárias das cidades, quando despertam o interesse de mudar aquela realidade, já vêm contaminadas mais pelas oportunidades financeiras que oferecem e/ou limpeza visual para embelezamento desejadas pelo mercado imobiliário, do que realmente com anseio de atender a população.

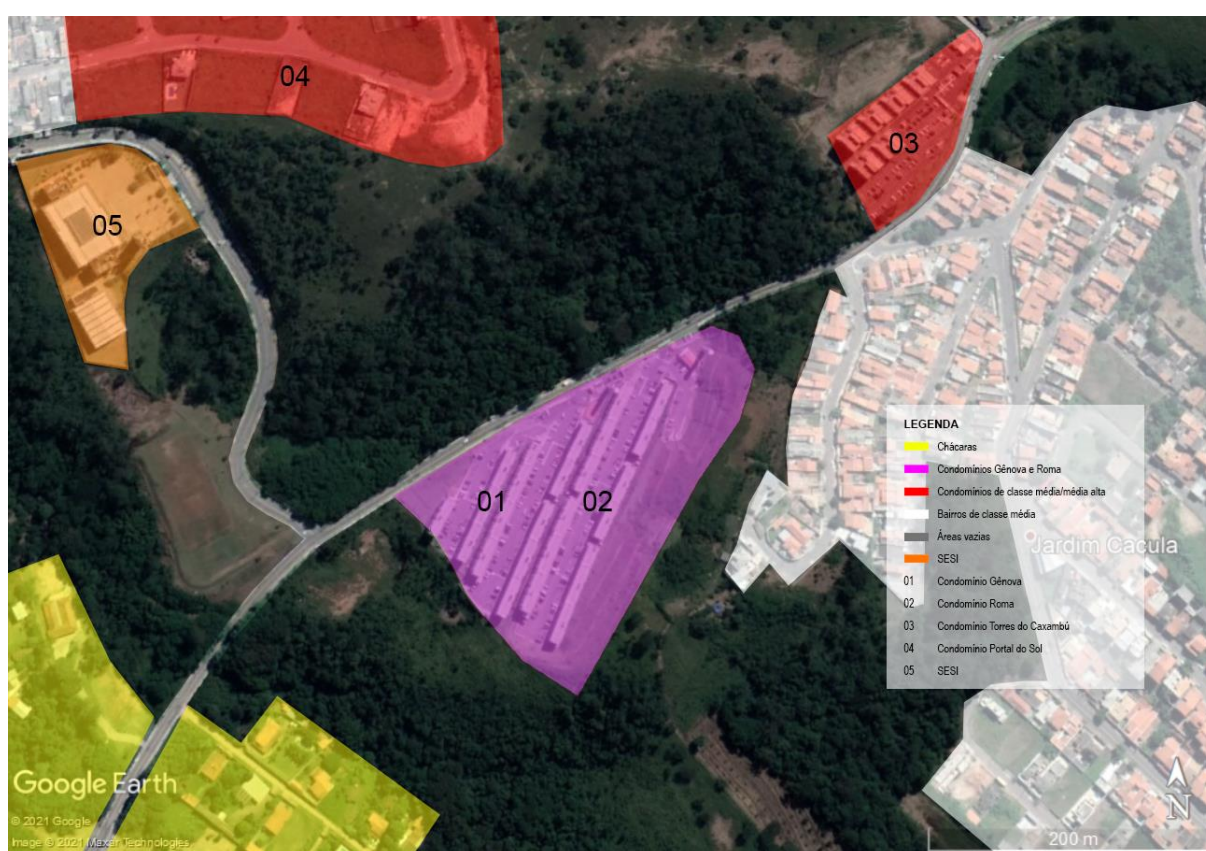
O primeiro projeto foi descartado após a avaliação de técnicos externos que observaram a complexa realidade do lugar e constataram a inviabilidade do mesmo. Outro fator foi a mudança partidária na prefeitura de Jundiaí. Este objeto de estudo também é um exemplo de como a alteração ideológica no poder público interfere diretamente nos métodos das intervenções de reurbanização em assentamentos precários, em que uns focam no financeiro e outros no social. Mas como veremos, mesmo com boas intenções, não se previne de resultados ruins.

O projeto finalmente executado foi através do PMCMV – Faixa 1, com financiamento através do FAR e do PAC, com recursos a fundo perdido. Devido a configuração do terreno inclinado e a configuração compacta das construções quase sem nenhum espaço livre, optou-se por remover 400 famílias, com a maioria em casas na área do projeto de reurbanização e outras 60 removidas por fatores de risco (JIMENEZ, 2018, p. 49), mas a intervenção no viário não contou com projeto executivo, a obra foi executada sem uma análise criteriosa das remoções (JIMENEZ, 2018, p. 114), possibilitando pensar que houve remoções desnecessárias com ações abruptas, sem o devido cuidado e estudo que objetivaria o menor impactando no lugar.

As famílias removidas foram realocadas para um terreno pertencente a própria FUMAS, que foi doado como contrapartida “mantendo assim a territorialidade de quem ali reside e abrindo espaço para o início das obras de infraestrutura dentro da área de urbanização” (PEREIRA, 2015, p. 255). Territorialidade duvidosa, discutida mais à frente. O projeto do reassentamento dessas quatrocentas unidades habitacionais do Jardim São Camilo foi elaborado pela própria FUMAS, com adequações executadas pela empresa privada responsável pela construção (PEREIRA, 2015, p. 256).

O terreno de reassentamento apresenta acentuada declividade. O conceito de acessibilidade direcionou o projeto para o recorte do terreno com taludes e grandes movimentações de terra para propiciar platôs em que foram implantados os edifícios. Esta solução foi a maneira que os responsáveis pelo projeto encontraram para atender a Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9050, “em que o morador com mobilidade reduzida necessita de acessibilidade da unidade habitacional à guia da rua, passando pelas calçadas” (PEREIRA, 2015, p. 256) sem que houvesse a necessidade de elevadores e rampas extensas, o que supostamente poderiam encarecer o projeto.

**Figura 36 – Condomínios Gênova e o Roma e entorno imediato.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

O partido arquitetônico adotado foi a volumetria em lâmina disposta em linha, com apartamentos no térreo e mais três andares. A circulação vertical por escadas dispostas no interior do volume a cada duas unidades habitacionais, conecta-se a corredores que dão acesso aos apartamentos, sendo quatro por andar. Este corredor foi pensado como uma varanda comunitária, um quintal social como continuidade da moradia, “causando um menor impacto na nova forma de morar” (PEREIRA, 2015, p. 256).



Ambos os Residenciais são condomínios fechados, Gênova de grande porte e Roma de médio, cercados por alambrado na maior parte de seus perímetros. Nas entradas, as fachadas são compostas por gradil de metal. O Residencial Gênova possui praticamente metade de seu perímetro em conexão com a calçada, mas devido à grande declividade e às decisões de projeto, esse limite é composto por grandes muros de arrimo entre o lote e a maior parte da extensão da calçada, extinguindo a relação entre o espaço público e o privado. Acaba por refletir a relação rua/condomínio aos modos dos grandes condomínios fechados de alta renda, que criam extensas muralhas ocasionando ruas vazias de vivência e inseguras.

### 3.4.1 Análise de Inserção Urbana dos Condomínios Gênova e Roma

A Tabela 2 a seguir demonstra os resultados de inserção urbana dos empreendimentos resultantes da intervenção na favela São Camilo, implantados na área reservada como reassentamento que recebeu as famílias removidas.

É válido citar que os equipamentos públicos dentro e/ou próximos do assentamento precário Jardim São Camilo foram considerados “insatisfatórios para o atendimento da demanda” (PEREIRA, 2015, p. 254) no tempo em que foi executado o projeto<sup>8</sup>, no ano de 2015.

**Tabela 2 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Gênova e Roma.**

RESULTADO	Nº de Índices - bom	Nº de Índices - aceitável	Nº de Índices - insuficiente
Residenciais Genova e Roma	7	6	2

Fonte: Produzida pelo autor.

Os índices são menos extremos que os resultados dos Condomínios Tupi I, II e III na comparação direta. Com apenas um número a menos de classificação boa do total de sete índices, atinge seis com classificação aceitável – sendo três a mais que o objeto anterior – e dois a menos no resultado insuficiente, com total de dois nesta qualificação.

No Quadro 3, é apresentado cada indicador e seus respectivos resultados individualmente.

<sup>8</sup> Ressaltando que este trabalho não visa analisar a qualidade dos parâmetros nem a capacidade de atendimento pois demandaria um trabalho penoso para apenas o autor deste trabalho, inviabilizado pelo tempo disponível para o fechamento da dissertação.

**Quadro 3 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Gênova e Roma.**

RESULTADO	
Ensino Infantil	
Bom - até 500m	
Aceitável - até 1000m	✓
Ensino Fundamental	
Bom - até 20 min a pé	✓
Aceitável - até 30min transp. público	
Ensino Médio	
Bom - até 20 min a pé	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Posto de Saúde	
Bom - até 1500m	✓
Aceitável - até 2500m	
Hospital	
Bom - até 30min transp. público	
Aceitável - até 1h transp. público	✓
Praça - lazer e recreação	
Bom - até 500m	
Aceitável - até 1000m	✓
Quadras esportivas	
Bom - até 500m	
Aceitável - até 1000m	✓
Parque Urbano	
Bom - até 30min transp. público	
Aceitável - até 1h transp. público	✓
Ponto de Ônibus	
Bom - até 500m	✓
Aceitável - até 1000m	
Terminal de Ônibus ou Estação Ferroviária	
Bom - até 30min transp. público	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Frequência de transporte	

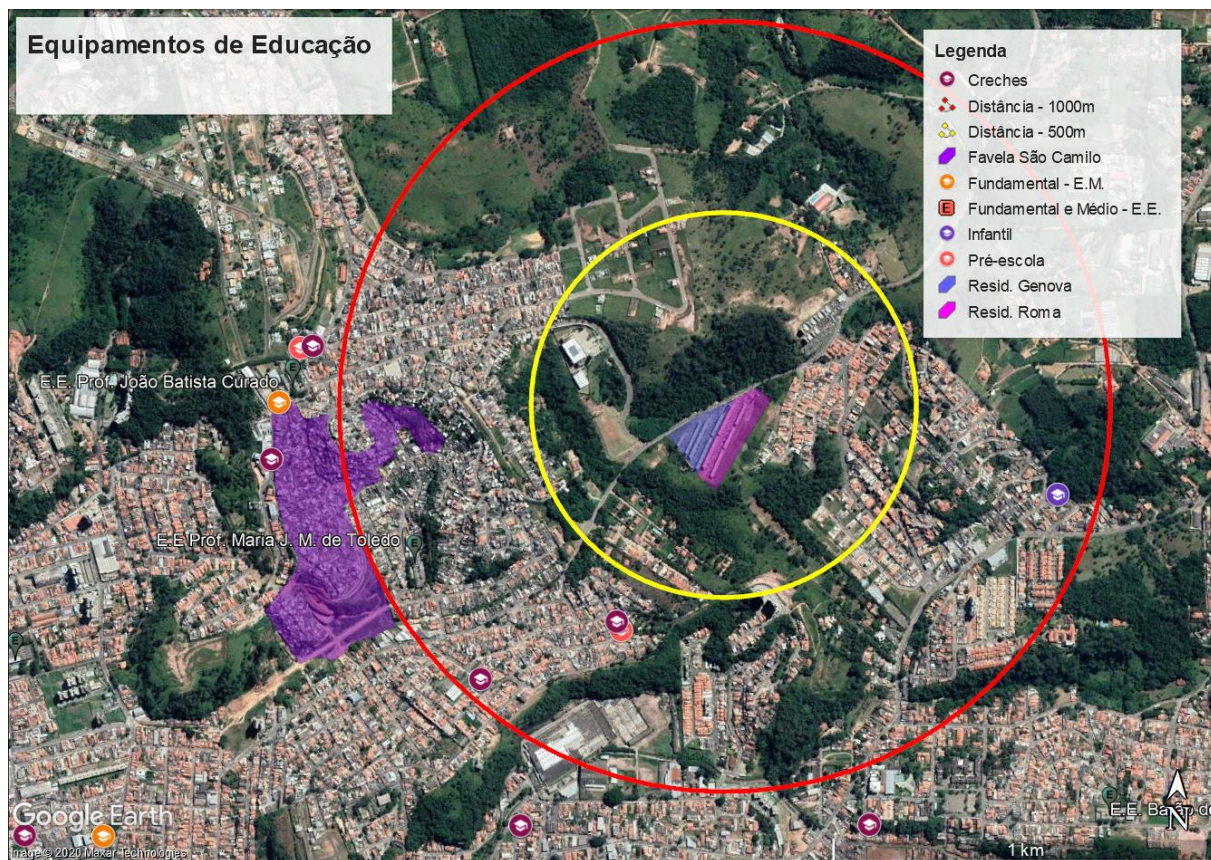
Bom - frequência de até 10 min	
Aceitável - frequência entre 10 min-20min	✓
Comércio e Serviço Essenciais	
Bom - até 1000m	✓
Aceitável - até 2000m	
Comércio e Serviço Complementares	
Bom - até 1000m, com mais de 4 tipos	✓
Aceitável - até 1000m, pelo menos 4	
Relação com o Entorno	
Bom – 100%	-
Aceitável – 40% ou mais	-
Permeabilidade de Quadra	
Bom – até 500m	-
Aceitável – entre 500m à 800m	-

Fonte: Produzido pelo autor.

O resultado demonstra que a inserção urbana deste empreendimento, correspondente à remoção de famílias da favela São Camilo, realocando-as para este novo espaço, apresenta relativamente bons números. Contudo, os resultados do indicador “Entorno” são insuficientes, demonstrando que não estão diretamente interligados com a malha urbana da cidade e que não possuem permeabilidade urbana, obrigando os moradores a percorrerem grandes espaços sem opção de caminhos. Portanto, apresentam características similares ao objeto de estudo anterior. O mesmo paradoxo pode ser notado em menor intensidade, mas com o agravante de que a maioria dos equipamentos que atendem os Condomínios Gênova e Roma estão localizados ou dentro ou nos limites da favela de origem.

Nota-se que os índices de educação foram bons, com apenas as escolas de ensino infantil com a qualificação aceitável (Figura 37).

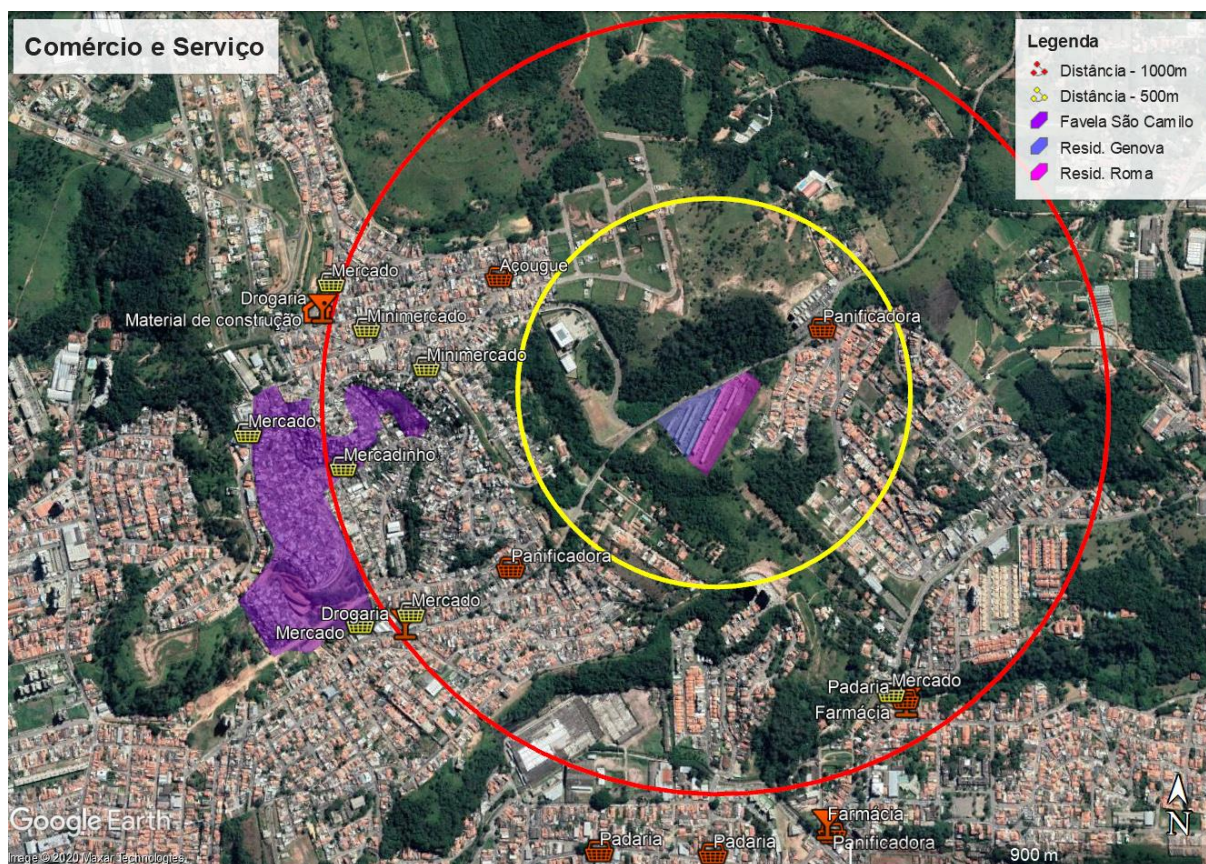
Figura 37 – Equipamentos de Educação – Gênova e Roma.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Os parâmetros de comércio e serviço também tiveram máxima avaliação, ressaltando-se que apesar de preencherem os requisitos e atingirem as melhores qualificações, esses equipamentos eram de acesso mais fácil antes das famílias serem realocadas para os novos condomínios (Figura 38).

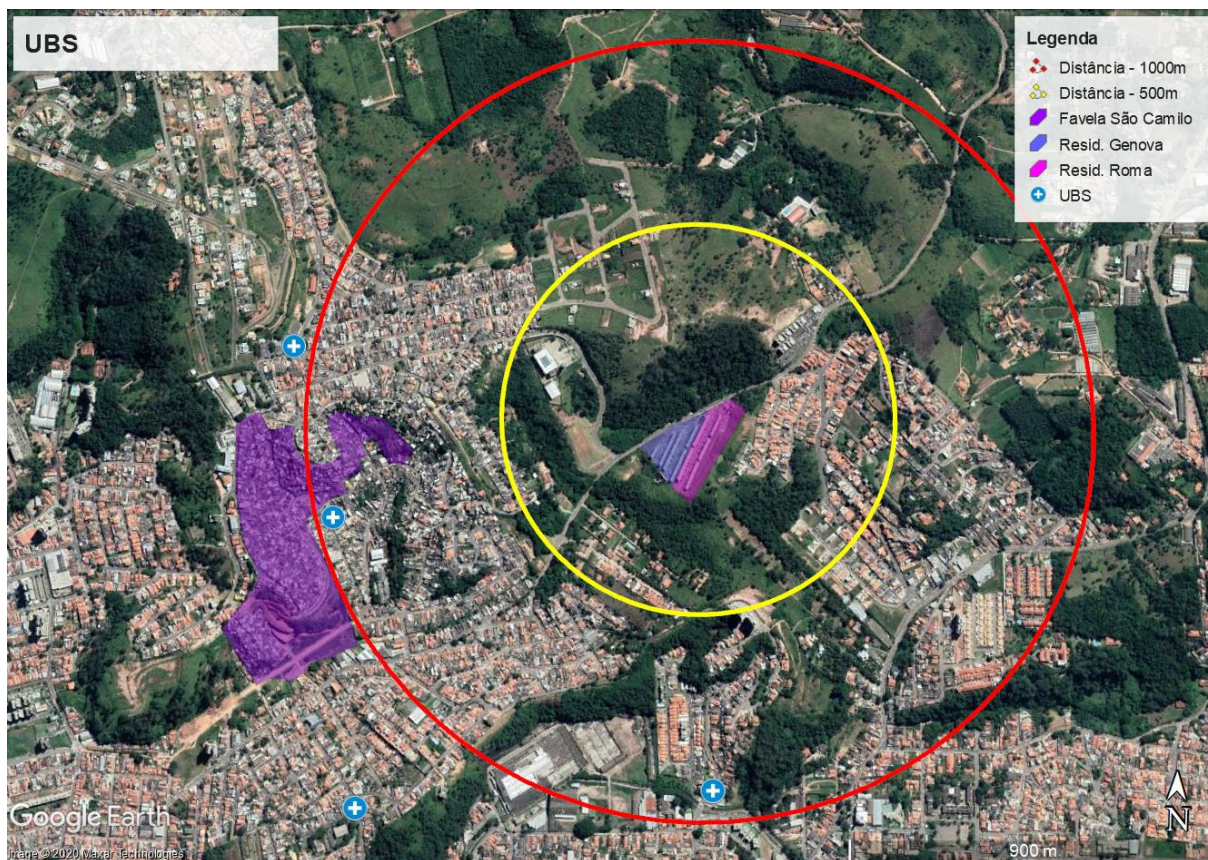
Figura 38 – Comércio e Serviço – Gênova e Roma.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Os indicadores de Saúde e de Transporte são bons, no primeiro há um parâmetro com nível bom e outro aceitável; no segundo há dois classificados como bons e apenas o tempo de espera entre os carros como aceitável (Figura 39). No caso da saúde, existem quatro UBS que atendem ao parâmetro máximo; no caso de hospitais, o tempo para chegar até o Hospital Regional de Jundiaí teve resultado aceitável, com o tempo médio de quarenta minutos (Figura 40).

Figura 39 – Unidades Básicas de Saúde – Gênova e Roma.



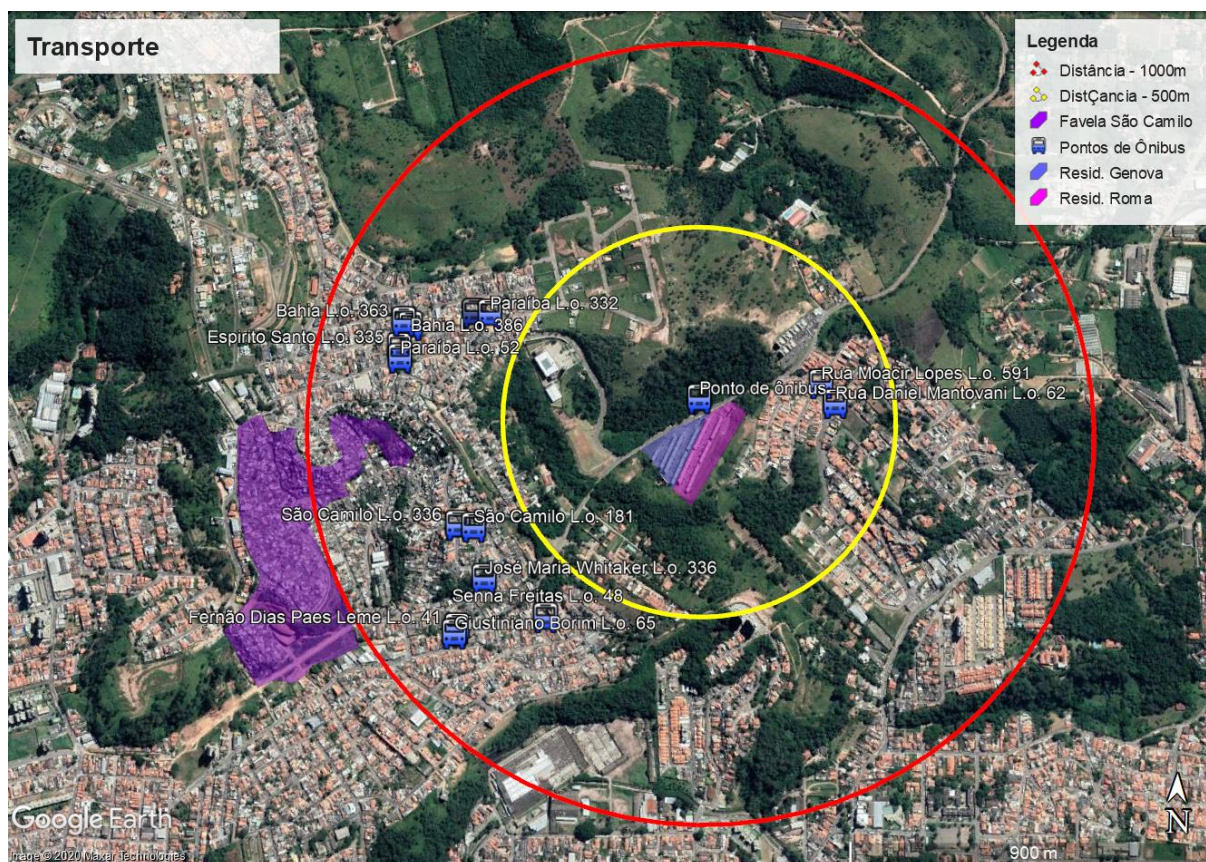
FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Figura 40 – Tempo até o Hospital Regional de Jundiaí – Gênova e Roma.



FONTE: Google Maps.

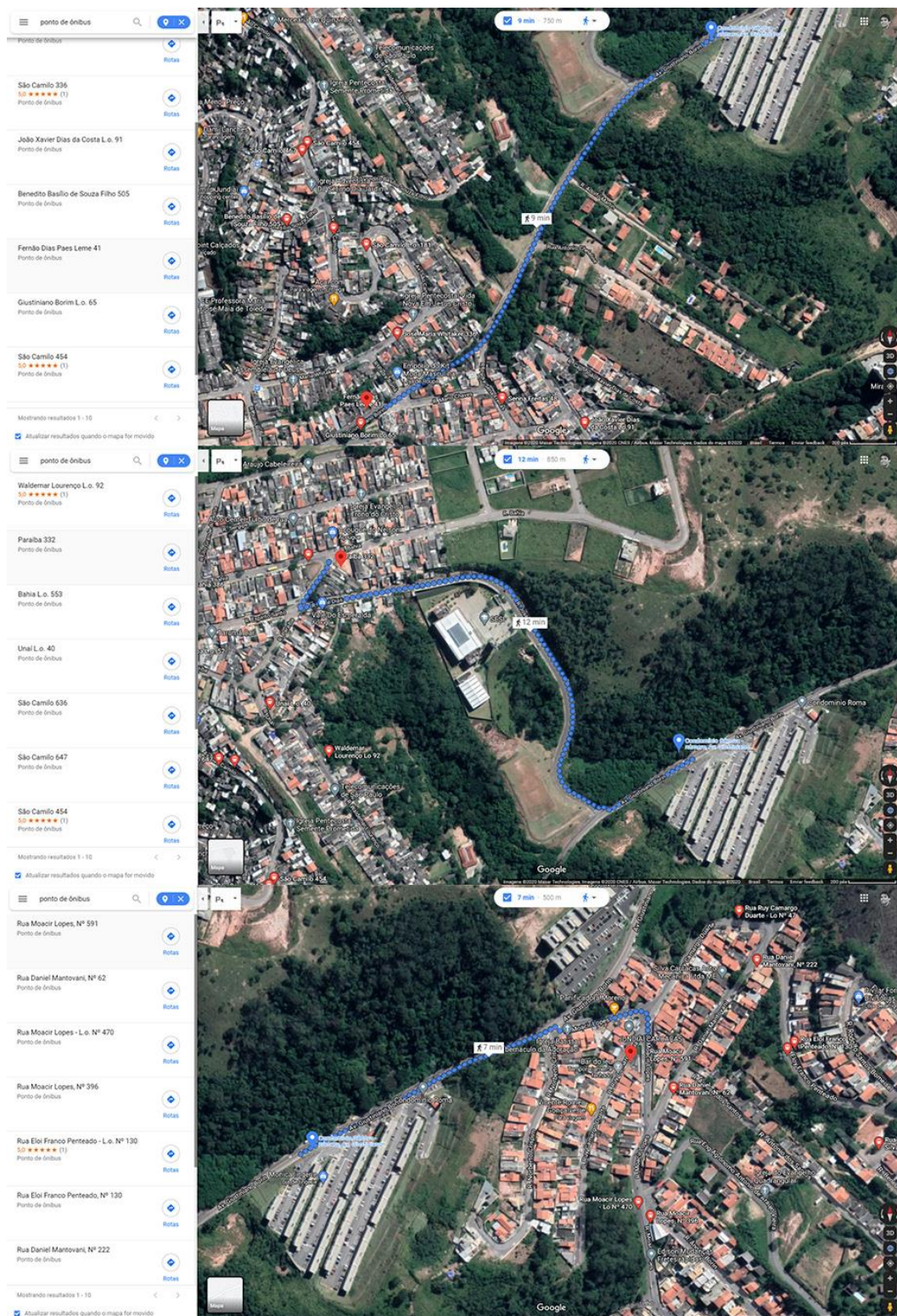
Figura 41 – Pontos de ônibus – Gênova e Roma.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Na questão de transporte público (Figura 41) há um ponto de ônibus em frente ao Condomínio Gênova, mas através da pesquisa virtual não foi possível identificá-lo, somente na visita *in loco*. Os tempos medidos para os outros parâmetros foram calculados partindo dos pontos de ônibus seguintes mais próximos (Figura 42).

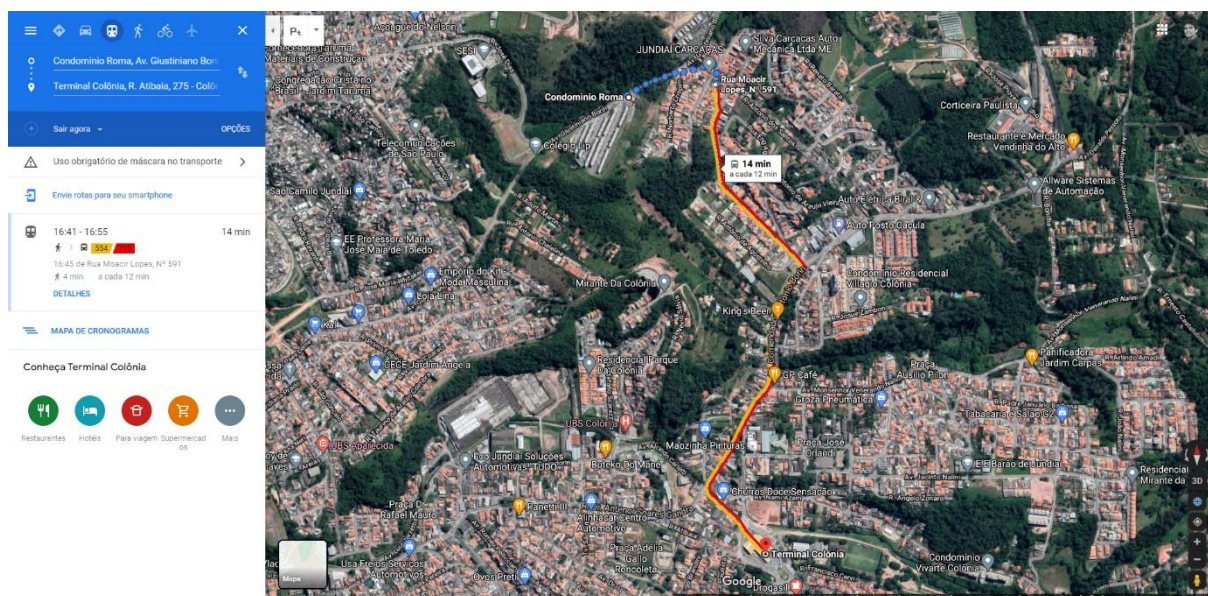
Figura 42 – Pontos de ônibus próximos – Gênova e Roma.



FONTE: Imagem do Google Maps modificada pelo autor.



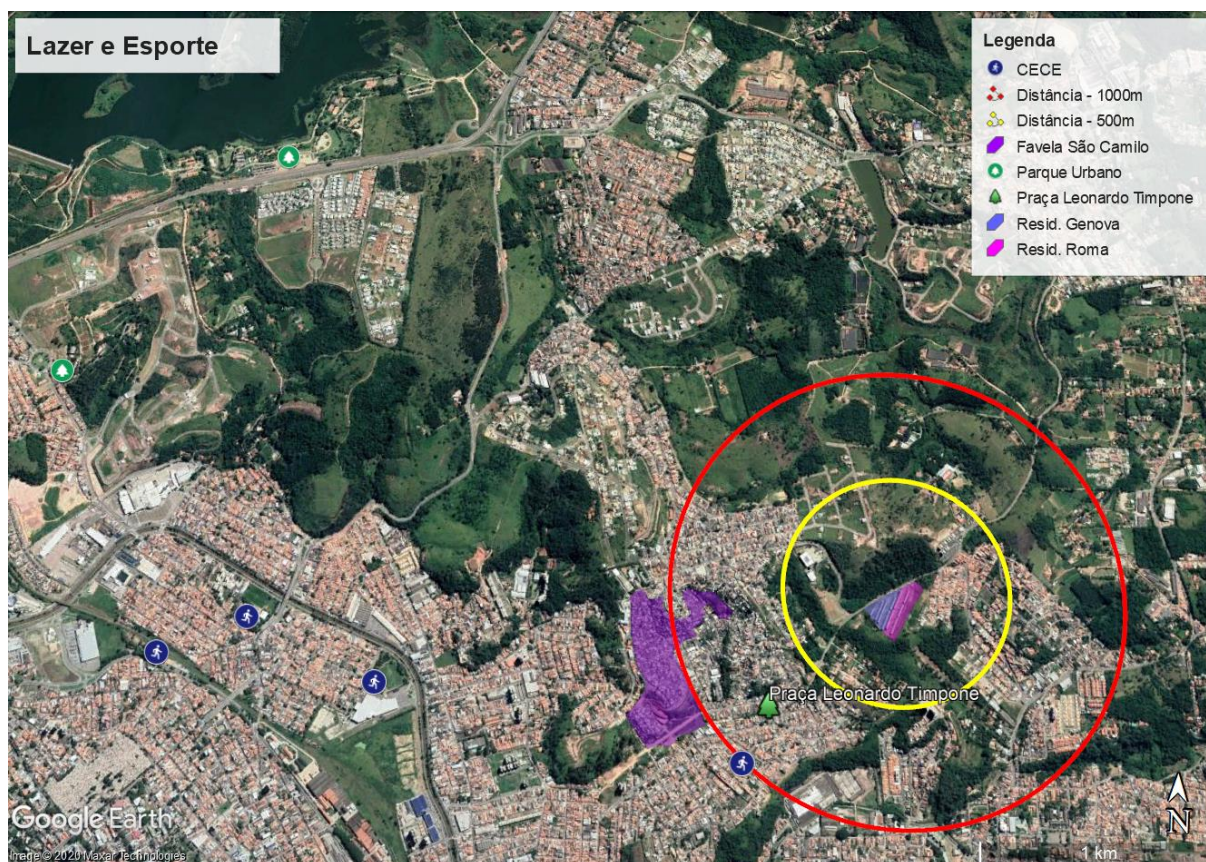
Figura 43 – Distância até o Terminal Colônia – Gênova e Roma.



FONTE: Google Maps.

Estes condomínios não apresentam áreas de lazer e esportes, fato que não é ruim por si só, mas sim pela necessidade de buscar por equipamentos públicos que não foram qualificados com bons parâmetros. Os três indicadores desse eixo ficaram com qualificação aceitável, seguindo a regra de se localizarem mais próximos inseridos no Jardim São Camilo, local de origem, do que o local atual dos moradores remanejados (Figura 44).

Figura 44 – Lazer e Esporte – Gênova e Roma.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

A Praça Leonardo Timpone fica distante setecentos e cinquenta metros do ponto de referência, apresentando um resultado aceitável, mas com uma breve caminhada, calculada em nove minutos, é possível acessá-la (Figura 45). É um espaço de pequeno porte, com equipamentos urbanos de ginástica sem nenhum de permanência como bancos, acentos, mesas entre outros.

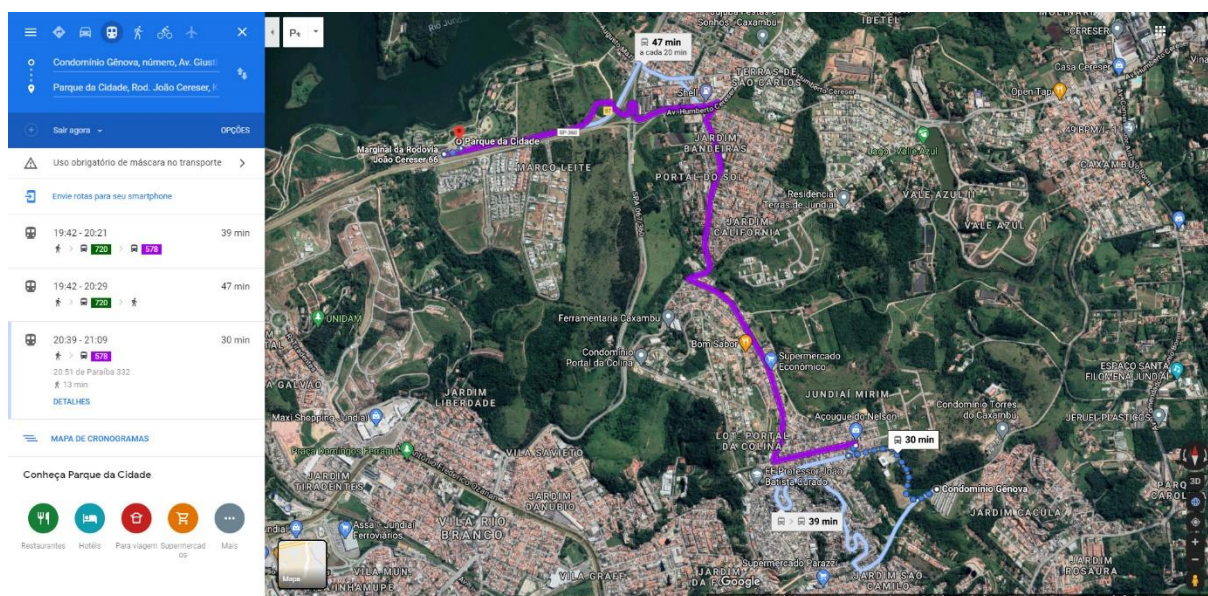
**Figura 45 – Distância até a Praça Leonardo Timpone – Gênova e Roma.**



FONTE: Google Maps.

O Parque da Cidade (este é o nome do parque) teve um resultado calculado pela ferramenta Google Maps, com um trajeto de trinta minutos de percurso, mas não foi considerado como bom pela necessidade de caminhada para se chegar ao ponto de ônibus e pressupondo-se o tempo de espera, este tempo de trinta minutos é facilmente extrapolado (Figura 46).

**Figura 46 – Distância até o Parque da Cidade – Genova e Roma.**



FONTE: Google Maps.

O Complexo Educacional, Cultural e Esportivo (CECE) Jardim Ângela se encontra no limite da circunferência de mil metros de raio. Os moradores dos

Condomínios Gênova e Roma podem acessar o equipamento com uma caminhada por volta de treze minutos (Figura 47).

**Figura 47 – Distância até o CECE Jardim Ângela – Genova e Roma.**



FONTE: Google Maps.

Os piores indicadores, como já foi apresentado, foram a relação com o entorno e a permeabilidade de quadra. Ambos são insuficientes, refletindo a característica isolada dos empreendimentos em relação a malha urbana da cidade.

Todo o perímetro dos Condomínios Gênova e Roma, a não ser pelo trecho em que fazem divisa entre si, são interligados com áreas vazias, contendo vegetações sem nenhum uso (Figura 48).

**Figura 48 – Relação de perímetro com o entorno – Gênova e Roma.**

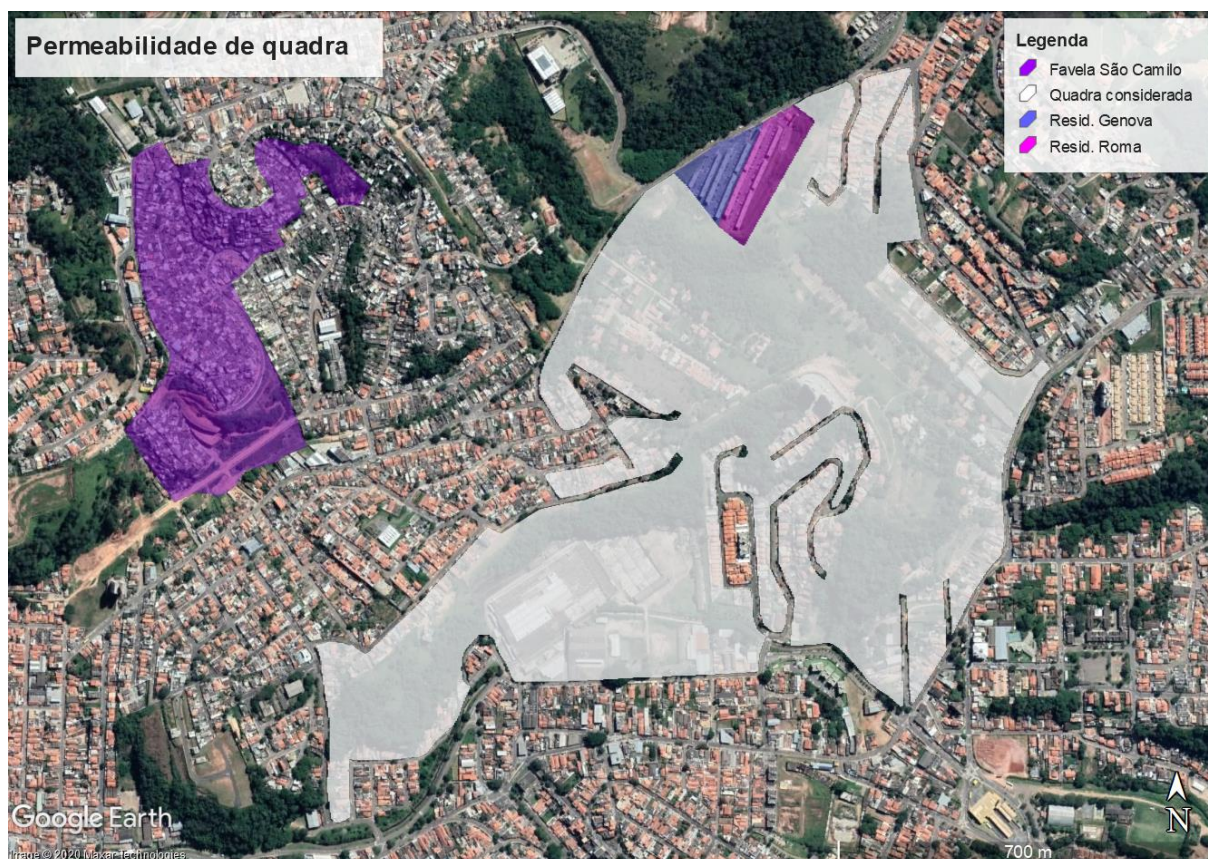


FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

LEGENDA: Linha Branca: Sem contato com a malha urbana.

Os Condomínios Gênova e Roma estão inseridos em uma grande quadra, ao sul da Av. Giustiniano Borin, com diversos usos e ocupações de tipos diferentes, mas bem distantes uns dos outros. A vegetação presente tem característica de APP de cursos d'água, forma uma barreira por dificultar sua transposição. Ao norte da avenida, há uma enorme gleba que não foi possível definir um limite/formato para tal, sendo desconsiderada como quadra. Deste modo, a permeabilidade é praticamente inexistente, com apenas dois caminhos a seguir através da avenida (Figura 49).

**Figura 49 – Permeabilidade de quadra – Gênova e Roma.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

### **3.4.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato dos Condomínios Gênova e Roma**

A implantação dos empreendimentos ocorreu em uma região de grande vazio urbano, mas que já foi praticamente englobada pela cidade e atendida por infraestruturas urbanas. Devida a configuração que apresenta, pode-se considerá-la como banco de terras para a especulação imobiliária. A configuração da malha urbana em suas bordas não é compacta, com quadras ameboides sem formatos bem definidos, com diversas ruas sem saída que morrem dentro das áreas vazias. É uma grande região da cidade que apresenta espaços de condomínios fechados horizontais, assentamentos precários, bairros de configuração tradicional, clubes, chácaras e pequenos sítios.

Como vimos, apesar do projeto de implantação considerar a acessibilidade universal e garantir acesso direto entre a calçada e a unidade habitacional, a decisão de como foi feita a implantação não foi a melhor escolha em relação ao urbano. Alguns fatores colaboraram para a inadequação deste projeto com o entorno.

O relevo super acidentado não facilita em nada a relação com o entorno. Por conta disso, a escolha do lugar para a realocação das famílias foi equivocada ao não considerar as características físicas e de uso e ocupação da região, diferentemente do objeto anterior, no qual foi considerada a permanência no local de origem, cujas características de declividade do terreno e do entorno vazio já faziam parte da paisagem. Esta intervenção optou por retirar as pessoas de seu local de origem que contava com conexão direta com a malha urbana e tinha variação de uso e ocupação de solo, fornecidos pelos índices analisados no subcapítulo anterior, para um lugar de características opostas.

O único fator que se manteve foi a forte declividade, que no local de origem não impedia a comunicação direta entre os edifícios e o espaço público, a rua e as vielas, contudo, era forte opositora à acessibilidade universal que no atual projeto foi considerada e garantida, mas renegando a relação direta entre os espaços internos dos condomínios e externo. O terreno e a forma em que a implantação foi projetada se tornaram barreiras entre o espaço público e as habitações.

A segregação socioespacial foi irrelevante nas tomadas de decisões, não teve peso nenhum na decisão do lugar de implantação dos empreendimentos, o que em nada favoreceu na integração urbana. A decisão tomou como premissa o fator econômico relativo ao preço final do terreno, acarretando a seleção de uma área que pertencia à FUMAS e fosse o mais próximo do São Camilo, independentemente de localização e entorno. A integração urbana é prejudicada pela localização escolhida, pelo relevo e por não haver nenhum tipo de uso por todo o perímetro dos condomínios, que foram alocados no meio de uma grande área vazia em frente de outra grande área vazia, refletindo a situação dos TUPI I, II e III.

A forma como foi realizada a implantação agravou as barreiras físicas do relevo. As grandes movimentações de terra e a criação de grandes taludes e muros de arrimo também impossibilitam a relação dos empreendimentos com a cidade. Com o objetivo de recortar uma parte do morro para aterrar outra parte, para planificar o terreno, resultou na grande muralha de taludes forrada com grama que impede qualquer relação com os lotes adjacentes na parte posterior do Condomínio Roma e, por quase toda a extensão do limite entre o Condomínio Gênova e a calçada, outra grande muralha de concreto determina as diferenças de cotas de nível. A divisa entre Gênova e Roma se faz por cerca de alambrado e pequeno talude que preserva certa continuação de características que são compartilhadas pelos condomínios.

A rua que endereça os condomínios possui uma faixa de pedestre elevada como elemento para reduzir a velocidade dos veículos automotores (Figura 50). A pesquisa *in loco* identificou que somente esta não é eficaz, havendo necessidade de outros inibidores de velocidade para garantir a segurança dos pedestres. Não há ciclofaixa ou ciclovia, relegando os ciclistas à própria sorte.

**Figura 50 – Avenida Giustiniano Borin.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

A calçada em frente aos condomínios possui degraus entre os diferentes materiais de acabamento, com muitas rachaduras e inclinação transversal variando nas entradas de garagem dos condomínios, apresenta entulhos em pontos que fazem barreiras físicas além da configuração íngreme própria da rua (Figura 51). As calçadas do lado oposto, são estreitas, sem espaço suficiente no passeio para acomodar um cadeirante e um pedestre lado a lado, tomadas por matagal. Ambas não seguem as normas presentes na NBR 9050, contradizendo o discurso que utiliza tal norma para justificar o grande volume de movimentação de terra. Não apresentam arborização em toda a extensão dos condomínios, criando ambientes desconfortáveis para o longo percurso imposto a se percorrer.



**Figura 51 – Calçadas impróprias para acessibilidade universal.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

### **3.4.3 Considerações Sobre os Condomínios Gênova e Roma**

Pode-se concluir que os condomínios Gênova e Roma não melhoraram a condição de inserção urbana de seus moradores. Os assentamentos precários são a expressão da segregação socioespacial, pois são os relegados do mercado imobiliário que ocupam e consolidam esse tipo precário de produção de cidade. No caso de São Camilo, o crescimento da cidade englobou a favela, trazendo consigo as infraestruturas e equipamentos fundamentais transformando a área segregada em espaço com boa localização, consolidando a ocupação da região.

O Município atendeu o assentamento precário provendo os equipamentos e as infraestruturas de sua incumbência, sem atentar para a qualidade particular de cada moradia, que poderia ser resolvida com atendimento de Assessoria Técnica em Habitação de Interesse Social – ATHIS.

A remoção de habitações em risco deve ser executada, entretanto, deveria permanecer no local. A configuração do Jardim São Camilo, com característica de encosta de morro e grande adensamento de edifícios, dificulta a manutenção de quem foi removido. Ao intervir no viário, o projeto que não contou com a parte executiva, poderia ter optado pelo não remanejamento, caso houvesse um esforço maior ou até mesmo o interesse de fazê-lo. Retirar os moradores em risco e os que atrapalhavam

o projeto de reurbanização, afastando-os daquela localização que foi construída com o passar dos anos, beneficiou os moradores apenas na questão da qualidade de habitação, desestruturando as relações socioespaciais. Uma habitação segura de riscos ambientais sem localização não é sinônimo de garantia de inserção urbana e social de seus moradores.

Pereira retrata que o remanejamento para a atual área dos condomínios Gênova e Roma aconteceu devido ao interesse de valorização imobiliária. Discorre que:

“Essa situação ocorreu em área contígua à área da FUMAS utilizada para o reassentamento (400 apartamentos em fase final de construção). Se por um lado, essa área da FUMAS foi avaliada em setembro de 2012 com valor de R\$ 70,00 m<sup>2</sup>, por outro, houve uma substancial valorização da área particular contígua à da FUMAS, na qual a atual gestão tinha interesse em induzir e viabilizar a implementação de um empreendimento também pelo PMCMV – demanda fechada, para reassentar outras famílias que serão removidas do JSC em função da urbanização. Mais especificamente, essa área passou de R\$ 50,00 m<sup>2</sup> em janeiro de 2012, para R\$ 125,00 m<sup>2</sup> em setembro de 2013” (PEREIRA, 2015, p. 295).

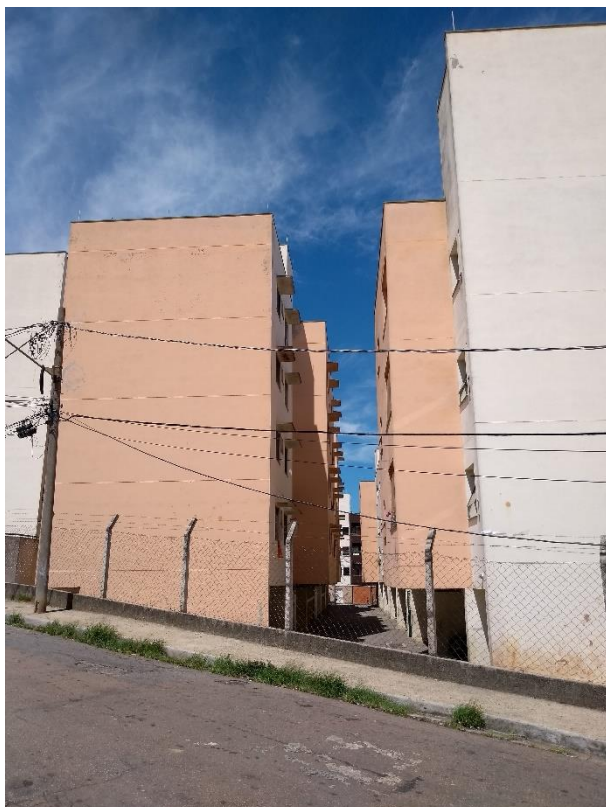
A demonstração do interesse do Estado pela valorização imobiliária em detrimento da real função deste ente público, a de atender à população provendo seguridade social sem discriminação, está explícita no trecho acima.

O movimento realizado em São Camilo também indica a espoliação urbana e que a população carente de Jundiaí não merece morar em boas localizações, com boa arquitetura. Foram produzidas habitações apenas com a função de abrigo, ignorando as “dimensões produtiva, social, cultural e espiritual das famílias” (RODRIGUES, 2013, p. 120 apud. PEREIRA, 2015, p. 208,209).

### **3.5 Condomínios Vila Ana**

O terceiro e último objeto de estudo de caso é a reurbanização da Vila Ana. Se localiza na porção oeste da cidade dentro do bairro Anhangabaú, e se encontra distante dois quilômetros do Centro. A ocupação teve origem na década de 1960, inicialmente em áreas públicas se estendendo para lotes vazios particulares e espaços de vias conforme foi se expandindo no decorrer dos anos.

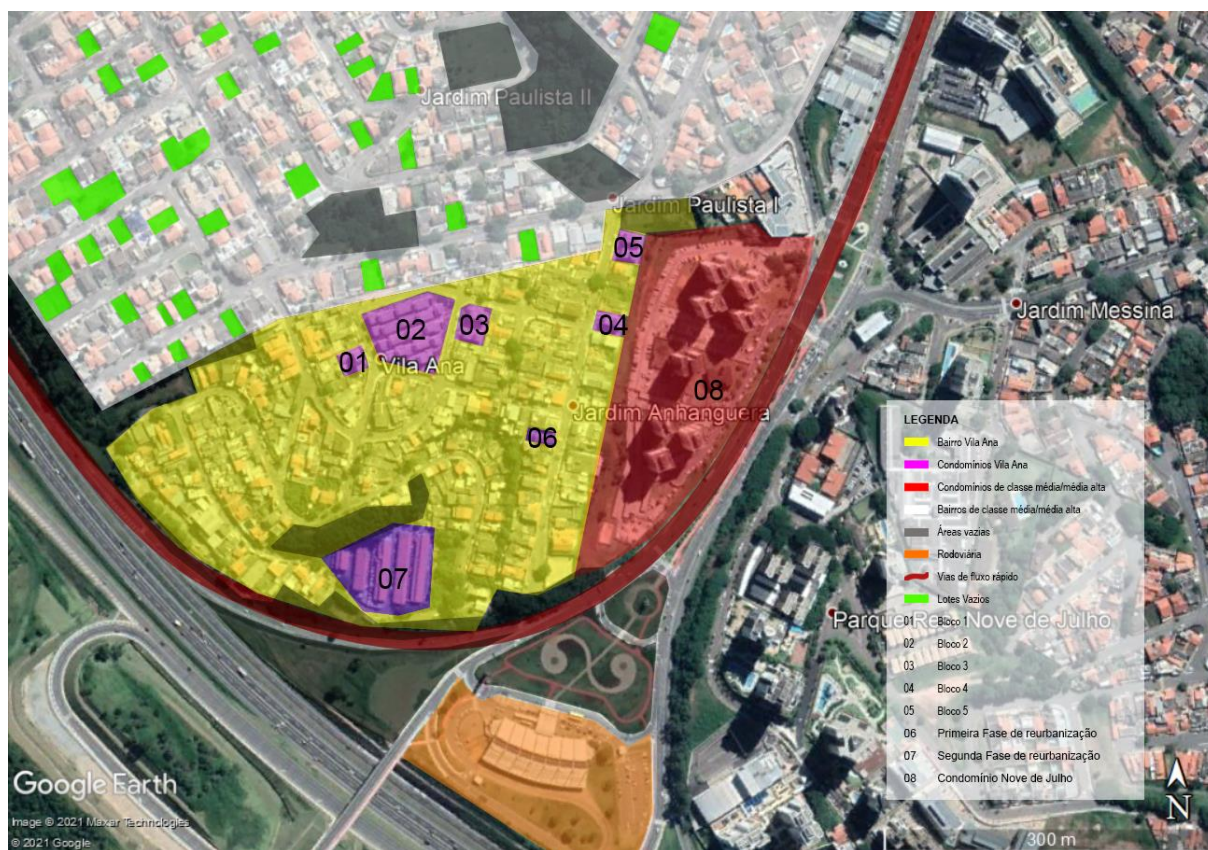
**Figura 52 – Foto Vila Ana Bloco 2.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

A localização é privilegiada e valorizada pelo mercado imobiliário. O bairro é delimitado ao sul pela rodovia Anhanguera e estende-se até o noroeste; à leste pela Avenida 9 de Julho, importante via da cidade com fácil acesso ao centro e bem servida de transporte público, contendo vários tipos diferentes de empreendimentos e diversidade de uso e ocupação da terra e ao norte por bairros de faixas de renda média e alta. A Rodoviária de Jundiaí fica bem no encontro da rodovia com a avenida e pode ser acessada por uma breve caminhada. Outro equipamento de grande porte próximo e acessível por caminhada é o shopping center da cidade (Figura 53).

Figura 53 – Condomínios Vila Ana e o entorno imediato.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Vila Ana recebeu algumas intervenções urbanísticas do Poder Municipal ao longo do tempo. Foram quatro ações que visaram reurbanizar e regularizar o assentamento precário ali instalado. Em 1970, a partir de reivindicações dos moradores, a prefeitura executa obras de infraestrutura, iluminação pública e água, e em 1990 houve o complemento das infraestruturas, com esgoto, asfalto, transporte, creche e unidade básica de saúde, decorrendo longos vinte anos da primeira intervenção que, por sinal, não foi completa. Em 2007, a organização popular que resultou na associação de moradores, “constituindo-se em elemento chave para estabelecer uma parceria com o poder público em busca de recursos para concluir a urbanização de forma integrada, contemplando a regularização da área e o acesso à moradia digna” (JIMENEZ, 2018, p. 100), teve início o processo de regularização fundiária e o provimento de habitações de interesse social.

**Figura 54 – Foto Vila Ana Bloco 3.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

O assentamento precário foi marcado como ZEIS - tipo I pelo PD de 2015. Eram 0,669 hectares com uma densidade de 860,98 hab/hec antes de ser reurbanizada. As famílias, em sua grande maioria, foram realocadas para as novas habitações, mas parte foi removida e remanejada para outros empreendimentos de HIS em outros bairros. A posição é privilegiada em relação à ocupação no relevo, se encontra em topo de colina, sem riscos de desmoronamento e enchentes, com inclinação leve, que se acentua conforme se aproxima da rodovia e da avenida.

**Figura 55 – Foto Vila Ana Bloco 5.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

Na primeira fase das intervenções foram construídas dezesseis unidades habitacionais, sendo onze pela FUMAS e cinco pela paróquia do bairro. Na segunda parte, em 1990, a ação foi a de assistência técnica para a construção em formato de mutirão de setenta unidades habitacionais com a tipologia de sobrados colados uns aos outros e aberturas nas fachadas frontal e posterior. A fase três contou com a remoção e realocação de dezessete moradias de famílias que aceitaram se mudar para o Conjunto Hab. Benedito Amaro da Silva, um projeto em parceria com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), concluído em 2008, no Bairro Cidade Jardim II, distante seis quilômetros de percurso. Por fim, na fase quatro foram cento e quarenta e quatro apartamentos no total divididos em cinco lotes, com tamanhos distintos dentro do bairro.

Por ser a maior e última intervenção, foi esta a principal fase selecionada como objeto de estudo de caso. O financiamento foi através do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS) e recurso a fundo perdido (PEREIRA, 2015, p.219). A atuação da FUMAS nesta etapa foi longa, pois visou a construção de alojamentos no bairro de 35m<sup>2</sup> com instalação sanitária, água e energia elétrica individual, recebendo uma parte das famílias. A demolição dos barracos e a construção dos edifícios no mesmo lugar repetiu o processo para as cinco diferentes

áreas. Todos os edifícios foram entregues em 2015 com apartamentos de 54m<sup>2</sup> (JIMENEZ, 2018, p. 107).

### 3.5.1 Análise de Inserção Urbana dos Condomínios Vila Ana

Os resultados de inserção urbana do estudo de caso Vila Ana são apresentados na Tabela 3 seguinte.

**Tabela 3 – Quantificação em relação a qualidade dos Indicadores – Vila Ana.**

RESULTADO	Nº de Índices - bom	Nº de Índices - aceitável	Nº de Índices - insuficiente
Vila Ana	10	5	0

Fonte: produzida pelo autor.

Possui dois terços dos índices com bom resultado e apenas cinco como aceitáveis. É evidente o melhor resultado entre os três objetos analisados, com total de dez resultados classificados como bons, cinco como aceitáveis, e diferente dos dois anteriores (Tupi I, II e III; e Gênova e Roma), não apresenta nenhum índice como insuficiente.

O Quadro 4 demonstra com detalhes os indicadores e como a Vila Ana é mais bem inserida no urbano. O mais notável é o indicador do Entorno, que apesar de não ter os melhores resultados, ao menos não foi classificado como insuficiente, explicitando a melhoria entre os objetos.

**Quadro 4 – Resultados dos indicadores em relação aos parâmetros – Vila Ana.**

RESULTADO	
Ensino Infantil	
Bom - até 500m	✓
Aceitável - até 1000m	
Ensino Fundamental	
Bom - até 20 min a pé	✓
Aceitável - até 30min transp. público	
Ensino Médio	
Bom - até 20 min a pé	
Aceitável - até 1h transp. público	✓
Posto de Saúde	

Bom - até 1500m	✓
Aceitável - até 2500m	
Hospital	
Bom - até 30min transp. público	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Praça - lazer e recreação	
Bom - até 500m	
Aceitável - até 1000m	✓
Quadras esportivas	
Bom - até 500m	✓
Aceitável - até 1000m	
Parque Urbano	
Bom - até 30min transp. público	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Ponto de Ônibus	
Bom - até 500m	✓
Aceitável - até 1000m	
Terminal de Ônibus ou Estação Ferroviária	
Bom - até 30min transp. público	✓
Aceitável - até 1h transp. público	
Frequência de transporte	
Bom - frequência de até 10 min	
Aceitável - frequência entre 10 min-20min	✓
Comércio e Serviço Essenciais	
Bom - até 1000m	✓
Aceitável - até 2000m	
Comércio e Serviço Complementares	
Bom - até 1000m, com mais de 4 tipos	✓
Aceitável - até 1000m, pelo menos 4	
Relação com o Entorno	
Bom - 100%	
Aceitável - 40% ou mais	✓
Permeabilidade de Quadra	



Bom – até 500m	
Aceitável – entre 500m à 800m	✓

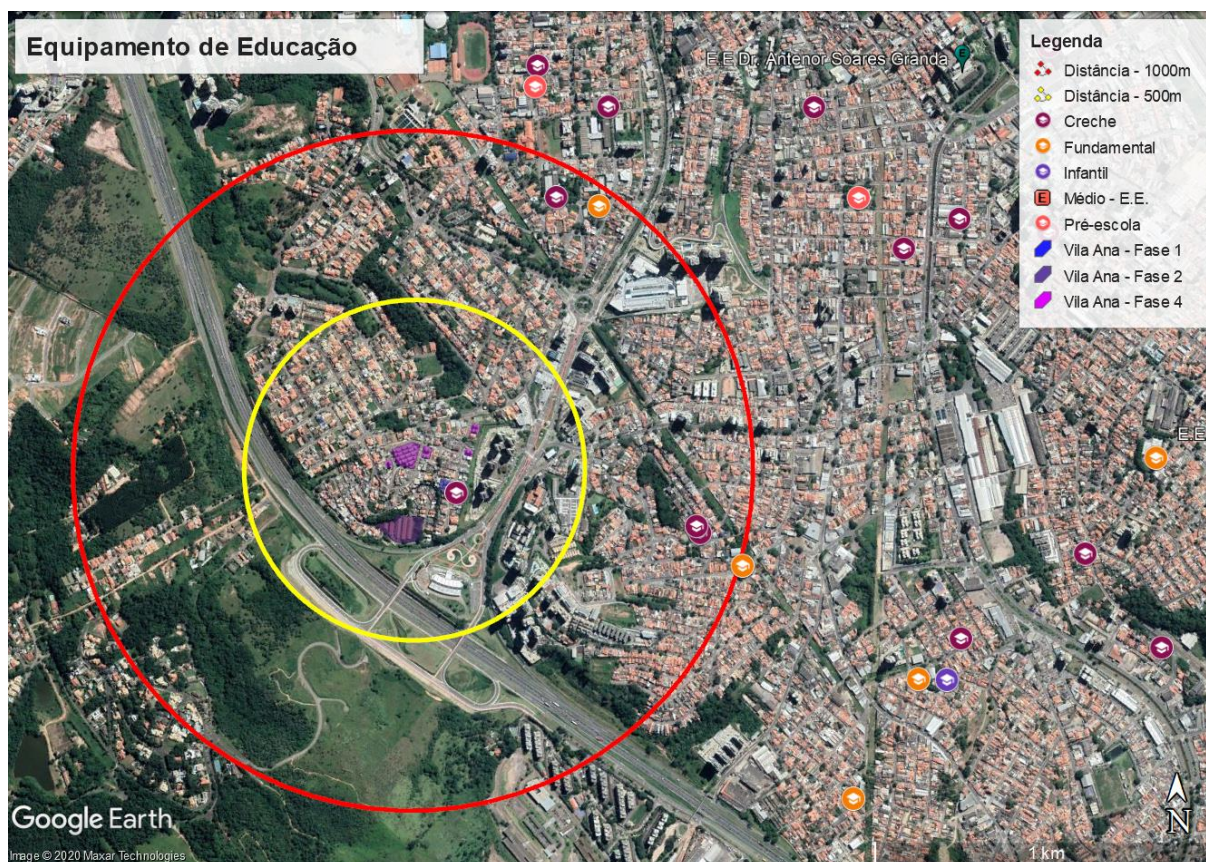
Fonte: produzida pelo autor.

A melhora dos resultados deste objeto perante os anteriores é significativa. Comparando os resultados gerais dos eixos, apenas o Entorno não apresenta uma média com a melhor classificação, que no caso deste ficou em aceitável. Em todos os demais a média atingiu avaliação final como bom. Os eixos Educação, Lazer e Transporte são os quais possuem três indicadores de análise, apenas um desses indicadores como aceitável e dois como bom em cada eixo, homogeneizando os resultados.

No caso deste objeto de estudo, a entrada do bloco dois foi escolhida como o ponto de partida para os cálculos dos indicadores, pois é a entrada do maior condomínio que concentra a maioria dos edifícios e, portanto, dos moradores. Os outros blocos somados não atingem nem metade do total do bloco dois.

A Vila Ana é bem servida de equipamentos de educação, mas ao menos metade desses são particulares/privados, escolas voltadas para classe média e média alta, então foram desconsideradas para a avaliação. Mesmo assim conseguiu ter boa qualificação, com somente o índice de ensino médio como aceitável, tendo os ensinos infantil e fundamental com bom resultado (Figura 56).

Figura 56 – Equipamentos de Educação – Vila Ana.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

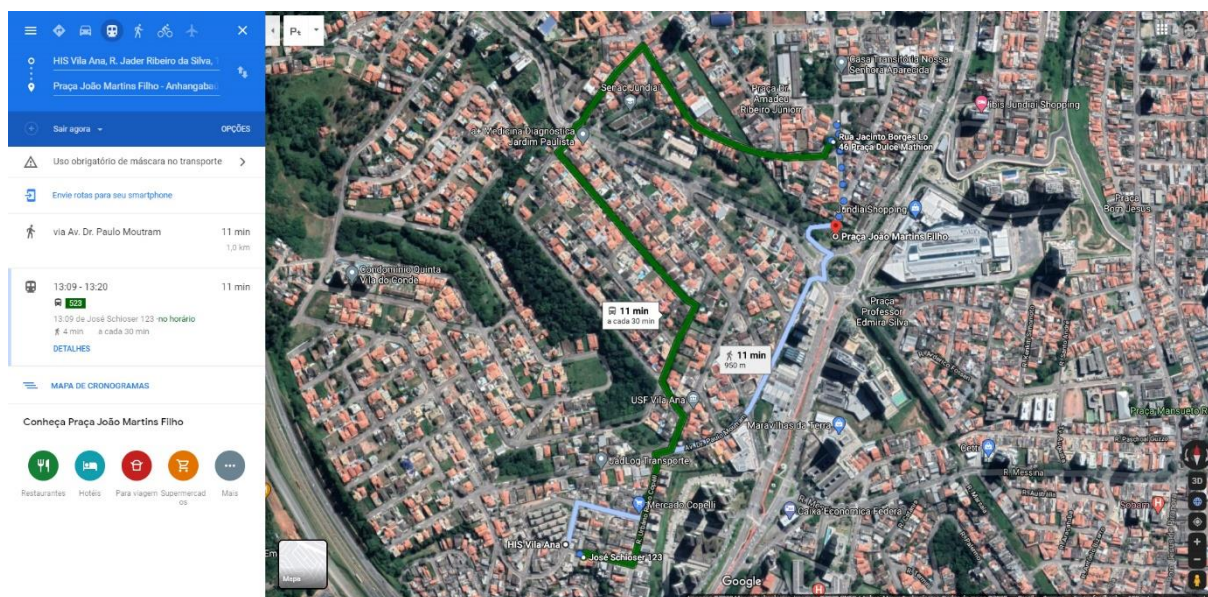
Os equipamentos de lazer e esporte são fáceis de acessar (Figura 57). A praça de melhor acesso é a Praça João Martins Filho, em uma distância aceitável no cruzamento entre a Av. 9 de Julho e Av. Coleta Ferraz de Castro, bem em frente ao Jundiá Shopping do lado oposto da avenida (Figura 58). É um espaço agradável, com paisagismo contendo plantas diversificadas, um tipo de pequena lagoa, um pequeno espaço com árvores que garante sombras; contudo, não apresenta nenhum instrumento urbano convidativo à permanência no lugar, não possui bancos, mesas, assentos, redário, pergolado ou qualquer outro objeto. A praça parece funcionar mais como paisagem para ser contemplada por quem passa dentro de automóveis do que realmente para exercer função de praça. Existem outras praças dentro do raio de mil metros, mas nenhuma que atinja melhor qualificação.

Figura 57 – Equipamentos de Lazer – Vila Ana.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Figura 58 – Distância até a Praça João Martins Filho – Vila Ana.



FONTE: Google Maps.

Há uma quadra poliesportiva ao lado do último bloco de edifício construído, ficando apenas a trezentos e cinquenta metros de distância do ponto de referência (Figura 59). O espaço era ocupado pelos barracos e passou por reurbanização, aparentemente para ser uma área de encontro, recreação e lazer, mas conta apenas com a quadra com banquetas de concreto ao seu redor, um gramado pequeno, poucas árvores de pequeno porte que não garantem sombras. Dentro deste terreno permanece uma placa da prefeitura dizendo que é uma área sob intervenção e proíbe a construção de habitações na mesma. São peculiaridades que levam a considerar que o projeto para o lugar não foi finalizado.

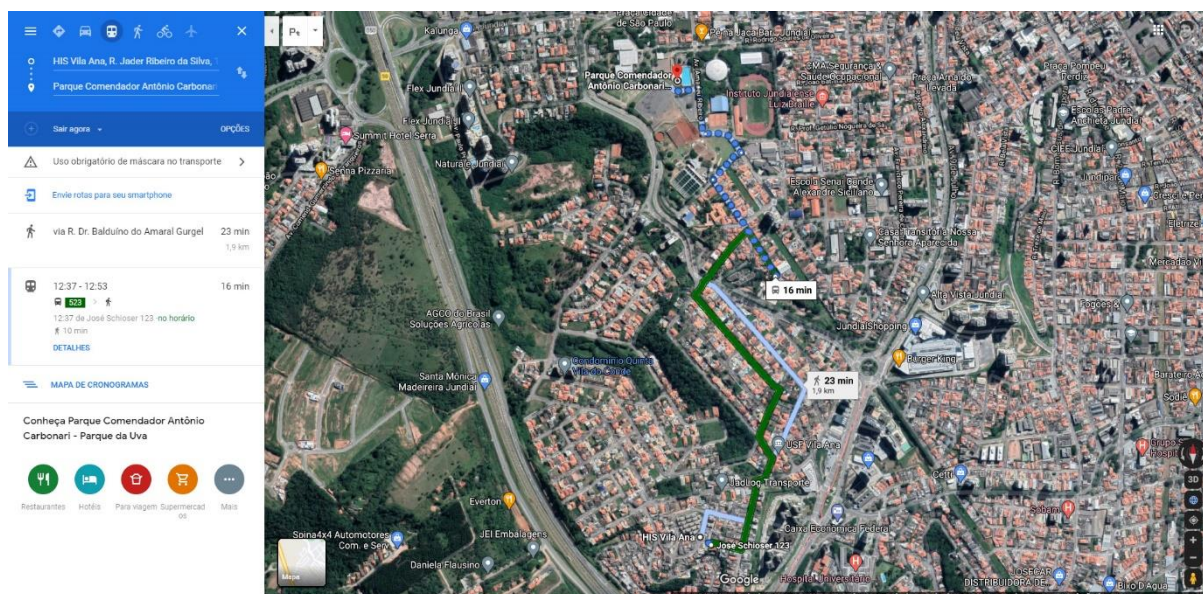
**Figura 59 – Localização da quadra e distância do ponto de referência – Vila Ana.**



FONTE: Google Maps.

O Parque Comendador Antônio Carbonari, conhecido como Parque da Uva, é onde acontece a Festa da Uva de Jundiaí entre outros eventos culturais e esportivos. É um parque com muitos equipamentos, que, segundo o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR) “conta com internet Wi-Fi gratuita para seus visitantes, espaços arborizados, estacionamento gratuito e aparelhos de ginástica ao ar livre” (JUNDIAÍ, 2020). Dispõe do CECE Doutor Nicolino de Luca, que é um ginásio fechado; campo de futebol, pista de atletismo, piscina, quadras de tênis e conta também com a Escola Superior de Educação Física de Jundiaí (ESEF). Foi inaugurado em 1953 e reestruturado em 2004. O percurso é de quase dois quilômetros e o tempo por transporte público da Vila Ana até o parque é de dezesseis minutos partindo do ponto de ônibus mais próximo (Figura 60).

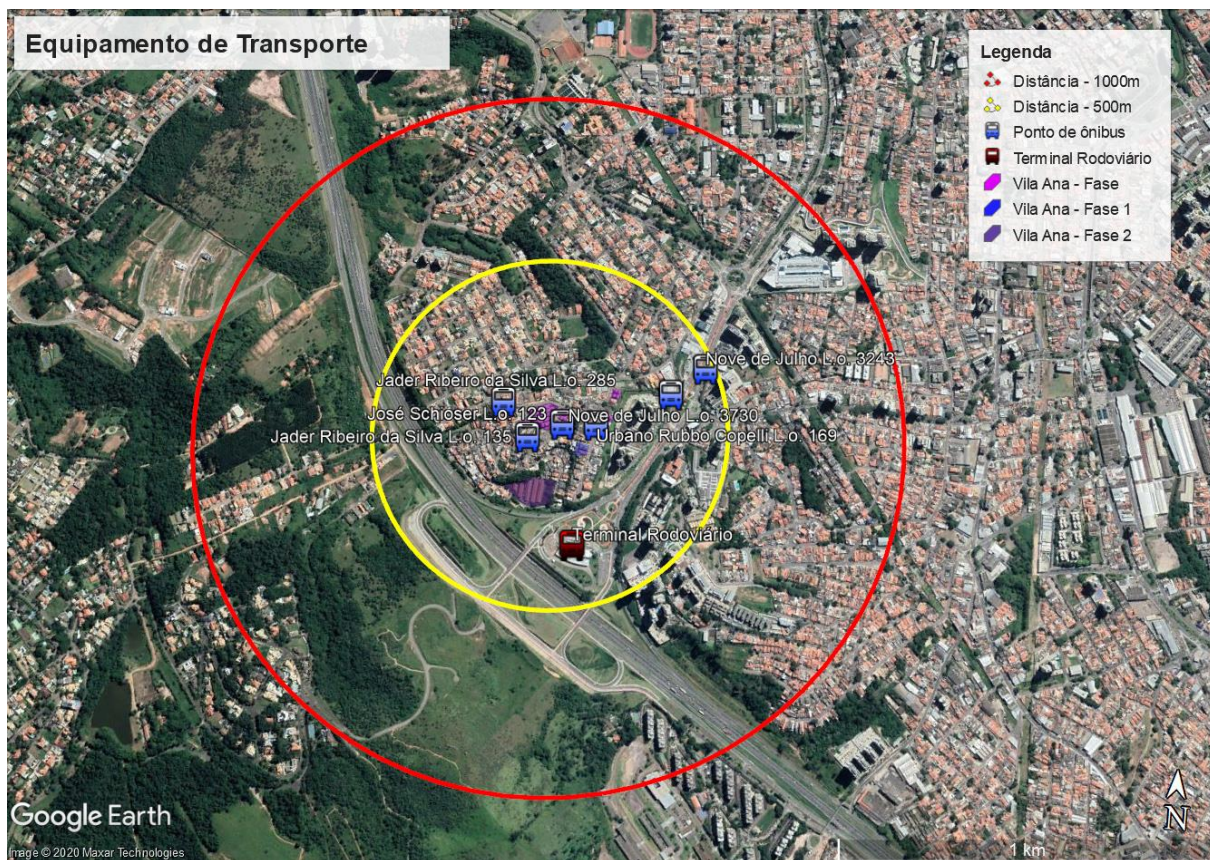
Figura 60 – Percurso e tempo até o Parque da Uva – Vila Ana.



FONTE: Google Maps.

Dentro do eixo de Transporte, o único que não atingiu a qualidade boa foi o tempo de espera entre carros. Há diversos pontos de ônibus no entorno (Figura 61) que apresentam itinerários diversificados, principalmente os pontos na Av. 9 de Julho que se enquadram no melhor parâmetro de tempo de espera e possui mais linhas (Figura 62).

Figura 61 – Equipamentos de Transporte – Vila Ana.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

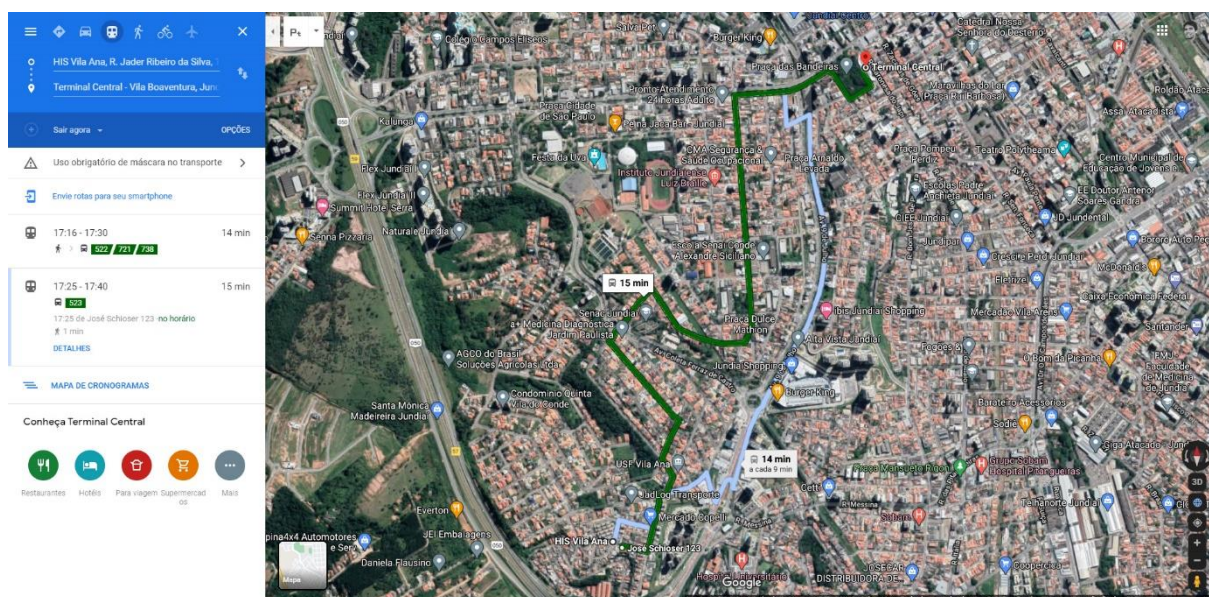
Figura 62 – Distância até o ponto na Av. 9 de Julho – Vila Ana.



FONTE: Google Maps.

O terminal rodoviário de Jundiaí em linha reta fica apenas trezentos metros distante do ponto de referência. O relevo e a conexão entre vias de alta velocidade – avenida e rodovia – impedem que haja um acesso mais direto. Pedestres criaram caminhos irregulares, colocando suas vidas em risco ao cruzar as conexões de vias, objetivando o percurso imediato e mais curto. O Terminal Central se encontra distante quase dois quilômetros por transporte público e o tempo despendido é em torno de quinze minutos (Figura 63).

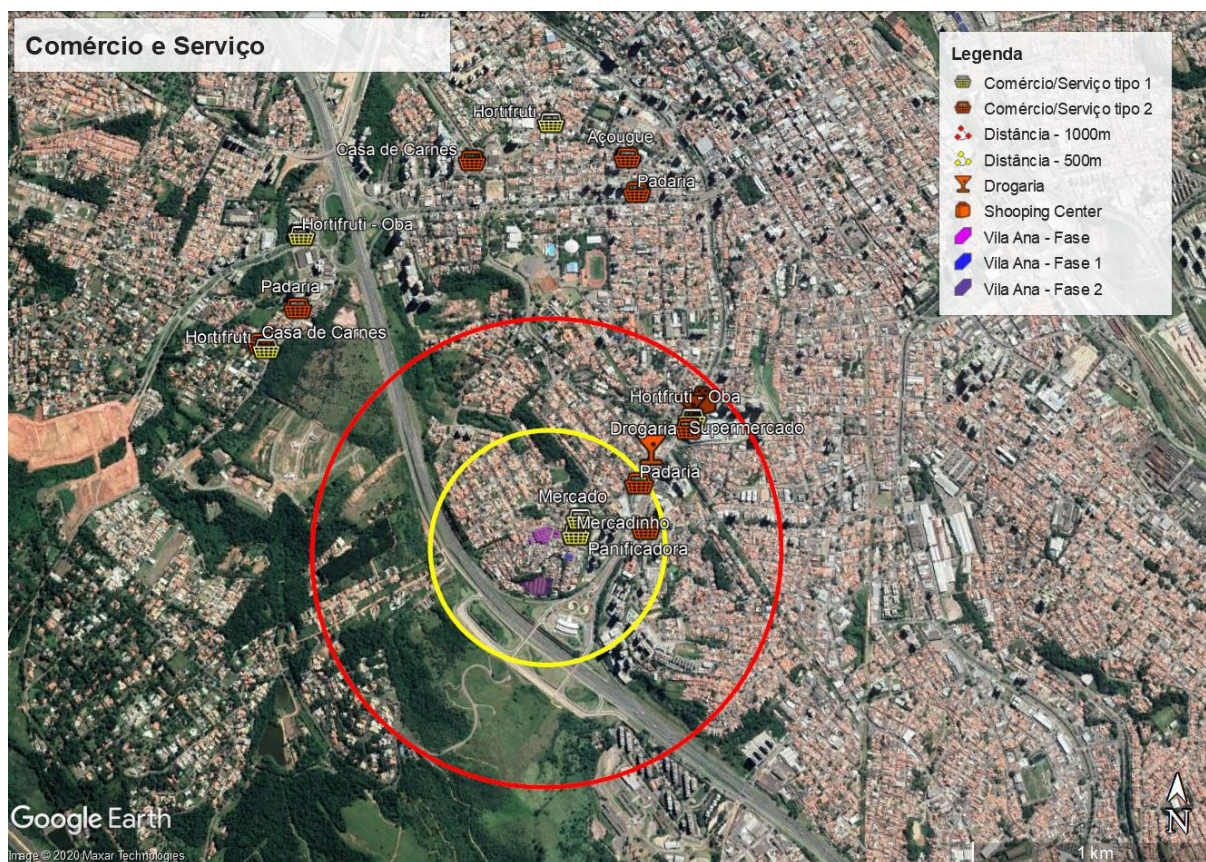
**Figura 63 – Distância até Terminal Central – Vila Ana.**



FONTE: Google Maps.

Os empreendimentos de comércio e serviço na região são numerosos e diversificados, em sua maioria concentrados na Avenida 9 de Julho (Figura 64), a maioria se concentra dentro do shopping center. Existem alguns mercadinhos, padarias e açougue espalhados pela Vila Ana e pelos bairros adjacentes.

Figura 64 – Comércio e Serviço – Vila Ana.

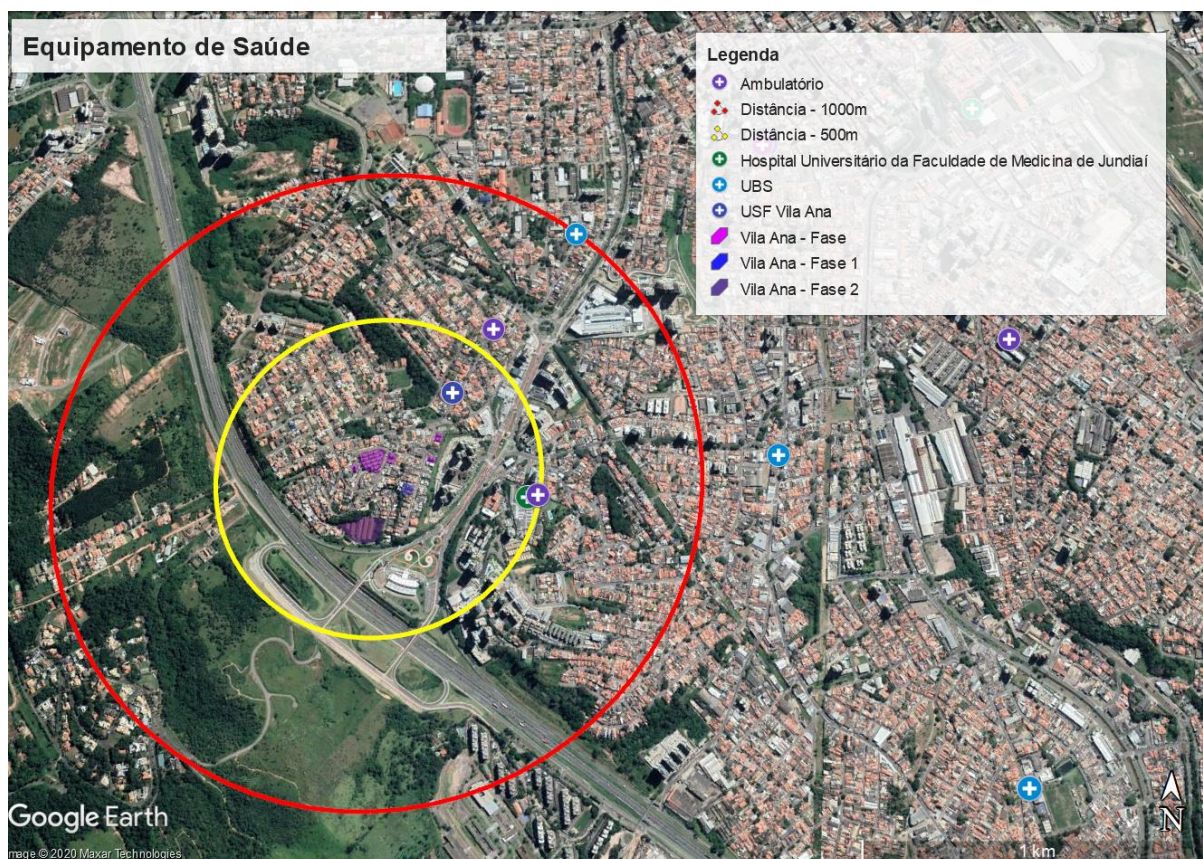


FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Vila Ana é bem provida de equipamentos de saúde (Figura 65). Foi o único empreendimento que teve qualificação boa em relação a hospitais pois se encontra próximo do Hospital Universitário da Faculdade de Medicina de Jundiaí (Figura 66).



Figura 65 – Equipamentos de Saúde – Vila Ana.



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Figura 66 – Distância até o Hospital Universitário – Vila Ana.



FONTE: Google Maps.

A USF Vila Ana dista quatrocentos e cinquenta metros do ponto de referência adotado (Figura 67), se enquadrando na melhor classificação. Existem dois ambulatórios públicos e uma UBS que são de fácil acesso, principalmente por veículo particular.

**Figura 67 – Distância até o USF Vila Ana – Vila Ana.**



FONTE: Google Maps.

No eixo Entorno, a intervenção na Vila Ana foi a única que garantiu resultados aceitáveis. Comparando com os outros dois objetos de estudo de caso, houve uma melhora significativa, contudo, se analisarmos as características de inserção urbana, de contato direto, os resultados poderiam facilmente atingir a melhor qualificação. Para esta análise, foram considerados todos os cinco blocos de HIS, cujo total se deu com a somatória dos perímetros de cada bloco.

O índice de relação com o entorno, que visa medir a porcentagem de perímetro em contato direto com a malha urbana, foi prejudicado por um grande empreendimento de condomínio residencial vertical ocupando extensa área que se impõe como uma grande muralha obstruindo o contato direto entre o bairro e a Av. 9 de Julho (Figura 68). Os blocos de HIS quatro e cinco fazem contato direto com este condomínio na parte posterior de seus lotes, o que impossibilitou atingir o valor máximo de qualificação. Devido a esse fato, obteve 92,8% de resultado.

Figura 68 – Relação de perímetro com o entorno – Vila Ana.

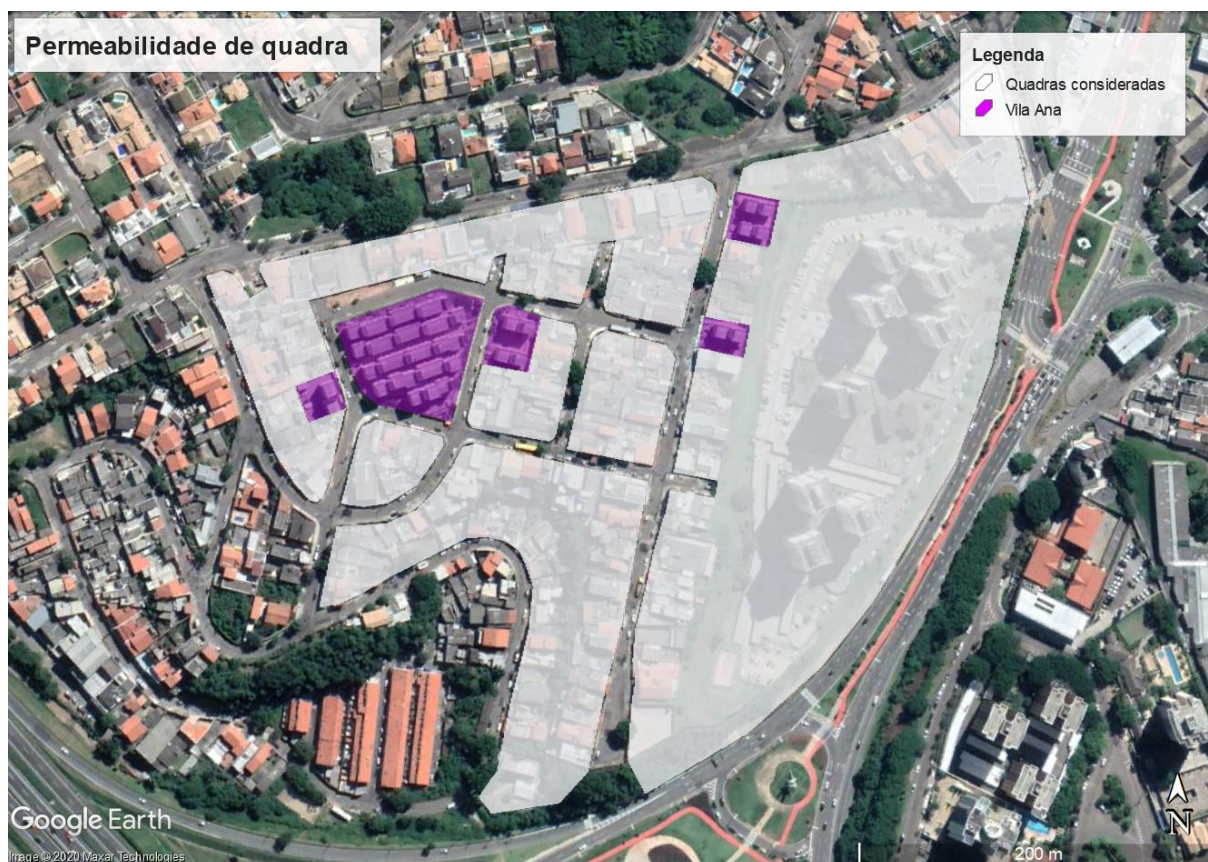


FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

LEGENDA: Linha Vermelha: Contato direto com a malha urbana.

O índice permeabilidade de quadra também obteve resultado aceitável. Além do grande empreendimento de condomínio vertical, outras duas grandes quadras são barreiras físicas que dificultam os percursos (Figura 69). O acesso para o bairro é realizado somente por meio de duas vias, pela Rua Jader Ribeiro da Silva e Rua Urbano Rubo Copeli, limitando as possibilidades de entrada e saída. Devido a este fato, os pedestres criaram passagens alternativas inadequadas e paliativas. Como resultado o número final de cada quadra considerada, em média, ficou com o perímetro médio das quadras em 539,3 metros.

**Figura 69 – Permeabilidade de quadra – Vila Ana.**



FONTE: Imagem do Google Earth modificada pelo autor.

Os valores finais referentes aos parâmetros do indicador Entorno são próximos da melhor classificação, que reflete o apropriado contato com a malha urbana. O entorno dos HIS favorece a integração urbana dos moradores.

### 3.5.2 Análise de Implantação e Entorno Imediato

O projeto executado na intervenção Vila Ana obteve os melhores resultados de inserção urbana dentre os três objetos de estudo de caso. O eixo de “Entorno” foi o melhor e único que não foi classificado como insuficiente. Os blocos de condomínio das HIS fazem parte da malha urbana, estão diretamente interligados com demais lotes e quadras totalmente ocupadas. O entorno é consolidado de construções, em sua maioria térreas de pequeno porte, não havendo grandes terrenos vazios nos moldes dos objetos anteriores.

Construir blocos em lugares diferentes e de tamanhos variados impediu a implantação de um grande empreendimento, fato que possivelmente impactaria de forma negativa no bairro. O modo como decorreu a intervenção facilitou a integração

das HIS no entorno, mesclando-se na paisagem urbana, principalmente os menores condomínios. O segundo e maior empreendimento construído acaba por romper com as características do bairro por ocupar uma quadra inteira de volumes maiores do que as construções ao redor.

As volumetrias são distintas entre si, criando um movimento de composição todas formadas pelo mesmo elemento primário. Esta base inicial dos volumes é composta por uma circulação vertical que divide dois volumes, de duas tipologias possíveis: a primeira são três andares com um apartamento em cada e térreo com função de garagem; segundo são quatro andares desde o térreo com um apartamento em cada.

Os condomínios são fechados, cercados por gradil quando em divisa com a calçada e por muros quando em divisa com outros lotes. A relação das fachadas dos edifícios é direta com a rua, quase não havendo recuo. Nenhum dos cinco blocos apresentam itens para lazer e recreação, os espaços livres são jardins locados nas extremidades dos lotes, vagas de estacionamento descobertas e quintais entre os volumes que servem mais para o acesso dos estacionamentos cobertos.

As calçadas são estreitas, sem a largura mínima admissível de um metro e vinte centímetros para o passeio livre exclusivo para os pedestres presente na NBR 9050. O acabamento é de concreto bruto, sem manutenção, com rachaduras, buracos e mato que dificultam a passagem segura. Há diversos entulhos bloqueando a passagem em pontos específicos obrigando os pedestres a utilizar o leito carroçável. Em todo o bairro no entorno dos HIS não há arborização adequada que garanta o mínimo de sombreamento e conforto.

As grandes quadras que prejudicaram o índice de permeabilidade de quadra fazem a delimitação da Vila Ana, com pequenas quadras presentes no interior do bairro. A relação com a Av. 9 de Julho é prejudicada por esse fato, pela grande quadra ocupada por grande condomínio vertical fechado fazendo barreira física e visual tanto do bairro para a avenida como ao contrário.

As construções da avenida tendem a demonstrar o poderio econômico de Jundiaí. As edificações do bairro são humildes, sem a mesma imponência da Avenida, são tipos diferentes que disputam a ocupação do espaço. Os bairros ao norte da Vila Ana configuram espaços de ocupação pela faixa de renda média, média alta, com casas em grandes lotes, muitas com dois andares, com piscina, características que divergem com as casas mais simples em lotes pequenos da vila.

Para o acesso ao interior da Vila Ana onde se encontram a maioria dos HIS (apenas o bloco cinco fica na extremidade), há somente duas possibilidades como entradas regulares, duas ruas, Jader Ribeiro da Silva e Urbano Rubo Copeli, que iniciam/acabam na Avenida Dr. Paulo Moutram, fazem a ligação com o resto da cidade. Neste caso, não são pelos dois lados de uma única rua igual nos objetos anteriores. Os demais acessos somente para pedestres, são trilhas e caminhos irregulares semelhantes aos existentes nos arredores dos Condomínios Tupis, com extensões e declividades bem menores.

### **3.5.3 Considerações sobre os Condomínios da Vila Ana**

A Vila Ana ocupa uma região da cidade valorizada pelo mercado imobiliário devido aos aparatos e infraestrutura urbana disponível. A manutenção das famílias oriundas do assentamento precário foi acertada tanto quanto o modo e tipo de intervenção, com terrenos pequenos e médios contendo edificações de quatro andares apenas que se mesclam na paisagem urbana configurando certa diversidade, pelo menos na questão de volume. Para contemplar melhor resultado e se enquadrar na visão de diversidade de uso de Jacobs e Gehl, o projeto poderia prever a utilização das garagens cobertas nos térreos das HIS com pilotis para comércio/serviço pelos moradores.

A malha urbana é compactada, fato que contribuiu para a não criação de um grande condomínio de HIS. Não apresenta grandes áreas vazias e/ou abandonadas, contudo, as quadras que delimitam o bairro são extensas, bloqueiam a permeabilidade e limitam o acesso. A intervenção poderia ter contribuído para o melhoramento dos acessos ao interior do bairro, principalmente priorizando os pedestres. A quadra que contém os blocos quatro e cinco das HIS e também o lote do condomínio fechado (considerado não cidade) precariza a qualidade da malha urbana, mas por ser um empreendimento privado, quase que impossibilita as ações do município de requalificar a relação entre a Vila Ana e a Av. 9 de Julho.

A dispersão dos blocos favorece para a integração urbana dos moradores que habitavam o assentamento precário, facilita a criação de vínculo entre os moradores de cada bloco contribuindo para a preservação dos espaços comuns prevenindo depredações. Na Vila Ana, o Bloco dois difere dos demais por ser o maior e por não apresentar boa qualidade nos espaços comuns (Figura 70). Fato também presenciado

no empreendimento Tupi, em que o terceiro é o menor entre os três e o único que mantém os espaços de uso comunitário em bom estado de preservação. O fato que joga contra condomínios pequenos é o valor individual do condomínio, que encarece por ser dividido por menos apartamentos.

**Figura 70 – Áreas comuns do Bloco 2 – Vila Ana.**



FONTE: Acervo próprio do autor.

A falta de lazer dentro dos condomínios não compromete o acesso pois são bem atendidos pelo Parque urbano com diversos equipamentos. O equipamento não finalizado contendo apenas uma quadra e gramado, caso fosse finalizado, poderia fornecer melhor qualidade de lazer e recreação em poucos metros de percurso (Figura 71).

Figura 71 – Quadra de esporte ao lado do Bloco 5 – Vila Ana.



FONTE: Acervo próprio do autor.

A característica de rua local, de velocidade reduzida com finalidade de acesso aos endereços do próprio bairro garante baixa velocidade dos veículos e relativa segurança aos pedestres que em alguns pontos utilizam a rua para deslocar-se (Figura 72). Por isso, a configuração da via poderia privilegiar os pedestres e não os veículos automotores. Ruas com característica residencial, de uso misturado e em conjunto privilegiando o pedestre que usufrui de toda a largura da via, utilizando barreiras físicas e obstáculos como jardineira, balizadores entre outros limitando a velocidade máxima em quinze quilômetros por hora, são ideias que o Município poderia aplicar nesta reurbanização. As *woonerfs* (termo holandês) ou *living streets* (termo inglês) são exemplos interessantes que apresentam as ideias citadas acima em que, com adaptação para o quadro brasileiro, podem mudar a qualidade dos espaços onde há reurbanização de assentamentos precários, quebrando com a configuração “tradicional” de loteamento e espaços públicos (vias).



Figura 72 – Rua característica do entorno – Vila Ana.



FONTE: Acervo próprio do autor.

As duas vias que dão acesso ao bairro configuram-se como muralhas invisíveis, que afastam não moradores. Na pesquisa *in loco*, a sensação de estar invadindo um espaço de que não se pertence foi forte. Moradores que estavam pela rua lançavam olhares de desconfiança. A paisagem urbana muda radicalmente entre o interior do bairro onde foram implantados os HIS com os bairros do entorno.

A Segregação Socioespacial se faz notória por conter as moradias simples e os HIS da Vila Ana somente no interior do bairro, delimitadas pelas vias de alta velocidade (rodovia e avenida) e comprimidas por edificações de alto-médio padrão dos bairros adjacentes.

### 3.6 Síntese Comparativa

O Quadro 5 demonstra de forma reduzida comparando algumas características dos objetos estudados.

**Quadro 5 – Comparação entre os objetos.**

	Tupi I, II e III	Gênova e Roma	Vila Ana
Distância do Centro	4,7 km	3,7 km	2 km
Abrangência de Intervenção	Em 3 assentamentos precários	No maior assentamento precário	Um assentamento precário
Unidade Habitacionais	600 apartamentos	400 apartamentos	144 apartamentos
Tipo de Intervenção	Remoção total/mesmo lugar	Realocação parcial/outro lugar	Remoção total/mesmo lugar
Inserção Urbana	Grande vazio urbano	Grande vazio urbano	Contato direto com a cidade
Topografia	Terreno íngreme	Terreno íngreme	Terreno de pouca declividade

Nota-se que as intervenções demonstram igualdade entre alguns tópicos comparados que repercutiram de forma semelhante em relação a Segregação Socioespacial. O tamanho dos empreendimentos, demonstrado pela quantidade de unidades habitacionais construídas e pela abrangência das intervenções; a inserção urbana referente ao entorno do terreno escolhido para a implantação; a declividade do terreno e as distâncias do centro de Jundiaí; são os fatores que repercutiram na segregação com mais evidência. Nesta análise em particular

Os condomínios Tupis apresentam semelhanças com os de Gênova e Roma, tanto pelas características das intervenções como nas consequências destas. A Vila Ana difere principalmente no tamanho da reurbanização; na localização privilegiada mais próxima do centro em contato direto com a malha urbana consolidada e em terreno com menos declividade que facilita a implantação dos volumes de edifícios.

Na Tabela 4, são apresentados os resultados do método de inserção urbana de cada objeto analisado.

**Tabela 4 – Comparação dos resultados finais.**

ÍNDICES – classificação	Tupi I, II e III	Gênova e Roma	Vila Ana
BOM	8	7	10
ACEITÁVEL	3	6	5
INSUFICIENTE	4	2	0

A disparidade entre os números finais sobre a qualificação de inserção urbana revela quais dos objetos está mais bem inserido na cidade de Jundiaí. Todos os três apresentam os índices em sua maioria com classificação boa, justificado pelos eixos de análise Educação, Saúde, Transporte e Comércio/Serviço. Estes alcançaram em sua grande maioria dos indicadores com a máxima classificação, demonstrando que os objetos estão, em média, bem providos desses serviços. O eixo Lazer, em sua média, resulta em condição aceitável, podendo refletir a falta de importância por parte do poder público de Jundiaí em garantir tais equipamentos para a população. O pior dentre os eixos foi o Entorno, que obteve insuficiente em ambos os indicadores no Condomínios Tupi I, II e III e nos Gênova e Roma; na Vila Ana os dois indicadores de aceitável condição não alcançando em nenhum objeto a melhor qualidade.

A análise sobre o Entorno demonstrou a importância deste eixo para a mitigação da Segregação Socioespacial. Os HIS que tiveram resultado insuficiente sobre a permeabilidade de quadra e o contato direto com a malha urbana, não apresentam uma integração consistente com a cidade mesmo obtendo bons resultados nos demais eixos de análise. Pode-se afirmar que o eixo Entorno é capaz de minorar os demais índices estabelecidos.

#### 4 CONCLUSÃO

O Método de inserção urbana facilita a análise de acesso a pontos importantes na cidade, evidencia de forma prática as condições de determinado objeto com relação ao lugar em que se está inserido. A utilização de índices determinando níveis de qualificações evita interpretações de acordo com interesses individuais (ou de grupos particulares), evita a diferenciação de qualidade referente a características distintas, como por exemplo, parâmetros mais permissíveis para uma classe social e menos para outras.

Os índices utilizados são consistentes, são os lugares necessários/desejados de ser ter fácil acesso na cidade. Os parâmetros são variáveis, podem variar de acordo com a necessidade da pesquisa. Pode haver discordância entre os valores adotados para as qualificações, mas a condição de ser aberto amplia a discussão para a definição de números de qualidade para uma melhor inserção urbana, com adaptação de acordo com o objeto de estudo.

Outro fator importante é a descrição do entorno discorrendo a qualidade do espaço aproximando os resultados dos índices com a qualidade do lugar. Características impróprias de quantificar, como conforto térmico, arborização, vandalismo; são ilustradas com a descrição do lugar relativa a pesquisa *in loco*.

O método fica completo com uma análise social focando na visão das pessoas que foram beneficiadas pelas novas moradias, pelos moradores que permaneceram em suas moradias e não foram realocados para as HIS (realidade não encontrada nos objetos analisados nesta dissertação) e pela visão dos vizinhos, iluminando as relações sociais entres estes indivíduos, complementando o estudo, abrindo a possibilidade de encontrar outros fatores de segregação/integração, que não estão previstas interligadas diretamente na produção física do espaço. Esta análise foi prejudicada pela pandemia do vírus Covid-19.

As atuações do município de Jundiaí em assentamentos precários tendem à construção de barreiras físicas e invisíveis como expressões da perpetuação da Segregação Socioespacial. No caso dos empreendimentos Tupi I, II e III e dos Gênova e Roma, o tipo de implantação por condomínios fechados e o relevo acidentado reforçam a situação de segregação, e são fatores aparentemente relevantes ao comprometer o acesso aos equipamentos analisados pelo método de inserção urbana. São projetos de grandes condomínios que configuram como não cidade.

Os empreendimentos Tupis, Gênova e Roma poderiam seguir o espalhamento, a difusão de blocos de apartamentos em condomínios menores, de menor impacto para o lugar de implantação, facilitando a integração com os terrenos íngremes, o entorno imediato e a cidade.

No caso da Vila Ana, a barreira invisível foi criada involuntariamente – não faz parte de escolha de projeto como os terrenos acidentados para a implantação e da tipologia de grandes condomínios fechados – o projeto previu de melhor forma integrar as HIS na malha urbana, distribuindo os blocos em pequenos lotes, contudo, a incapacidade do poder público de atuar em terrenos particularmente ocupados e de enfrentar o capital imobiliário, decorreu na configuração de segregação socioespacial não havendo uma integração com os bairros do entorno. Vila Ana se configura como uma mancha de renda baixa em uma região de alta renda.

As decisões foram devidamente assertivas em relação à manutenção das famílias no lugar de origem em sua grande maioria. A tipologia de pequenos condomínios mitiga o malefício deste tipo de implantação sobre o urbano. Mas esses acertos esbarram na produção tradicional dos espaços públicos restritos quase que na totalidade aos automóveis, compostos quase que em sua totalidade por leito carroçável.

Não houve a integração social no caso de Tupi e de Gênova e Roma. Não existe nenhuma outra edificação capaz de fornecer relações sociais produzindo o conceito de vizinhança. No caso da Vila Ana, a segregação socioespacial fica evidente aos olhos em poucos metros, excluindo a população remanescente do antigo assentamento precário no centro do bairro confinado por empreendimentos e bairros de médio-alto padrão e por grandes vias que favorecem os automóveis e altas velocidades.

A cidade de Jundiaí com toda a sua condição econômica, com alto IDH<sup>9</sup>, apresenta recursos mais que suficientes para garantir a justiça urbana, social e econômica prevenindo que famílias sofram com a vulnerabilidade social e falta de localização não só em seu limite municipal, mas para toda a Aglomeração Urbana de Jundiaí. Entretanto, sem ações que objetivem a igualdade socioeconômica de sua população, continua a seguir o jogo do mercado imobiliário na produção do urbano. É

---

<sup>9</sup> IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

um potencial todo voltado para manter e proteger os privilégios de uma parte dominadora da sociedade.

A Fumas tem participação ativa na reurbanização de assentamentos precários na cidade. É um trabalho a ser valorizado, se comparado a outros municípios com o mesmo porte e problemas urbanos semelhantes que não consideram importante a atuação nas áreas precárias e relegam os cidadãos à própria sorte. Contudo, suas interferências no urbano refletem a cultura de dominação socioeconômico do país, por mais que a intenção propalada não seja esta. A questão é que a ilusão de ter uma boa atuação nos problemas urbanos relacionados à habitação, impede que essas ações sejam completadas com outras voltadas a resolver os problemas socioespaciais. São movimentos que visam o provimento de habitação sem localização, inclusão socioespacial e igualdade socioeconômica.

Não basta somente novas habitações de HIS, especialmente em assentamentos precários pré-existentes, pois essas novas intervenções irão reverberar positiva ou negativamente no enfrentamento da exclusão urbana. A Integração urbana deve ser total. Os fatores negligenciados referentes à Segregação Socioespacial podem perpetuar as condições de precariedade urbana ampliando o quadro de vulnerabilidade e desigualdade social no país. A busca pela justiça urbana deve ser unida e incorporada à justiça socioeconômica para se alcançar uma sociedade moral e ética e uma cidade digna, acessível a todos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMO, Pedro. **A cidade COM-FUSA: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 9, n. 2, 25-54, 2007.

AIDAR, Tirza; SOARES, Maurílio José Barbosa. **Desigualdade, vulnerabilidade social e a mortalidade por causas violentas no contexto metropolitano: o caso de Campinas, Brasil.** In: Cunha JMP (org.). *Novas Metrópoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação.* Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp; 2006. pp. 561-579.

ALMEIDA, André Araújo. **Segregação Urbana na Contemporaneidade: O Caso da Comunidade Poço da Draga na Cidade de Fortaleza.** Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e Universidade de Fortaleza. São Paulo – SP/Fortaleza – CE, 2015.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil.** São Paulo: Editora Estação Liberdade, 1994.

BRASIL. Governo Federal - Ministério da Saúde, 2000.

BRASIL. Lei nº 9.394, de dezembro de 1996. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Título V, Capítulo I, Art. 21.

BRAIN, Isabel; SABATINI, Francisco. **La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves.** Revista Eure, Vol. XXXIV, Nº 103, pp. 5-26. Dezembro de 2008.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Enclaves Fortificados: A Nova Segregação Urbana.** *Novos Estudos* nº47, São Paulo, março de 1997.

CUNHA, J. M. P. da; **"Novas Metrópoles Paulistas - População, vulnerabilidade e segregação"**, ed. 1, NEPO/UNICAMP, 2006.

DINIZ, Jeferson Domingues; FONSECA, Maria de Lourdes Pereira. **Análise da Inserção Urbana de Empreendimentos Residenciais.** XVII ENANPUR. São Paulo, 2017.

FANELLI, Adriana Fornari Del Monte. **A aglomeração urbana e a expansão recente da área central de Jundiaí.** Dissertação (Mestrado em Urbanismo – PUC Campinas), 2014.

FANELLI, Adriana Fornari Del Monte; SANTOS JÚNIOR, Wilson Ribeiro dos. **Jundiaí (SP): transformações recentes na paisagem urbana.** *Paisagem e Ambiente*, [S.l.], n. 33, p. 109-126, june 2014. ISSN 2359-5361. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/paam/article/view/90327>>.

FELDMAN, Sarah. **Entre o Regional e o Metropolitano: Pensamento Urbanístico e Metrópole no Brasil na Década de 1950.** *Revista USP.* São Paulo, n. 102, p. 13-22. 2014.

\_\_\_\_\_. **Planejamento e Zoneamento.** São Paulo: 1947- 1972. São Paulo: Editora de Universidade de São Paulo, 2005.

FERNANDES, Edésio. **Estatuto da Cidade, 15 anos depois: razão de descrédito ou razão de otimismo?.** In: ROSSBACH, Anacláudia (Org.) *A VELHA E A NOVA AGENDA URBANA, Uma análise de 15 anos da lei.* São Paulo, 2016.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (Saede). <<http://www.perfil.saede.gov.br>>. Acesso: 01 abril 2020.

GAUTHIEZ, Bernard. **Lyon, das fontes escritas ao SIG histórico – métodos e exemplos de aplicação**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, Brasil, n. 64, p.21-50, ago. 2016.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. 2ª ed. São Paulo. Perspectiva. 2014.

GUEVARA, Tomás. **Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas contemporâneas**. Revista EURE, vol. 41, nº124, p. 5-24. Setembro de 2015

GUILLUY, Christophe. **O Fim da Classe Média: A fragmentação das elites e o esgotamento de um modelo que já não constrói sociedades**. Editora Record, 1ª ed., 25 de maio de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). <<http://www.ibge.gov.br/home>>. Acesso em 11 de maio de 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Texto para discussão. **Contribuições à Nova Agenda Urbana: o Relatório do Concidades para a Conferência HABITAT III**. Brasília; Rio de Janeiro, 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: M. Fontes. 2000.

JIMENEZ, Flávia Tarricone. **Urbanização de assentamentos precários em Jundiaí (SP) 2010-2017: as intervenções dos Programas de Aceleração do Crescimento, Minha Casa Minha Vida, e o papel da Fundação Municipal de Ação Social**. Dissertação (Mestrado). PUC Campinas. Campinas, 2018.

JUNDIAÍ. FUMAS. Prefeitura de Jundiaí (Org.). **PLHIS – Plano Local de Habitação de Interesse Social**. Jundiaí: Prefeitura de Jundiaí. 2015.

JUNDIAÍ, Prefeitura de. **Gestão de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia**, 2019.

JUNDIAÍ, **Conselho Municipal de Turismo (CUMTUR) de Jundiaí**. Acessado em dezembro de 2020. <https://turismo.jundiai.sp.gov.br/atrativos/lazer/parque-comendador-antonio-carbonari-parque-da-uva/>.

KAZTMAN, Rubem; FILGUEIRAS, Fernando. As normas como bem público e privado: reflexões nas fronteiras do enfoque “ativos, vulnerabilidade e estrutura de oportunidades” (Aveo), in **"Novas Metrôpoles Paulistas - População, vulnerabilidade e segregação"**, ed. 1, NEPO/UNICAMP, 2006.

KOGA, Dirce. **Aproximações sobre o conceito de território e sua relação com a universalidade das políticas sociais**. Serviço Social Revista. Londrina, v. 16, nº1, p. 30-42, jul./dez. 2013

KOWARICK, Lúcio. **Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

MARICATO, Ermínia. **A Terra É Um Nó na Sociedade Brasileira...Também nas Cidades**. Cultura Vozes, Petrópolis – Ed. Vozes, v.93, n.6, p.7-22, 1999.

\_\_\_\_\_. **Metrópole na Periferia do Capitalismo: Ilegalidade, Desigualdade e Violência**. São Paulo, 1995.

\_\_\_\_\_. **Para entender a crise urbana**. CaderNAU - Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas, v.8, n. 1, 2015, p. 11-22.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira da expansão do capital. In: Deak, Csaba & Shiffer, Sueli (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Fupam EDUSP, 1999.

MELLO, Luiz de Anhaia. (Org.) **A Carta dos Andes**. São Paulo: Centro Interamericano de Vivenda e Planejamento (CINVA), 1960.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em 10 abril de 2016.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO.  
<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm)>. Acesso em 8 de setembro de 2020.

NASCIMENTO, Denise Morado. **As políticas habitacionais e as ocupações urbanas: dissenso na cidade. Cadernos Metrópole.** Cad. Metrop., vol.18, no.35. São Paulo, Jan./Apr. 2016. Disponível: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3507>. Acesso: março 2020.

NISIDA, V., VANNUCHI, L., ROSSI, L., BORRELLI, J., LOPES, A. A inserção urbana dos empreendimentos do programa Minha Casa Minha Vida na escala local: uma análise do entorno de sete conjuntos habitacionais. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 17 de agosto de 2015. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/5010/4690>>. Acesso em: 01 de agosto de 2016.

PEREIRA, Luiz. **Ensaio de sociologia do desenvolvimento.** 3ed. São Paulo: Pioneira, 1970. (Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais).

PEREIRA, Rodrigo Mendes. **Dilemas de Gestão Pública Habitacional de Jundiaí-SP: entre a gestão democrática, justa e incluyente e a lógica financeira e privada.** Tese (Doutorado). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2015

QUEIROGA, Eugênio Fernandes; BENFATTI, Dênio Munia. **Entre o Nó e a Rede, dialéticas espaciais contemporâneas: o caso da Metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 9, p. 41-52, 2007.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política e territórios na cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997.

ROLNIK, Raquel et al. (Coord.). **Ferramentas para avaliação da inserção urbana dos empreendimentos do MCMV.** LabCidade. FAU/USP. 2014.

ROLNIK, Raquel et al. (Coord.). **O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação.** Cad. Metrópole, vol.17, no.33. São Paulo, maio 2015.

SATO, Bruna. **Estudos dos impactos das remoções de famílias por intervenções urbanísticas: Favela Nova Jaguaré.** Relatório Final de Iniciação Científica. Faculdade de São Paulo. São Paulo, 2013.

SILVA, Janice Theodoro da. **São Paulo: 1554-1880: discurso ideológico e organização espacial.** São Paulo: Editora Moderna, 1984.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos.** 6 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

TELLES, Vera da Silva. **Pobreza e cidadania.** São Paulo: Ed. 34, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **As Ilusões do Plano Diretor.** São Paulo, 2005

\_\_\_\_\_. **Espaço Intra-Urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 2001.

\_\_\_\_\_. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** São Paulo: Studio Nobel, 2012.

ZUQUIM, Maria de Lourdes. Urbanização de assentamentos precários no município de São Paulo: quem ganha e quem perde? In: II ENANPARQ Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2012, Natal. **Teorias e práticas na Arquitetura e na Cidade Contemporâneas.** Natal: EDUFRN, 2012. v. 1.