



URBANIZAÇÃO DA MEIAS AÇO: **o direito de permanecer e habitar**

ESTA OBRA É DE ACESSO ABERTO. É PERMITIDA A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, DESDE QUE CITADA A FONTE E RESPEITANDO A LICENÇA CREATIVE COMMONS INDICADA

URBANIZAÇÃO DA MEIAS-AÇO: o direito de permanecer e habitar

Giovana Garcia Sibinel

Trabalho de Graduação Integrado
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – IAU.USP (São Carlos-SP)

Orientador da Comissão de Acompanhamento Permanente (CAP)
Joubert José Lancha (TGLI)
Carolina Akemi Martins Morita Nakahara (TGLII)

Orientador do Grupo Temático (GT)
Manoel Rodrigues Alves (TGLI)
Givaldo Luiz Medeiros (TGLII)

Banca Examinadora

Carolina Akemi Martins Morita Nakahara

Givaldo Luiz Medeiros

Renato Locilento

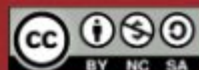
Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Sibinel, Giovana Garcia
SS63u Urbanização Meias-Aço: o direito de permanecer e
habitar / Giovana Garcia Sibinel. -- São Carlos,
2023.
123 p.

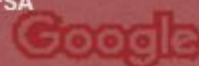
Trabalho de Graduação Integrado (Graduação em
Arquitetura e Urbanismo) -- Instituto de Arquitetura
e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023.

1. Planejamento Urbano. 2. Urbanização de Favelas.
3. Habitação Popular. 4. Jundiaí. I. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sigoio - CRB - 8/8229



Atribuição Não Comercial - Compartilhe Igual - CC BY-NC-SA





*Aos meus pais e meu irmão que sempre me apoiaram
e estiveram comigo e a minha família que sempre
celebrou minhas conquistas.*

*A cada um dos meus amigos que compartilharam
diversas experiências e momentos que vivemos juntos.
A cada aprendizado que esse ciclo me proporcionou.*

The background image is a photograph of a narrow, unpaved street in a favela. A yellow bus is parked on the left side of the street. The street is lined with simple, multi-story buildings. A large, white, diamond-shaped street sign with the word 'RUA' in black letters is visible on the right side of the street. The overall scene depicts a typical urban environment in a favela.

RESUMO

O projeto se desenvolve a partir de inquietações acerca dos processos de (re)produção das cidades, das formas de inserção dos territórios populares no tecido urbano e da relação dessas estruturas com o acesso ou privação do direito à cidade, no contexto da cidade de Jundiaí. Essas questões reverberam enquanto o fazer projetual, em um plano de intervenção que busca realizar conexões e costuras com os tecidos urbanos já existente e a comunidade meias-aço, trabalhando em propostas que apresentam-se em um trânsito de escalas, com o objetivo de lutar pela permanência da comunidade neste território que já ocupam a muitos anos, além de buscar garantir o acesso dessa população ao direito à cidade e com isso mitigar as desigualdades socioespaciais da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento Urbano, Urbanização de favela, habitação popular

ÍNDICE

INQUIETAÇÕES

A URBANIZAÇÃO CAPITALISTA E AS CIDADES DESIGUAIS	12
O DIREITO À CIDADE	14
URBANIZAÇÃO DE FAVELA	20
	22

LEITURAS URBANAS

DO PROCESSO DE ESCOLHA E LEITURA DA CIDADE	29
A CIDADE DE JUNDIAÍ	30
JUNDIAÍ NA ESCALA DA REGIÃO METROPOLITANA	32
CONSTITUIÇÃO HISTÓRICA E EXPANSÃO URBANA DA CIDADE	34
TERRITÓRIOS POPULARES E A QUESTÕES HABITACIONAL EM JUNDIAÍ	38
PROCESSO DE ESCOLHA DA ÁREA	40
BAIRRO ENGORDADOURO	54
MEIAS AÇO E SEU ENTORNO	58
	62

PROPOSTA PROJETUAL

DIRETRIZES E PLANO DE INTERVENÇÕES PROJETUAIS	82
PLANO GERAL DA INTERVENÇÃO	84
PROPOSTA DE INTERVENÇÕES	88
CORTES	88
DEFINIÇÃO DE RECORTE DE DETALHAMENTO	102
PERCURSO	104
	110

CONSIDERAÇÕES FINAIS

119

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

122

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O desenvolvimento deste trabalho é motivado por inquietações acerca dos processos de (re)produção das cidades, das formas de inserção dos territórios populares no tecido urbano e do direito à cidade. Surge a partir dessas temáticas uma reflexão sobre a cidade e seu papel social em função da sua lógica de produção ser pautada no capital, e portanto não contemplar a diversidade de sujeitos e práticas nela existente. De tal forma, corpos específicos, tidos como 'marginais', são excluídos do direito de habitar e experienciar a cidade, ou seja, são privados de exercer o direito à cidade.

Posto isso e apoiando-se em referências bibliográficas, o debate se encaminha para algumas inquietações fundamentadoras deste projeto, relacionadas a urbanização capitalista como estruturadora de uma cidade desigual e como o Estado e das políticas públicas, atuam frente a esse processo de fragmentação das cidades. Além disso, pensar em quais são as consequências deste sistema nos territórios populares - muitas vezes tidos como 'periféricos e marginalizados' - principalmente na perspectiva do direito à cidade, e associado a isso, refletir sobre as

formas de atuação que buscam lutar para garantir o acesso a esse direito.

Procura-se, então, trazer esse debate para o contexto de cidades em processos de intenso crescimento e transformação, como Jundiaí, cidade que será realizado este projeto, e sobre a qual se realizará um conjunto de leituras a fim de entender mais sobre o território que se irá intervir.

Apoiando-se nas inquietações e nas leituras territoriais, o trabalho "Urbanização da Meias Aço: o direito de permanecer e habitar", tem como objetivo geral, desenvolver um projeto urbano que engloba a comunidade Meias-Aço e seu entorno, realizando portanto intervenções que transitam por diferentes escalas, ao olhar para o interior da comunidade intervindo a fim de buscar espaços mais qualificados e a garantia do acesso ao direito à cidade, sempre tendo como intenção legitimar e respeitar a permanência dos moradores da comunidade que já ocupam este território a muitos anos. Ao mesmo tempo em que tenta explorar o pensar na moradia e a configuração do seu entorno numa busca de adensar a região e de trabalhar com as interfaces entre os tecidos já consolidados e novas propostas habitacionais, de espaços livres e equipamentos públicos.

1

INQUIETAÇÕES



A URBANIZAÇÃO CAPITALISTA E AS CIDADES DESIGUAIS

O processo de urbanização brasileiro deu-se por volta do início do século XX, no entanto, ele surge carregado de características coloniais – pautadas na concentração de poder e de privilégios – tendo como consequência a exacerbação das desigualdades socioespaciais nos territórios urbanos¹. Além disso, a urbanização se insere em uma lógica de produção capitalista, na qual os seus componentes, como o solo urbano, a moradia, infraestrutura, serviços e equipamentos, se tornam mercadoria e sustentam a acumulação do capital².

“A urbanização desempenha um papel particularmente ativo (...) ao absorver as mercadorias excedentes que os capitalistas não param de produzir em sua busca de mais-valia” (HARVEY, 2014, p.33)

A classe trabalhadora para conseguir ter acesso a esses componentes, depende de sua capacidade monetária. No entanto, como o mercado de trabalho também se insere nessa lógica do capital, o arrocho salarial e o aumento do desemprego se fazem realidade.

¹ MARICATO, 2003

² PÍREZ, 2016

Com isso, grande parte da população se vê excluída do mercado tido como formal, ou então, por mais que sejam trabalhadores ‘formais’, recebem baixos salários que não garantem um poder monetário que os inclua no mercado imobiliário privado.

“Na cidade, além do capital em geral, o trabalhador enfrenta o capital imobiliário que, articulado a outros setores capitalistas (serviços públicos principalmente), orienta os investimentos públicos.” (MARICATO, 1988)

Sendo assim, excluídos deste mercado e com a falta de aporte do Estado, muitos desses trabalhadores se veem obrigados a produzir suas próprias urbanizações, e surgem portanto os chamados assentamentos precários, estes se tornam alternativas, já que não são produzidos via “processo de trabalho marcado por relações capitalistas”³.

As instituições públicas com seu conjunto de legislações e políticas públicas não só convivem com essa grande cidade ‘ilegal’ e desigual, mas também ganham papel de destaque no processo de gestão dessas ‘ilegalidades’, seguindo a lógica do mercado fundiário especulativo, capitalista e restritivo de atuar de diferentes modos e segundo diversos interesses nos territórios da cidade. Isso fica evidente:

“Quando a localização de uma terra ocupada por

³ FERRO, 1969 e MARICATO, 1979; apud MARICATO, 2003

favelas é valorizada pelo mercado imobiliário, a lei se impõe. Lei de mercado, e não norma jurídica, determina o cumprimento da lei. (...) Mesmo quando se trata de áreas públicas, priorizadas nos assentamentos de favelas, sua proteção contra a ocupação depende de sua localização em relação aos bairros onde atua o mercado imobiliário, legal, privado. As áreas públicas ocupadas estão localizadas, geralmente, nas periferias esquecidas.” (MARICATO, 2003, p.159)

Ou seja, a ocupação ilegal de áreas da cidade são toleradas quando não interferem no circuito de acumulação do capital e na geração do lucro imobiliário. Bem como, a produção da moradia e do espaço público relacionam-se diretamente com as infraestruturas e investimentos públicos feitos na cidade.

Assim, quando uma região marginalizada⁴ da cidade, antes desvalorizada, começa a receber intervenções via instrumentos de planejamento e transformação urbana e consequentemente passam por um processo de valorização imobiliária, recebendo novas infraestruturas, equipamentos e serviços, a população que ali residia, normalmente a população de baixa renda, começa a enfrentar pressões e ações de remoção, para desocupar o local.

Outra camada que se acrescenta a esse sistema de produção desigual da cidade é a captação por parte de grandes empreiteiras e incorporadoras da produção

⁴ Aqui adota-se a questão da marginalização pensada a partir das reflexões contemporâneas, que recusam pensar as margens na chave da ausência ou da exclusão, mas sim pensadas como os “supostos necessários” (DAS & POOLE, 2008).

Figura 1: autoria própria. Jardim colombo, 2022



da habitação de interesse social no Brasil. Essa produção habitacional, que já não atendia às demandas da população de renda mais baixa, passa a partir dos anos 2000 a ser produzida prioritariamente pelas grandes construtoras, em consequência de um conjunto de mecanismos regulatórios.

O objetivo desses mecanismos era introduzir os princípios do mercado na produção da habitação social, divergindo do modelo que vigorava até então, que era baseado na promoção pública, praticado desde a implementação do BNH (Banco Nacional de Habitação)⁵. Vale ressaltar que, houveram entre esses dois momentos outras ações e programas desenvolvidos pelo estado que buscavam atenuar esses déficits e a segregação sócio-espacial.

No entanto, a partir da introdução desta lógica do mercado na produção habitacional brasileira, houve a formação do que Shimbo (2016) vai definir como a “habitação social de mercado”, colocando, assim, a produção habitacional no ciclo de acumulação do capital.

“E essa exacerbação do caráter de mercadoria (commodity) da “habitação” não é uma especificidade brasileira, mas se encontra numa tendência mundial do capitalismo avançado, em que a busca incessante pela maximização dos

⁵ SHIMBO, 2016

valores de troca, tanto pelos produtores quanto pelos consumidores, tem diminuído o acesso aos valores de uso da habitação para uma grande parte da população, afligindo de modo estrutural a universalização do direito à moradia digna” (HARVEY, apud SHIMBO, 2016, p.120).

Podemos ter como exemplo, o Programa Minha Casa Minha Vida, lançado em 2009, que se insere neste modelo de produção habitacional e foi responsável pela provisão habitacional que atendeu grande parte do déficit quantitativo habitacional. No entanto, ao seguir o mercado imobiliário, situa essas moradias em áreas desprovidas de investimento e infraestrutura pública, como resultado, essa produção habitacional não representou melhorias efetivas no âmbito da segregação sócio-espacial e na garantia do direito à cidade.



Figura 2: Conjunto habitacional minha casa minha vida, fonte: Portal Az

O DIREITO À CIDADE

Considerando o que foi exposto anteriormente, com o avanço do capital financeiro nos processos de urbanização, as famílias de baixa renda são expulsas de regiões em processo de valorização e como consequência os territórios populares e seus habitantes se encontram à margem⁶ da cidade, privados do acesso às infraestruturas urbanas, como também da produção e apropriação do espaço público urbano. Portanto vale questionar quem consegue permanecer em territórios que são transformados e valorizados? quem exerce o direito de habitar a cidade? ou seja, quem de fato exerce o direito à cidade?

Lefebvre (1969), define o direito à cidade como o direito de experienciar a vida urbana em seus diversos aspectos. Tanto no que diz respeito ao habitar a cidade - não restrito apenas ao direito à habitação digna, mas também o direito ao trabalho, educação, cultura e saúde - como também, ao direito de uma vida urbana transformada, no qual a classe operária passa a ser o principal agente de construção dessa cidade.

“O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades

tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada.” (LEFEBVRE, 1969, p. 117-118)

Anos mais tarde, Harvey (2008) retoma o conceito do direito à cidade ressaltando a importância da luta coletiva pelo direito de transformar a cidade de acordo com os interesses das classes de baixa renda e modificar os moldes classistas e excludentes em que a urbanização teve sua origem.

“O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização.” (HARVEY, 2008, p.74)

⁶ DAS & POOLE, 2008

Figura 3: @bia.souzzz.



URBANIZAÇÃO DE FAVELA

Reconhecendo que a (re)produção da cidade, tanto pelo poder público como pelo privado, se dá a partir dos interesses do capital financeiro, os obstáculos para se reduzir a desigualdade socioespacial e a privação ao direito à cidade são inúmeros. Além das questões de mercado, a intervenção nestes territórios é extremamente complexa, por apresentarem uma heterogeneidade não apenas em relação ao restante da cidade, mas também dentro dos próprios assentamentos.

Tendo esses pontos em consideração, entende-se que mesmo com suas limitações, o programa de urbanização de favelas pode ser entendido e usado como um instrumento na luta para se ter acesso à direitos.

A urbanização de favelas, que a princípio era promovida por meio de 'programas alternativos', passa a ser, na década de 1990, objeto de política habitacional e verifica-se uma ampliação do protagonismo municipal na elaboração e implementação dessas políticas habitacionais⁷.

Esse programa inicia-se orientado pela garantia de direitos mínimos, como por exemplo o reconhecimento legal de posse, o direito a saneamento básico e retirada

⁷ (DENALDI, 2003)

de famílias em áreas de risco. Posteriormente essas políticas evoluem e passam a se preocupar com questões mais complexas e que buscam associar a melhoria das questões físico-urbanísticas, com ações de política social⁸.

Nocaso da urbanização integral⁹, os assentamentos que recebem esse programa podem trazer diversas melhorias para sua população, já que preveem além das infraestruturas básicas - redes de água, esgoto, energia, drenagem, coleta de lixo e tratamento das áreas de risco - e o acesso a equipamentos e serviços, a regularização fundiária. Esta, tem um importante papel na garantia de direitos à população, já que com a posse da terra legalizada, o morador que antes era enquadrado no status da 'ilegalidade', consegue romper com o mesmo, tendo assim maior oportunidade de acessar os mercados 'formais', de trabalho, habitação, financiamentos e créditos econômicos.

Todavia, é importante ressaltar que esse programa, assim como as demais políticas públicas, também segue os interesses do mercado imobiliário e a partir da leitura de alguns casos de estudo¹⁰ se conclui que muitas das intervenções previstas pelos programas de urbanização integral de favelas não são executadas e realmente efetivadas. Em grande parte isso se dá, devido

⁸ (CARDOSO, 2007)

⁹ Conforme definição do Ministério das Cidades, 2009

¹⁰ CARDOSO, Adauto e DENALDI, Rosana. **Urbanização de favelas no Brasil: Um balanço preliminar do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. Rio de Janeiro. Letra Capital. 2018

a impasses políticos e/ou falta de recursos financeiros.

“(...)O alto custo das intervenções, assim como a diminuta capacidade de investimento municipal, não permitem que o governo municipal reaplique soluções de urbanização integrada de favelas (com reassentamento) para o conjunto de assentamentos da cidade.” (DENALDI, 2003, p. 194)

Porém essa forma de atuação ainda se mostra como um processo de luta por direitos, que considera os investimentos já realizados pela população dessas comunidades na construção de suas moradias e que muitas vezes, não possui a possibilidade de financiar novas habitações com valor de mercado.

Nesse sentido, dentre diversos projetos de urbanização de favela realizados que buscam garantir não somente os direitos básicos para as comunidades, mas também associar em seus projetos questões sócio-espaciais, o projeto Cantinho do Céu, desenvolvido pelo escritório Boldarini Arquitetos Associados, se coloca como um projeto de referência. Ele foi desenvolvido com base em estudos e diretrizes formuladas pela Secretaria Municipal de Habitação, um dos grandes desafios era intervir nessa área já consolidada e densamente ocupada, tentando superar os problemas decorrentes dessa ocupação irregular e precária em uma área de proteção ambiental. O projeto tenta responder a esses desafios, ao formular hipóteses de intervenção

que visassem ultrapassar os déficits infra-estruturais, qualificando e integrando o povoamento à cidade, e pensando também nas questões fundiárias e pós-ocupacionais, bem como a forma de organização da população.



Figura 4: Fábio Knoll.
Cantinho do Céu.

Outro projeto de urbanização de favela tido como referência para este trabalho foi a Urbanização da Favela Sapé, desenvolvido pelo escritório Base urbana + Pessoa Arquitetura, em 2014.



Figura 5: Pedro Vannucchi. Reurbanização do Sapé.

Foi uma iniciativa da Secretaria de Habitação Municipal de São Paulo e ele se constitui como uma ferramenta de inclusão ao desenhar oportunidades de conexão, espaços de sociabilidade no espaço público. Além disso, trabalha com o projeto de novas habitações e destaca a importância do desenho desta em união com o desenho urbano e infra estruturas. Ao unir essas diversas questões, desenho urbano, infraestrutura e habitação, o projeto cria espaços para melhorar a mobilidade urbana, a qualidade ambiental, a moradia, o lazer, o trabalho, e assim possibilitam uma consciência de pertencimento. O projeto procurou também transpor diferentes escalas da intervenção, aproximando-se do interior das vielas, conformando nelas espaços públicos qualificados.



Figura 6: Pedro Vannucchi. Reurbanização do Sapé.



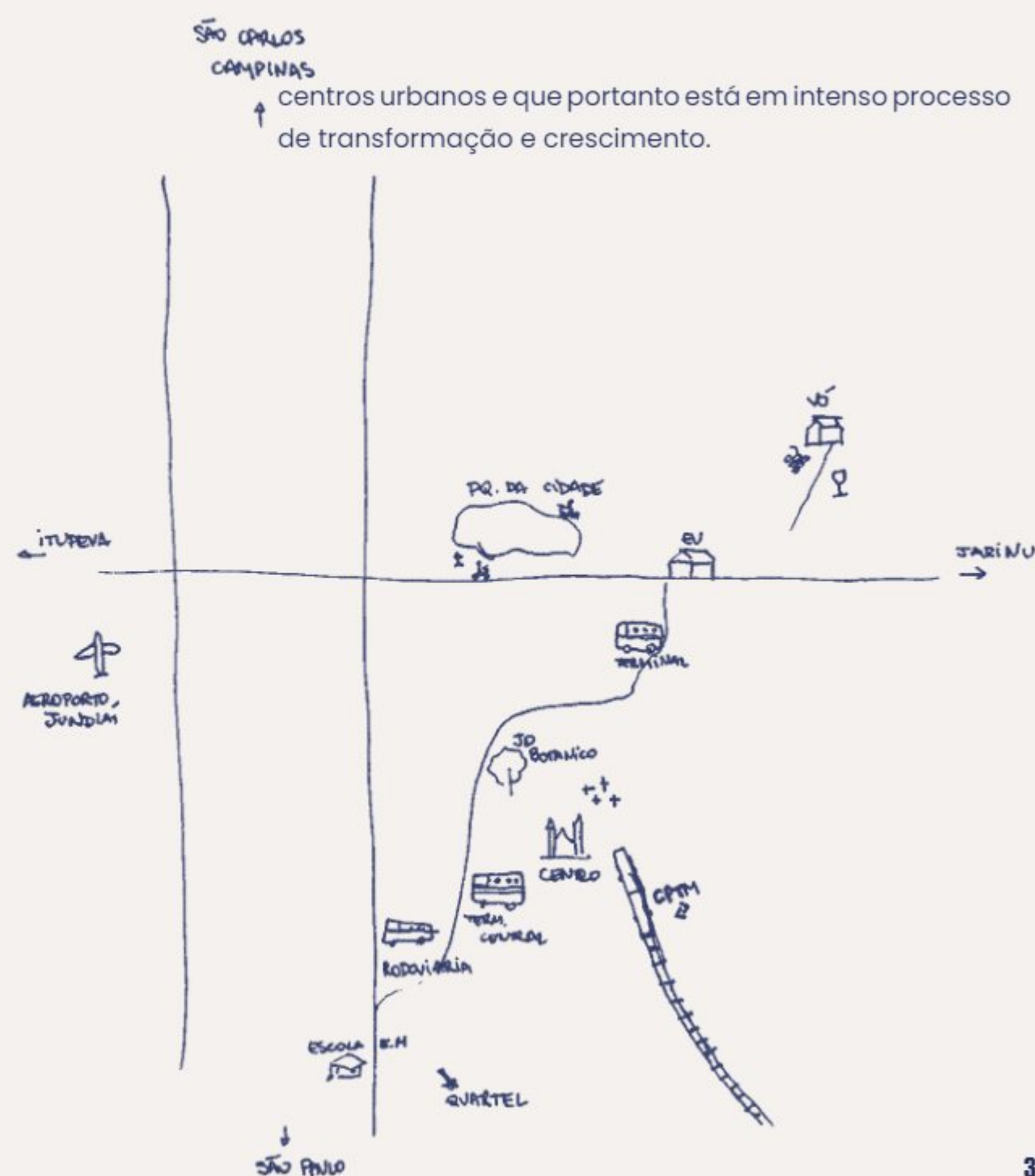
LEITURAS URBANAS

DO PROCESSO DE ESCOLHA E LEITURA DA CIDADE

O processo de escolha e leitura da cidade em que este trabalho se desenvolve, inicia-se a partir das vivências e experiências que o corpo carrega. Assim, parte a princípio de uma escolha afetiva pela cidade, resultado de anos de vivência na mesma, e entende-se que as leituras passam em um primeiro momento pelo filtro da experiência pessoal.

Ao mesmo tempo, conclui-se que apesar dessa vivência, cada sujeito experiencia esse tecido urbano de uma forma distinta e por vezes muito restrita. O mapa afetivo ao lado, demonstra esse desconhecimento de grande parte do território, já que muitas vezes nos restringimos a questões práticas e usuais da cidade, repetindo trajetos. Deste modo, a escolha de Jundiaí, trata-se também de uma tentativa de aproximação deste território em uma posição de estudo e reflexão, a fim de se alcançar novas compreensões do mesmo, ou seja, parte de uma intenção de aplicar as questões teóricas anteriormente trabalhadas, em um contexto de uma cidade média que se localiza próxima a grandes

Figura 7: Mapa afetivo da cidade de Jundiaí. Elaboração própria.



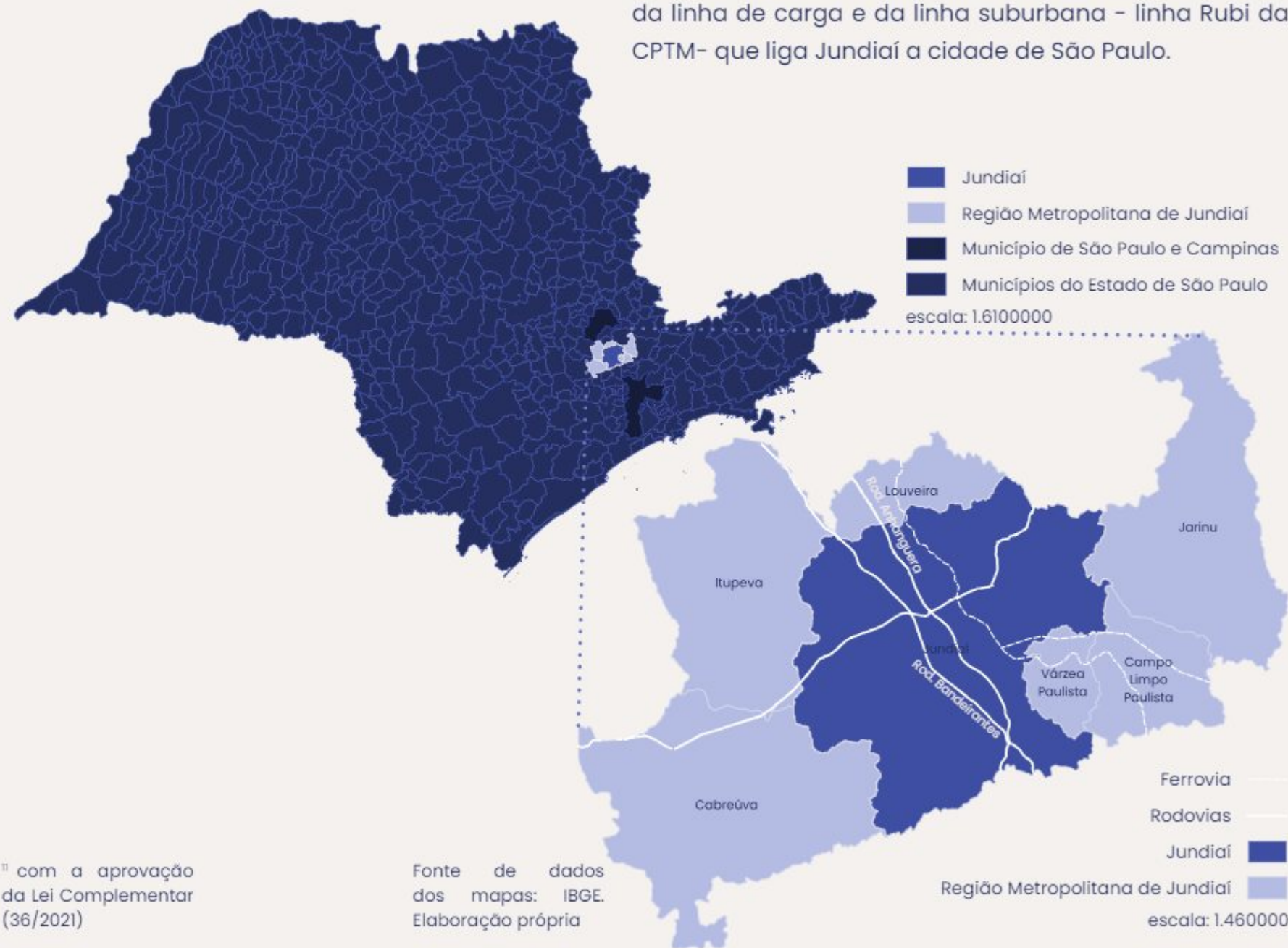
A CIDADE DE JUNDIAÍ

O município de Jundiaí localiza-se no Estado de São Paulo a uma distância aproximada de 49 km da cidade de São Paulo e 37 km de Campinas. Seu território apresenta uma área total de 431 km², sendo que a área urbana corresponde a 191 km² e a área rural 240 km².

Em 2021, a cidade se tornou sede da Região Metropolitana de Jundiaí¹¹, a qual inclui ainda Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Louveira e Várzea Paulista, abrangendo um total de 7 municípios. Segundo a legislação, o principal objetivo da RMJ é o desenvolvimento de um planejamento regional com a aplicação de políticas públicas pensadas de forma integrada para as cidades que fazem parte do grupo e em diversas áreas como: saúde, habitação, educação, trabalho, mobilidade, meio ambiente, entre outras, a fim de reduzir as desigualdades regionais.

Outro fator que revela a importância da cidade de Jundiaí em uma escala regional é a presença de importantes eixos de deslocamento. O rodoviário – com a Anhanguera, Bandeirantes, Dom Gabriel Paulino Bueno Couto e Engenheiro Constâncio Cintra – como também o eixo ferroviário que é destinado, paralelamente, ao uso

da linha de carga e da linha suburbana – linha Rubi da CPTM- que liga Jundiaí a cidade de São Paulo.



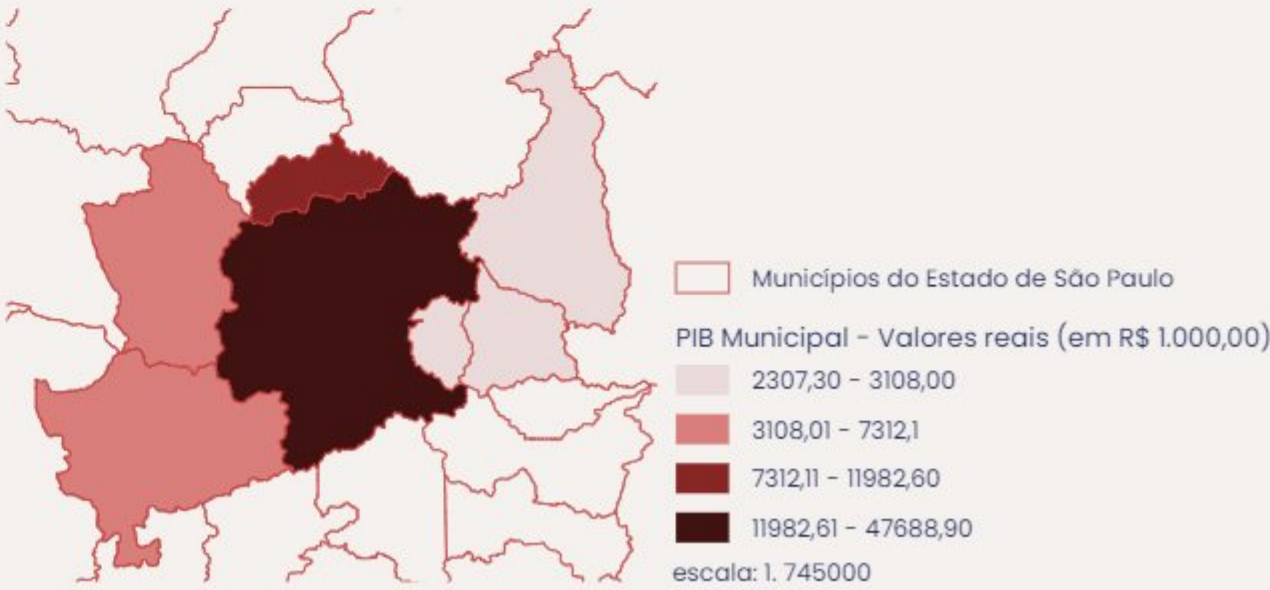
JUNDIAÍ NA ESCALA DA REGIÃO METROPOLITANA

O conjunto de informações apresentados neste tópico, foi embasado pelos levantamentos realizados como subsídio para a elaboração do PDUI - Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - e apontam características importantes das cidades da Região Metropolitana de Jundiaí (RMJ) e suas relações.

A Região Metropolitana de Jundiaí apresenta um processo avançado de conurbação entre as áreas urbanizadas dos municípios, com isso as relações de centralidades e de deslocamentos para o acesso de serviços e equipamentos ocorrem de forma intensa entre as cidades.

Segundo os dados presentes no PDUI, a cidade de Jundiaí em relação às demais cidades da RMJ, é a que apresenta a maior densidade de emprego formal, além de concentrar a maior parte da geração da riqueza, contribuindo com 59% do PIB regional. A economia da região está fortemente associada aos segmentos de serviços e industrial, sendo que neste último apresenta uma participação acima da média estadual.

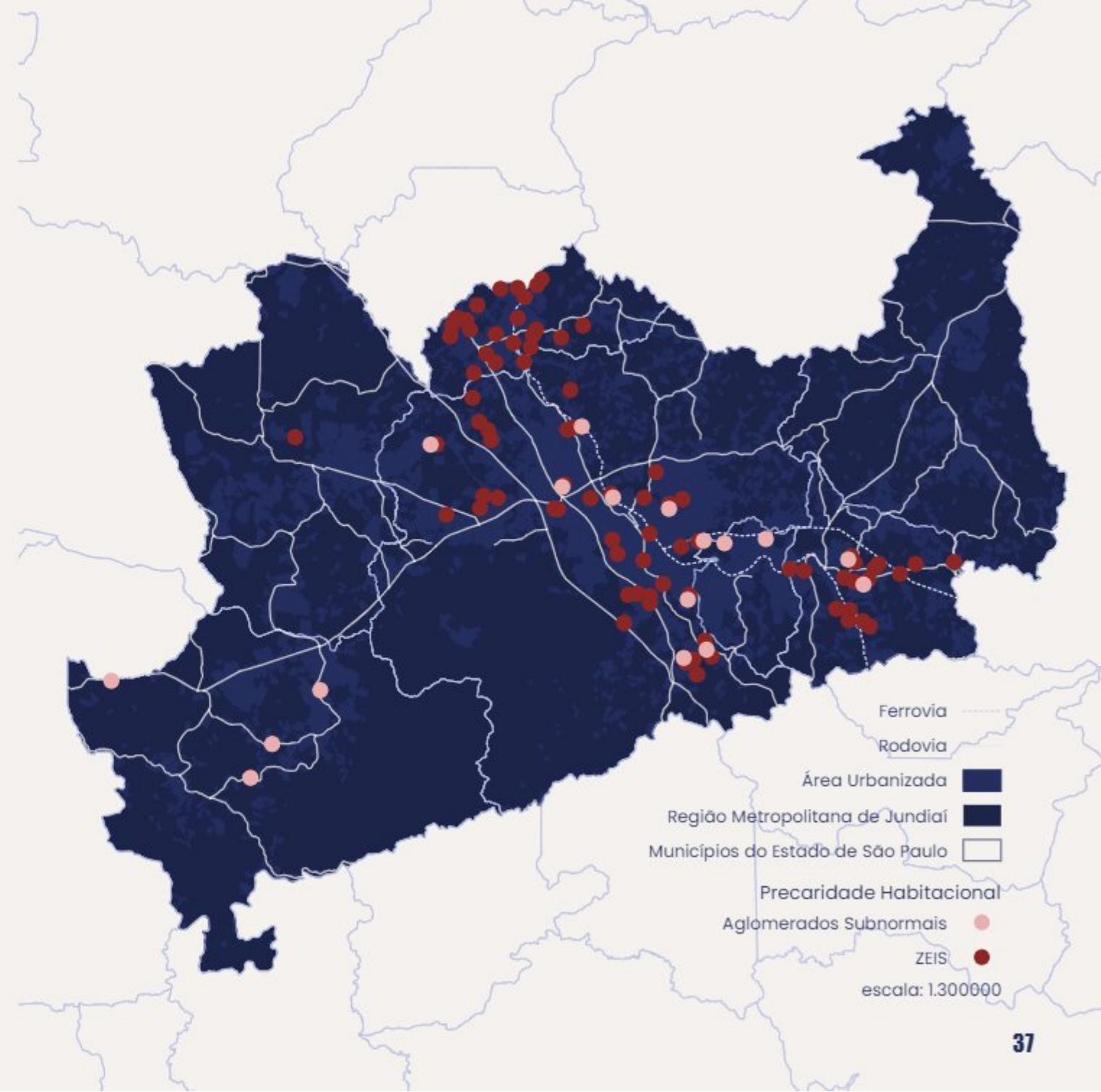
Mapas adaptados do Diagnóstico da Aglomeração Urbana de Jundiaí, 2021. Elaboração própria



Entretanto, no que diz respeito à questão habitacional, a existência de assentamentos precários na RMJ é bastante expressiva, sendo em grande parte consequência da pressão da expansão urbana, do aumento do preço do solo urbano e da dificuldade dos municípios de acompanhar esses processos com a oferta de respostas às novas demandas que também se apoiam em uma dinâmica essencialmente regional.

Observa-se que a localização destes assentamentos na RMJ se dá principalmente dentro da mancha urbana principal da região, ou seja, ao longo da várzea do Rio Jundiaí e próxima aos eixos rodoviário e ferroviário. Em 2019, os domicílios em aglomerados subnormais estavam presentes em todos os municípios da Região Metropolitana de Jundiaí, contudo se concentravam sobretudo em Jundiaí e Várzea Paulista.

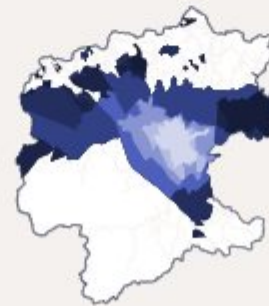
Mapa adaptado
do Diagnóstico da
Aglomeração Urbana
de Jundiaí, 2021.
Elaboração própria



CONSTITUIÇÃO HISTÓRICA E EXPANSÃO URBANA DA CIDADE

A origem de Jundiáí está diretamente ligada ao movimento bandeirante, por representar um caminho de penetração e povoamento da parte central e norte do estado, e que também seria a região até a qual a expansão cafeeira se estenderia. Assim, com a inauguração da ferrovia Santos-Jundiáí em 1867 e a coincidência desse momento com a crise do escravismo, houve a atração de imigrantes para a região e ali se instalaram. Logo, a imigração estimulou o crescimento comercial e industrial e, ainda, o segmento de serviços e infraestrutura urbana (PEREIRA, 2014).

A expansão urbana da cidade se deu de acordo com os eixos de transporte. A princípio, até o início do século XX, a cidade margeava as linhas férreas promovendo a consolidação da região central. Posteriormente, a partir da inauguração da Rodovia Anhanguera, no ano de 1948, acompanhada algumas décadas depois pela inauguração da Rodovia Bandeirantes, em 1978, pode-se observar uma significativa mudança da estrutura da cidade, no qual estes eixos induziram um crescimento



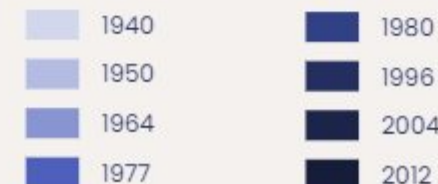
mais direcionado à região norte e oeste (FANELLI, 2014; PIMENTA, 2012).

Esse momento do final dos anos 1960 e 1970 conflui com o avanço da industrialização para o interior do Estado, em que num primeiro momento acompanhava os eixos de grande circulação. Em Jundiáí, esse processo se materializa com a criação do Distrito Industrial (FANELLI, 2014).

Com esse conjunto de transformações, o número de habitantes do município quase quadruplicou em um intervalo de 30 anos - de 69.165 mil, em 1950, para 258.328 mil, em 1980 - resultando em um cenário de expansão muito intenso, e que se disseminou para além das rodovias (PIMENTA, 2012).

A partir do que foi apresentado previamente vale apontar que grande parte desses municípios que passaram por transformações físicas, funcionais e espaciais, induzidas por uma dinâmica econômica de acumulação de capital, promoveram uma fragmentação espacial e social na cidade (FANELLI, 2014).

Perímetros Urbanos



fonte: Prefeitura de Jundiáí

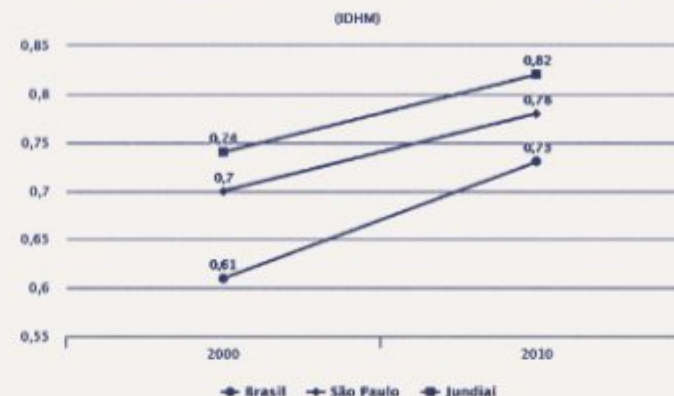
TERRITÓRIOS POPULARES E A QUESTÕES HABITACIONAL EM JUNDIAÍ

Com as transformações intensas que ocorreram entre as décadas de 1950 e 1970, nas décadas posteriores, como consequência, a cidade passa a enfrentar problemas urbanos típicos das grandes cidades do país. Dessa forma, embora entre os anos de 1980 e 2010 o crescimento demográfico de Jundiaí tenha diminuído, ocorre o oposto em relação ao número de assentamentos precários.

Dados da prefeitura de Jundiaí apontam que a favelização no município teve sua origem no final dos anos 1972 e início de 1973, condicionada pelo grande crescimento econômico e populacional. O primeiro levantamento das favelas existentes no município, foi realizado em 1977 pela prefeitura, e obteve como dado, um total de 732 domicílios. Em 1988 esse número subiu para 3.144 domicílios.

Segundo ainda os dados da prefeitura, observa-se que no período entre 1945-1979 e 1980-2010, o município

1. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal



Fonte gráfico 1:
Prefeitura de Jundiaí

Fonte gráfico 2: Atlas
do Desenvolvimento
Humano no Brasil

2. Concentração de renda



teve um crescimento populacional de 140% enquanto que o número de favelas cresceu 567% no mesmo período, situação que evidencia a dificuldade da população menos favorecida em adquirir terras legalmente.

Uma ideia que contribui nesse debate é observar-se que o “nó da terra” está na propriedade, pois a dificuldade de acessar uma terra urbanizada e regularizada destinada à habitação, devido ao valor atribuído a ela, é um dos principais motivos do aumento de favelas e loteamentos irregulares de baixa renda no Brasil. Na década de 1980, o investimento em habitação social no país foi quase nulo, triplicando a população residente em favelas, duplicando novamente nos anos 1990. (PIMENTA; LEONELLI apud MARICATO, 2012)

Soma-se a esse cenário o fato de Jundiaí possuir

características muito antagônicas no âmbito social. Por um lado, possui um nível elevado de riqueza e bons níveis nos indicadores sociais, especialmente o Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS) e o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M). Entretanto, por outro lado, apresenta uma grande concentração de renda – com 58,61% da renda sendo apropriada pelos 20% mais ricos¹² – e vários problemas e vulnerabilidades sociais, urbanas e habitacionais.

A partir deste cenário, a municipalidade propôs a criação de um órgão que pudesse estudar, programar e equacionar a questão da habitação de interesse social, fundando a FUMAS (Fundação Municipal de Ação Social) na década de 1980. Desde este período o poder público municipal atua na tentativa de conter os núcleos de submoradia¹³, com a implantação de dez conjuntos habitacionais e nove reurbanizações de assentamentos irregulares, entre 1980 e 2009, porém essas medidas não acompanham essas as novas demandas, e não conseguem solucionar o problema na cidade.

Ademais, é importante pontuar que esta tentativa municipal se dá mais no âmbito de cumprir uma demanda quantitativa, seguindo uma lógica econômica na produção das moradias sociais sem a garantia do acesso à cidade, visto que segundo o Plano Local de

¹² Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – PNUD, Ipea e FJP

¹³ PIMENTA, 2012

¹⁴ Preservação garantida pelo tombamento de uma área de 91,40 km² na cidade de Jundiaí, em março de 1983, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, através da Resolução nº 11.

¹⁵ PIMENTA, 2012

Habitação de Interesse Social (PLHIS) essa produção habitacional se dá basicamente através de quatro agentes: Setor Privado; Cooperativas e Associações; Municipalidade, através da FUMAS; e Estado, através da CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano).

Em vista disso, outro fato que explica o aumento de assentamentos precários no município, é a valorização econômica da cidade, associada a pouca oferta de terra – já que grande parte do território de Jundiaí está destinado a preservação da Serra do Japi¹⁴ – resultando no aumento do valor imobiliário da terra urbana. Isso impossibilitou o acesso da parcela mais vulnerável da população à essa cidade urbanizada, e pressionou essas pessoas a ocupar áreas públicas ou privadas, muitas vezes em áreas de risco, como a única alternativa imaginável, ou então seriam condicionados a se deslocar para áreas periféricas, deficientes de equipamentos públicos e infraestruturas urbanas¹⁵.

O vetor oeste, que se consolidou em 2004, com a incorporação da área rural ao perímetro urbano, exemplifica esse processo de periferização das famílias de baixa renda no contexto de Jundiaí. Houve nessa região por parte do poder público a implementação de diversos conjuntos habitacionais de interesse social, além

do mais, a região já possuía um caráter mais popular com loteamentos destinados às famílias de baixa renda, já que por se localizar em uma área mais periférica da cidade e apresentar uma carência de infraestrutura, equipamentos públicos e sistemas de mobilidade, não tinha enfrentado um grande processo de especulação imobiliária.

Pelos dados do PLHIS, existia em 2015 um total de 24 assentamentos precários no qual, 14 deles, ou seja, mais da metade correspondia ao tipo favela¹⁶, outros sete se configuram como conjuntos habitacionais que necessitam apenas de regularização fundiária e três são loteamentos irregulares. A partir da associação destes dados, da constituição histórica da cidade e da leitura de mapas, é possível notar que os locais que mais concentram os assentamentos precários em Jundiá, são as regiões que acompanham o eixo da linha férrea, o da rodovia Anhanguera e o vetor Oeste.

Segundo PLHIS, a estimativa do déficit habitacional quantitativo da cidade de Jundiá para 2015 era de 12.627 domicílios¹⁷. Contudo, é importante mencionar que como o último PLHIS desenvolvido pela cidade de Jundiá foi elaborado em 2015, muitos dos dados apresentados estão desatualizados.

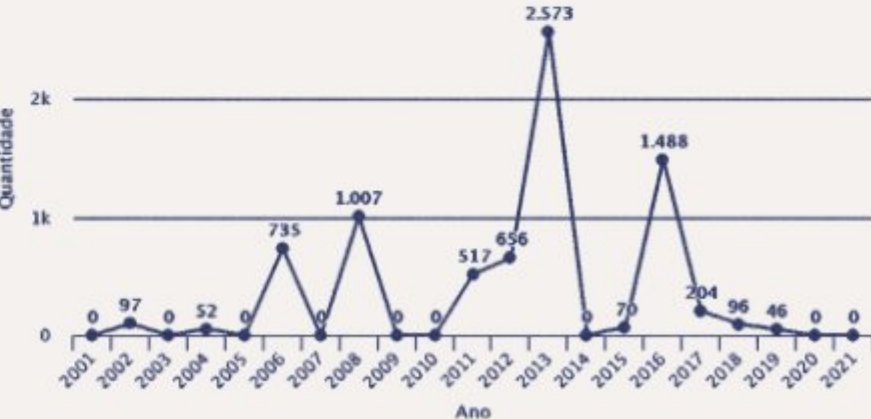
¹⁶ Os autores do PLHIS, realizaram como metodologia para o levantamento de dados a caracterização dos assentamentos precários nos tipos: favela, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares, usando para essa divisão critérios explicitados no plano.

¹⁷ Fonte: FJP, 2014 e Censo IBGE 2000 e 2010. Elaboração DEMACAMP, 2015. apud Plano Local de Habitação de Interesse Social

3. Média mensal de famílias inscritas no Cadastro Único em situação de extrema pobreza (renda familiar per capita de R\$ 0,00 a R\$89,00)



4. Quantidade de unidades habitacionais entregues a população



Fonte gráfico 3 e 4: Prefeitura de Jundiá

Tendo em vista que os dados estão desatualizados, buscou-se também outros dados mais recentes disponibilizados pela prefeitura a fim de chegar a algumas considerações a respeito da questão social e habitacional da cidade. Com base nos gráficos 3 e 4, no período de 2015 a 2017 houve uma redução das famílias cadastradas que se encontravam em situação de extrema pobreza.

Contudo, a partir de 2018 esse número vem aumentando a cada ano. Fato este que coincide com as entregas de unidades habitacionais à população, que também apresentou uma redução a partir de 2018, e teve seu número zerado nos anos de 2020 e 2021. Isso nos permite chegar à hipótese de que a demanda habitacional de Jundiá aumentou e mais pessoas se encontram em situação de vulnerabilidade socioespacial.

5. Demanda por novas UHs, enfrentamento do déficit quantitativo

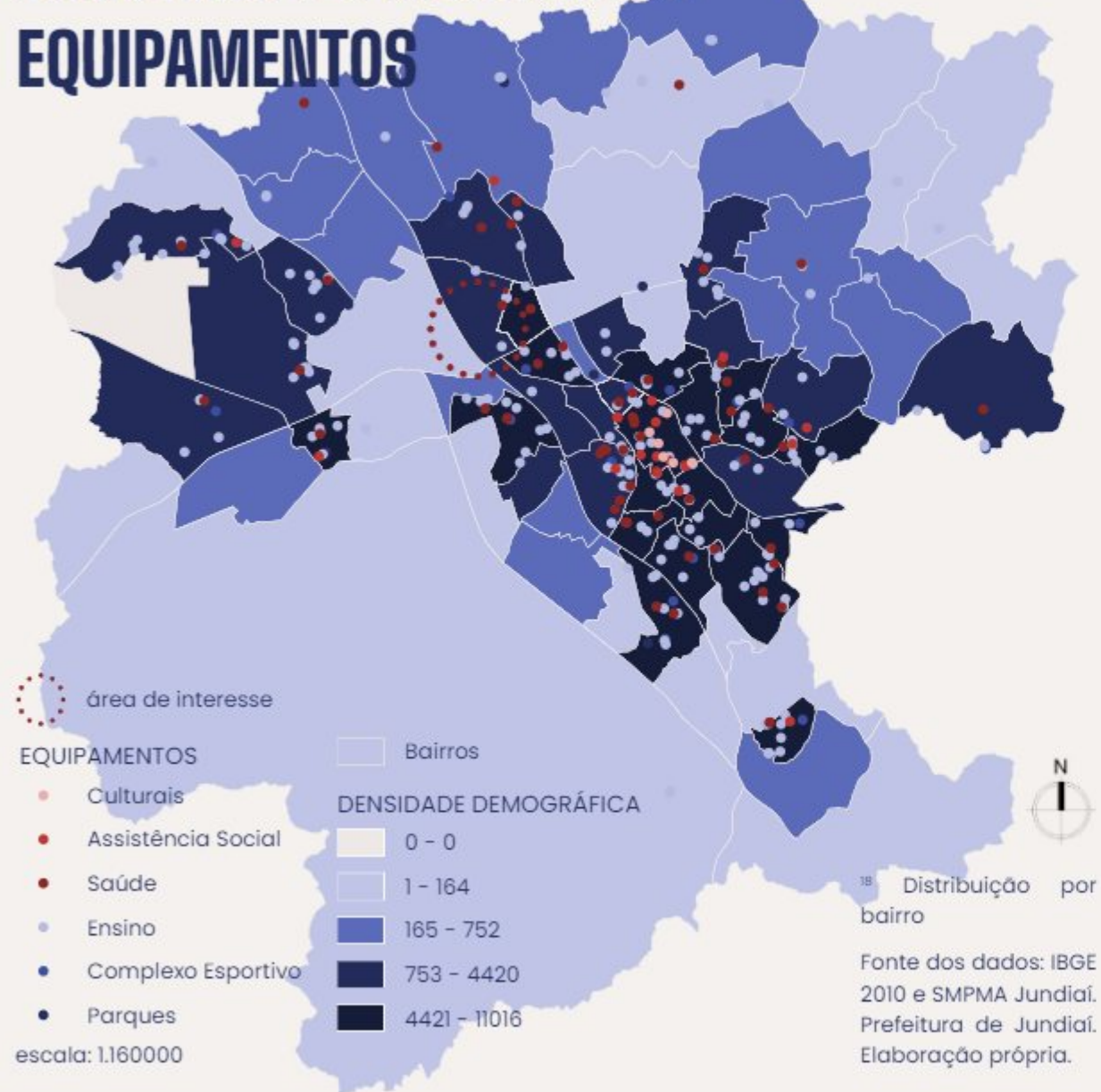
Tipo de intervenção	Nº Domicílios a serem produzidos	
Demanda oriunda dos assentamentos precários (déficit habitacional dentro dos assentamentos precários)	3.837	12.627
Demanda difusa do déficit fora dos assentamentos precários	8.790	
Demanda demográfica futura 2015-2025 – famílias sem rendimento	381	7.817
Demanda demográfica futura 2015-2025 – famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos	4.173	
Demanda demográfica futura 2015-2025 – famílias com renda de 3 a 5 salários mínimos	3.263	
TOTAL	20.444	

Fonte gráfico 5: PL

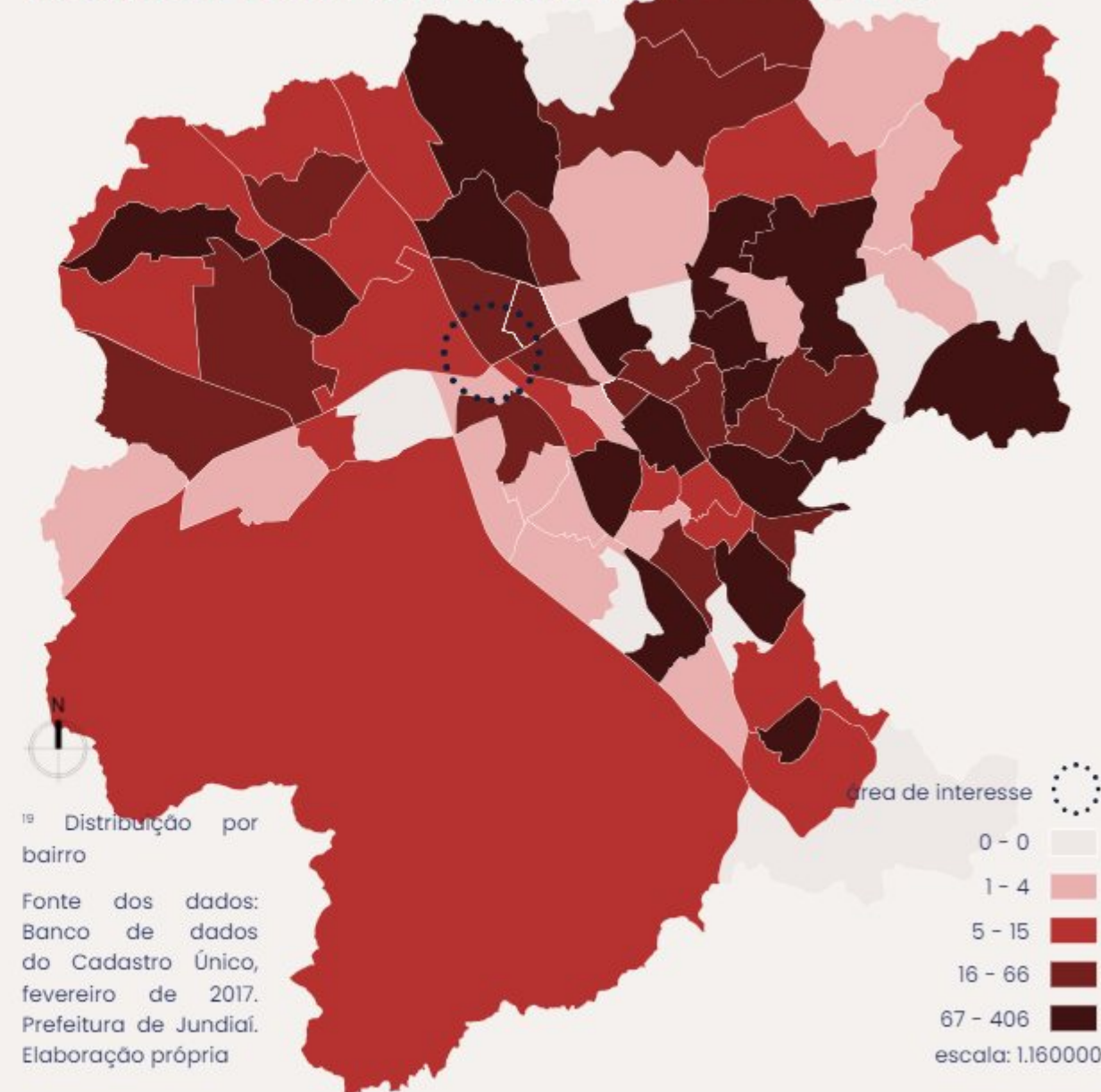
Nessa linha da problemática territorial, urbana e habitacional no contexto de cidades médias brasileiras, como é o caso de Jundiá, alguns autores nos ajudam a compreender melhor essas questões, tal como a argumentação de Bonduki (1994), assim sintetizada:

“Na periferia, como na favela, a concepção de habitação social também esteve presente. Não como uma ação positiva, mas como uma desculpa, que justificava a aceitação de qualquer tipo de assentamento habitacional, por mais precário e insalubre que fosse, pois era a única maneira de enfrentar de fato a ausência de moradias. (PIMENTA; LEONELLI apud BONDUKI, 1994).”

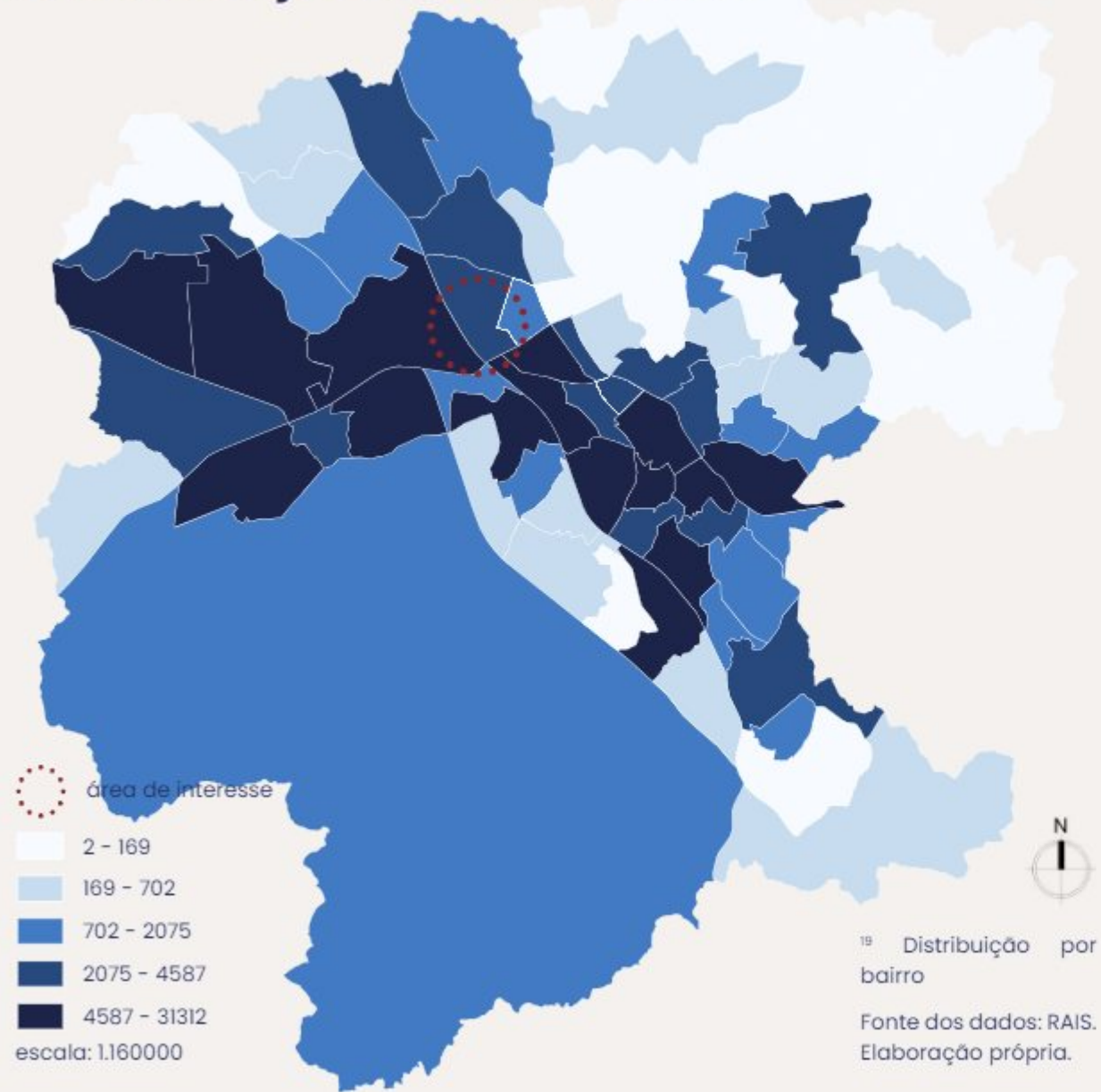
DENSIDADE DEMOGRÁFICA¹⁸ EQUIPAMENTOS



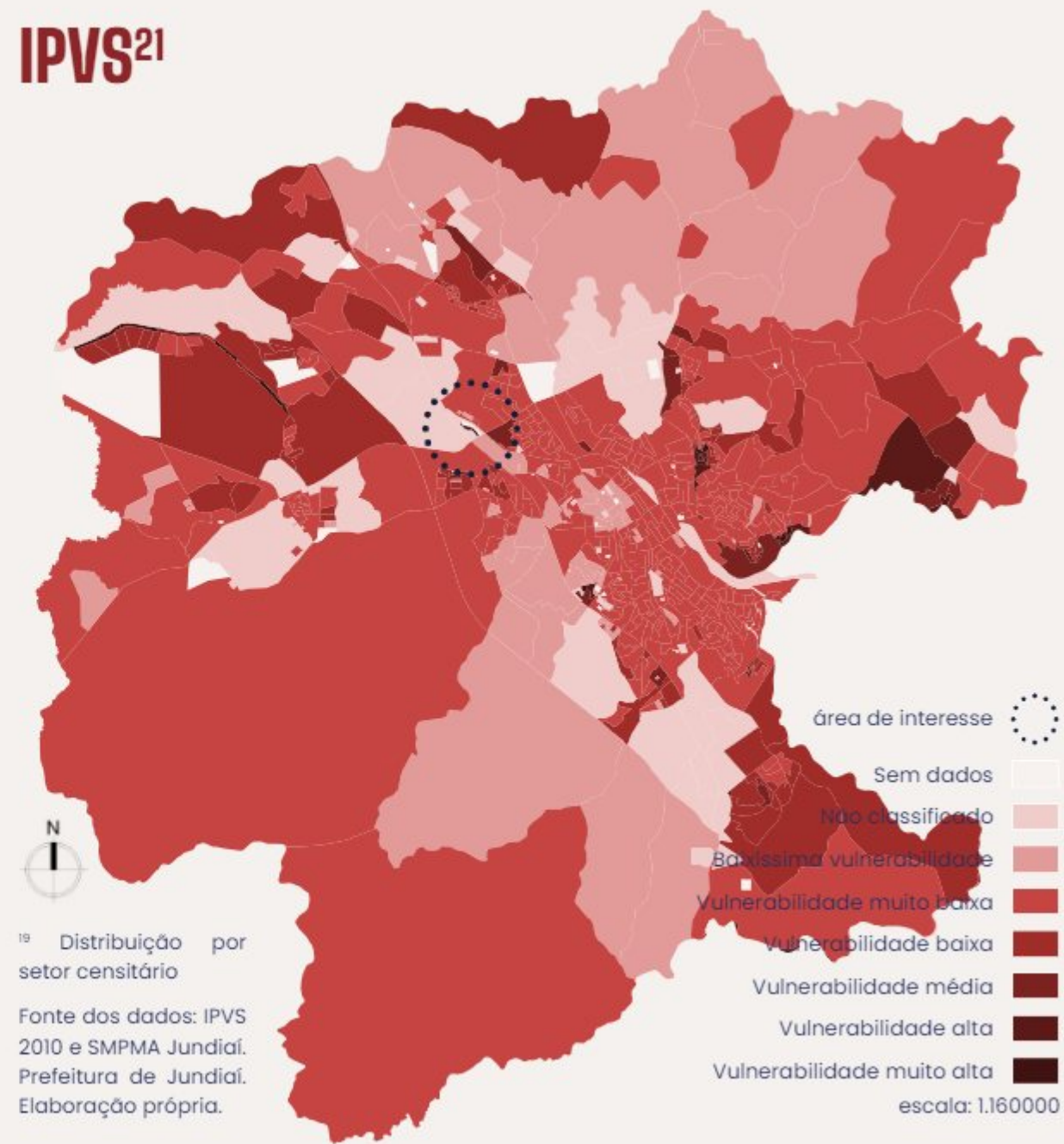
DOMICÍLIOS EM EXTREMA POBREZA¹⁹



DISTRIBUIÇÃO DE EMPREGOS²⁰



IPVS²¹



ZEIS



Fonte dos dados:
Prefeitura de Jundiaí.
Elaboração própria

ASSENTAMENTOS PRECÁRIOS



Fonte dos dados:
FUMAS, 2014.
Prefeitura de Jundiaí.
Elaboração própria.

PROCESSO DE ESCOLHA DA ÁREA

Assim como já apresentado anteriormente, a cidade se organiza muito em consequência dos eixos de mobilidade de escala regional e foi possível verificar a partir das leituras dos mapas apresentados que a maior concentração da oferta de emprego coincide com esses eixos. Relacionando-se a isso, os bairros com maior densidade se localizam ao redor dessas áreas de oferta de emprego, ou seja, principalmente na região central e orientada pelas rodovias e ferrovia, locais em que a oferta de equipamentos públicos também é maior. Já em relação aos bairros que concentram os domicílios em extrema pobreza, esses se localizam nas áreas geograficamente periféricas da cidade.

Agregando a essas leituras o mapa do Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS)²², que faz um levantamento da cidade segundo os setores censitários, pode-se ter uma compreensão mais detalhada sobre algumas características que muitas vezes não aparecem ao se ler os dados a partir dos bairros. Ou seja, nota-se uma coincidência dos locais de vulnerabilidade mais alta com os áreas de assentamentos precários e a espacialização destes não apenas nas periferias

²² O Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS) permite identificar nos municípios do Estado de São Paulo, particularmente naqueles de maior porte, áreas em que predominam famílias expostas a diferentes níveis de vulnerabilidade social. O IPVS agrega em seu índice, os indicadores de renda, outros referentes à escolaridade e ao ciclo de vida familiar. Fonte: SEADE

geográficas da cidade, mas também se dispersando em áreas antes esquecidas pelo mercado imobiliário, mas com certa proximidade à oferta de emprego e eixos estratégicos.

Por outro lado, as ZEIS demarcadas pelo município embora condizem com as áreas mais vulneráveis e os locais de assentamentos precários, apresenta uma maior afluência nas regiões mais periféricas em relação ao centro da cidade.

Tendo essas reflexões em consideração e o interesse apresentado a partir das inquietações teóricas, de se trabalhar com áreas heterogêneas e em processo de valorização, no qual os territórios populares ali localizados enfrentam grandes pressões do mercado e ações de remoção. Além disso, dentre os outros maiores territórios populares da cidade, como o Jardim São Camilo, o Jardim Fepasa e Novo Horizonte, A Meias-Aço é o que possui menos intervenção da prefeitura a fim de regularizar as moradias e qualificar as áreas públicas e sim sofre intervenções que reforçam a intenção de remoção deles da área. Procurou-se então para o desenvolvimento do projeto, um local que respondesse a essas questões, com o objetivo de realizar um trabalho que procurasse garantir não só a permanência da comunidade, mas também o direito à cidade.



BAIRRO ENGORDADOURO



A escolha do Bairro Engordadouro se explica pelas leituras e questões apresentadas previamente. O bairro está localizado na região noroeste do município e devido ao processo de expansão da Cidade, teve sua transformação mais intensificada recentemente, passando por um processo de adensamento e verticalização de novas construções. O uso do solo predominante no bairro é o uso residencial e conta com duas escolas municipais, uma UBS e uma universidade particular.

Segundo os Censos do IBGE, o bairro passou de uma população total de 2.414 em 2000, para 4.996 em 2010.

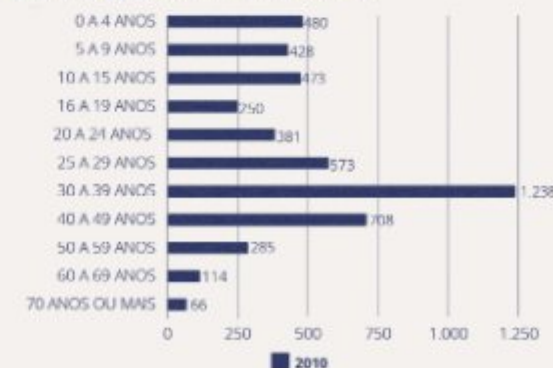
Sendo que o perfil demográfico predominante no bairro é de adultos em idade ativa, seguidos pela população infantil e jovem, esses dados podem ser conferidos no gráfico abaixo.

O perfil da população residente também sofreu alterações entre os anos de 2000 e 2010, baseando-se nos dados do IBGE sobre o rendimento do responsável pelo domicílio, houve um grande aumento de pessoas que ganham mais de 5 salários mínimos, ao mesmo tempo que os números de pessoas que ganham entre 0 - 2, e 3 - 5 salários mínimos reduziu.

A partir destas informações pode-se concluir que com essas mudanças estruturais do território, o bairro passa também por uma valorização imobiliária, e uma apropriação do mercado, aumentando o valor do solo e reduzindo o acesso do mesmo às populações de baixa renda.

Fonte gráfico 5: IBGE
Fonte gráfico 6: Prefeitura de Jundiá

5. Demografia por faixa etária



6. Uso do solo



ÁREAS PÚBLICAS, TERMINAIS DE ÔNIBUS, EQUIPAMENTOS E CICLOVIAS



ZONEAMENTO



MEIAS AÇO E SEU ENTORNO

A favela Jardim Sorocabana, mas popularmente chamada de Meias Aço – nome decorrente da antiga Indústria Meias Aço, que possuía uma de suas unidades nesta mesma área – tem o início de sua formação datada no ano de 1977 e ocupa uma área de aproximadamente 28.000m, que atualmente é demarcada como ZEIS 1²³, mostrado no mapa de zoneamento anteriormente.

Desde o início da ocupação até os dias atuais, ela já enfrentou processos de remoção. A comparação da imagens do Google Earth, permite notar o processo de ocupação e que até o ano de 2005 a ocupação da favela se dava também na marginal que acompanha a Rodovia João Cereser, mas antes de 2009 as casas localizadas nesta marginal foram removidas. Percebe-se também que esse processo acompanhou o lançamento de outros condomínios de classe média situados na outra margem do Rio Jundiáí.

A imagem satélite permite verificar também que a área de preservação permanente ao longo do Rio Jundiáí está comprometida em certos trechos, além de não corresponder à largura mínima estipulada pelo Código Florestal.

²³ ZEIS 1: Zona Especial de Interesse Social 1. Segundo a definição da prefeitura de Jundiáí no plano diretor, a ZEIS 1 é aquela que possui uma ocupação consolidada de assentamentos precários e irregulares onde mora, predominantemente, população de baixa renda, sendo áreas passíveis ou não de regularização.

²⁴ FUMAS, Prefeitura de Jundiáí, 2017.

Fonte das imagens: Google Earth



Segundo o último levantamento com dados publicados realizado em 2017, a comunidade contava com 486 residências²⁴, que eram atendidas quase em sua totalidade com os serviços de fornecimento de energia elétrica e pela rede de abastecimento de água e parcialmente pela rede de esgoto.

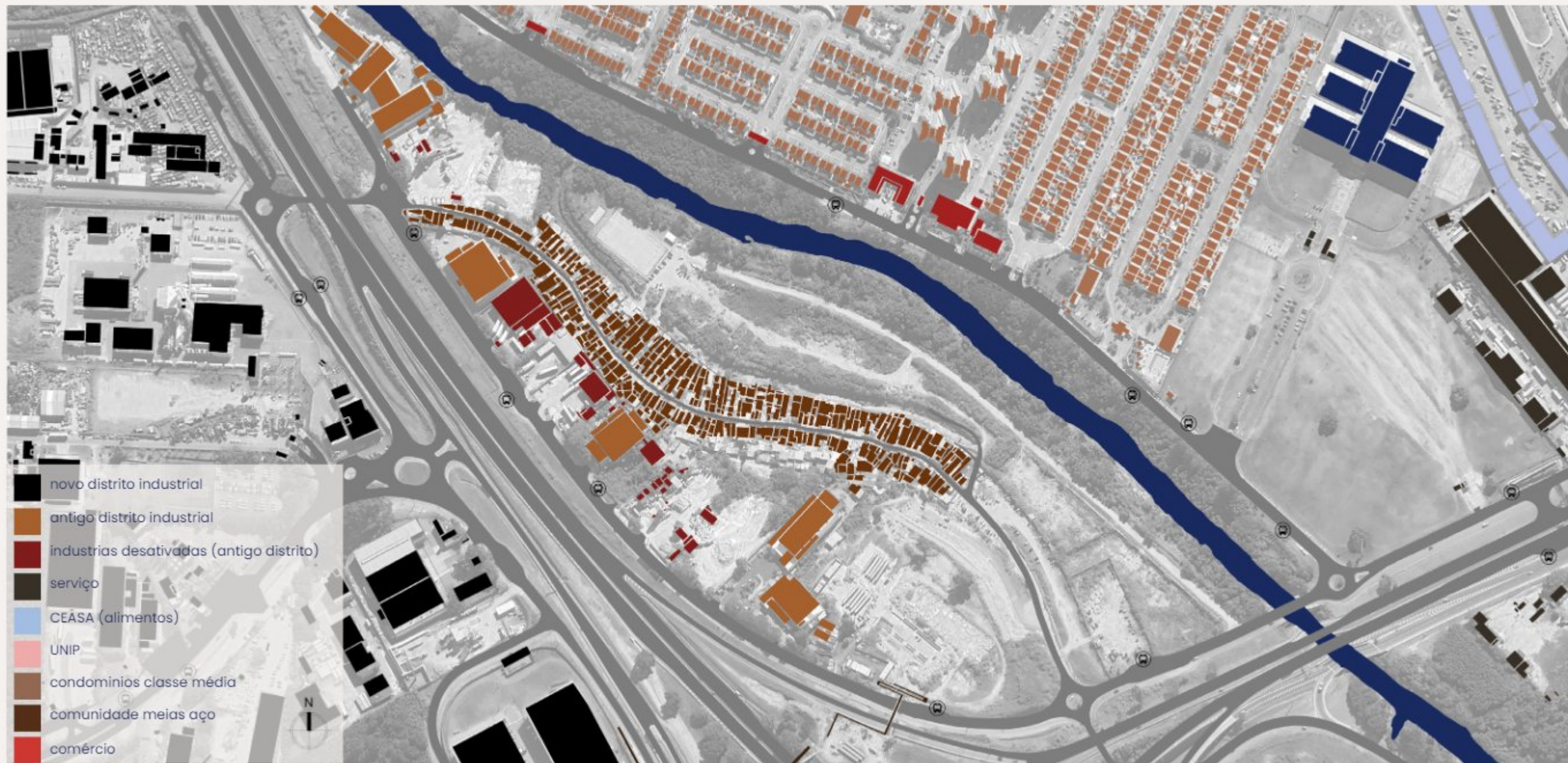
Localizada no bairro Engordadouro, na cidade de Jundiaí, a comunidade se estabeleceu ao lado do Distrito Industrial, em um terreno desocupado nas bordas de algumas indústrias ali sediadas e da várzea do Rio Jundiaí, terrenos até então mais desvalorizados. O mapa a seguir ilumina os usos atuais do entorno da comunidade e possibilita verificar presença de grandes indústrias que se localizam no novo distrito industrial, ao lado direito da Rodovia Anhanguera, e também na área de intervenção, lado esquerdo da Rodovia, que fazia parte do antigo distrito industrial. No entanto, estas indústrias ocupam uma grande área do solo urbano e como é possível observar parte das indústrias da área de intervenção estão desativadas, apresentando áreas subutilizadas e sem qualificação.

Além disso, ainda que não tenha proximidade direta do centro histórico da cidade, por se situar no entroncamento de rodovias importantes, a área tem um acesso facilitado aos meios de deslocamento - tanto

no que diz respeito ao transporte individual, como em relação as redes de mobilidade urbana coletiva oferecida pelo município- já que a região é abastecida por linhas de ônibus que conectam a área com o restante do município, possibilitando que a população residente da área consiga acessar a área central, além de serviços e equipamentos de outras localidades pela integração viária existente na região.

No entanto conforme ilustrado no mapa da página seguinte os pontos de acesso aos transportes públicos coletivos se encontram nas bordas da comunidade, não adentrando este território, e em relação aos pontos de conexão da favela com a malha urbana, os únicos acessos são através da Av. Armando Giasseti - a marginal das rodovias - e adentram o território da favela por uma via única - Rua Um - que cruza a comunidade no eixo norte sul e liga dois pontos da mesma marginal.

Además, o entorno desta comunidade apresenta uma carência de equipamentos, serviços e comércios que se tenham acesso mais imediato, sem a necessidade de deslocamentos por meio do modal rodoviário.



UM PERCURSO PELO TERRITÓRIO

Foi realizado um percurso a partir do google street view²⁵, buscando uma maior compreensão do caminhar por este território e com isso podendo entender as diferentes características que são apresentadas ao longo desta comunidade e levantar informações dos tipos de edificações, como são seus acessos, o sistema viário e como se dá a circulação de veículos e principalmente como se dá a circulação peatonal dos moradores e a identificação de possíveis pontos de conexão com o restante do tecido da cidade.

Ficou evidente a presença da autoconstrução nesta região, com predominância de unidades habitacionais de habitações de pequeno tamanho, com variedade de casas normalmente térreas ou sobrados. É notável também a presença de comércio local, ora em construções independentes, ora com unidades mistas, ou seja, o térreo comercial e habitação no segundo andar. Os padrões construtivos notados em grande parte apresentam menor grau de precariedade, no qual a maior parte das residências são de alvenaria, algumas já com revestimento e poucas chegam a ter mais de dois andares. Nota-se também a presença de iluminação

²⁵ Percurso exemplificado nas páginas 68, 69.

pública na rua um e a iluminação nas casas, além disso é possível notar que a comunidade tem acesso ao saneamento básico.

Já em relação a circulação, nota-se que o único acesso de veículo rodado é pela rua um, que se localiza entre as duas principais faixas de casas, sendo uma via compartilhada por essa circulação rodada, locais de estacionamentos dos moradores e a circulação peatonal e de bicicleta, além de ser usada como espaço de lazer. Uma alternativa assumida pela comunidade é alguns bolsões de estacionamento que se encontram nos terrenos mais próximo à marginal existente e que atualmente são terrenos vazios e se localizam antes de adentrar na comunidade.

Também verifica-se a presença de potenciais pontos de costuras e conexões com os outros locais do território, a partir da presença de vielas de acesso dos moradores a outras casas e as partes traseiras da comunidade. No entanto, atualmente a entrada de algumas dessas vielas, são muito estreitas e muitas vezes fechadas por portões, de forma que só os moradores têm acesso.



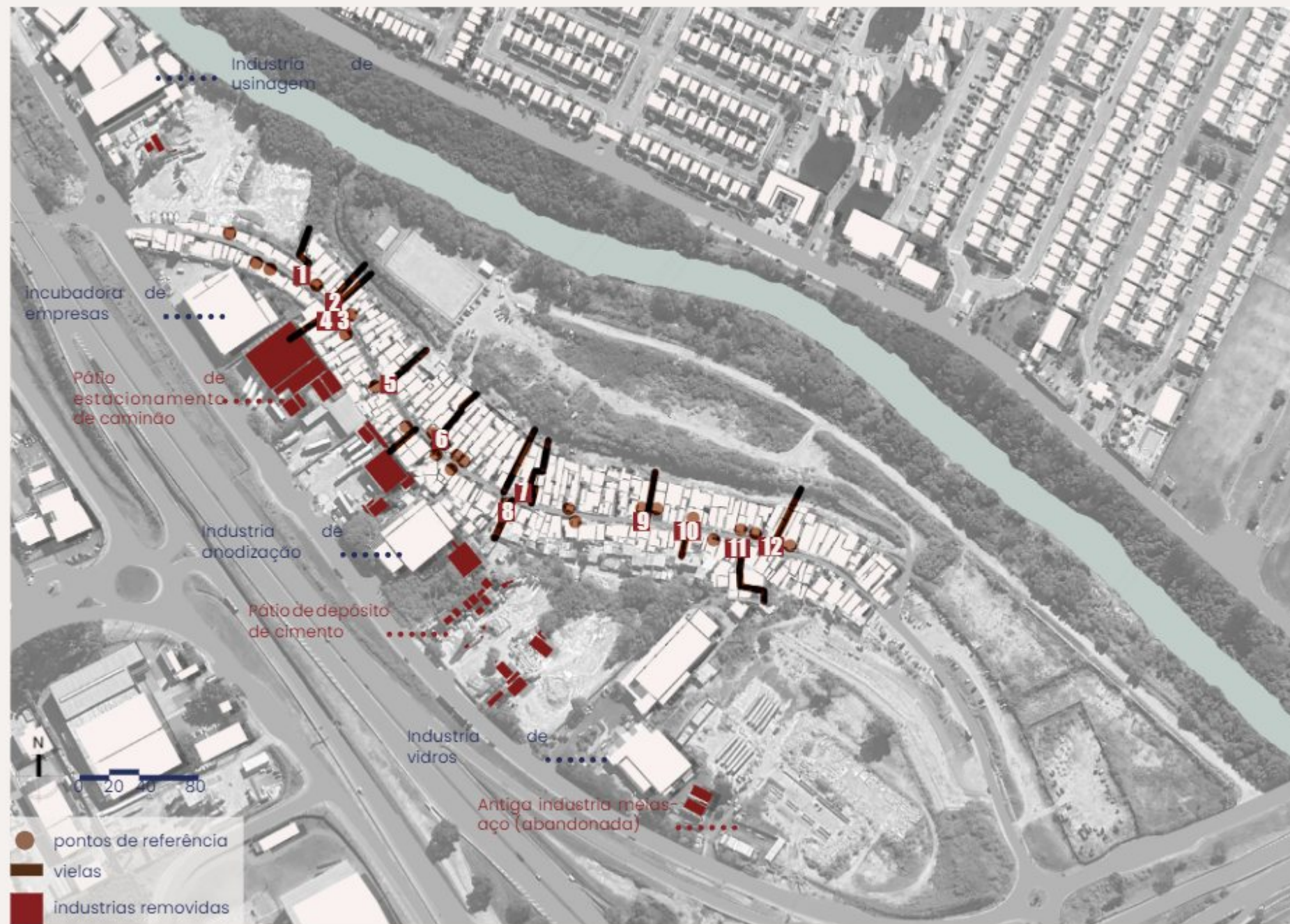
AS VIELAS E PONTOS DE REFERÊNCIA

A partir do percurso realizado anteriormente e a identificação de pontos e vias com potencial de serem elementos de conexão com o entorno da comunidade, os tecidos urbanos já existentes, julgou-se importante realizar o levantamento também das vielas existentes e suas características, a fim de verificar seus potenciais para estabelecer costuras e conexões em outra escala de intervenção. Além disso, buscou-se através de um levantamento próprio identificar os possíveis pontos de referência da comunidade, já que estes também poderiam se revelar como elementos que ajudassem a estruturar o projeto, assim procurou-se identificar os possíveis pontos de sociabilidade existentes, os comércios e equipamentos comunitários.

AS INDÚSTRIAS AO LADO DA COMUNIDADE

Identificou-se a partir dessas leituras realizadas um outro desafio a ser considerado no trabalho, a presença dessas antigas indústrias no entorno da comunidade, portanto considerou-se importante realizar o levantamento de quais são os atuais usos dessas empresas e seus estados de uso.

Assim foi possível identificar quais eram as indústrias que estavam sem uso e incorporar esses terrenos à área de intervenção do projeto. A área apresenta uma indústria de usinagem que se localiza mais distante da comunidade, próxima ao Rio Jundiáí. Enquanto as que estão ativas e se localizam próximas a comunidade, foi possível verificar a existência de uma indústria de anodização, uma incubadora de empresas, e uma de produção de vidros. Assim acredita-se que seria possível que elas permanecessem em funcionamento.



SOBRE A TOPOGRAFIA



Foi possível observar que a área de intervenção se localiza em uma região na qual a topografia se faz de extrema importância e é vista como um desafio na hora de se pensar projetualmente, assim faz-se um estudo e análises das curvas de nível e da topografia da área de intervenção.

Pode-se perceber que a topografia atual era formada por declives nos dois lados do terreno, das rodovias em direção ao rio, com as intervenções ao longo dos anos, nota-se que as regiões que abrigavam a antiga indústria Meias-Aço e o pátio de logística dos caminhões, apresentam alguns platôs nos lotes e facilitariam em uma implantação mais simples, no entanto na região central um atual depósito de cimento, ainda apresenta diversas curvas de nível que implicam num estudo mais detalhado das implantações das habitações.

Além disso, nota-se um grande desnível dos lotes das indústrias e da área em que a comunidade está instalada, fazendo com que a proposição de novos eixos transversais de circulação fossem pensadas com o uso de escadarias.

Para pensar a questão da topografia em intervenções urbanas e habitacionais utilizou-se como principais referências projetuais o Conjunto Habitacional Mirante da Taquara, mais conhecido como conjunto

Cafundá, projetado pela equipe liderada pelo arquiteto Sérgio Ferraz Magalhães, e que foi vencedor de um concurso promovido pelo INOCOOP/RJ, em conjunto com o BNH e a participação do IAB/RJ. O projeto definitivo foi desenvolvido entre 1978 e 1979. As obras iniciaram em março de 1980 com término previsto para março de 1982.

O projeto foi definido levando em consideração a topografia natural da área, e assim a equipe definiu uma implantação com uma ocupação concentrada e

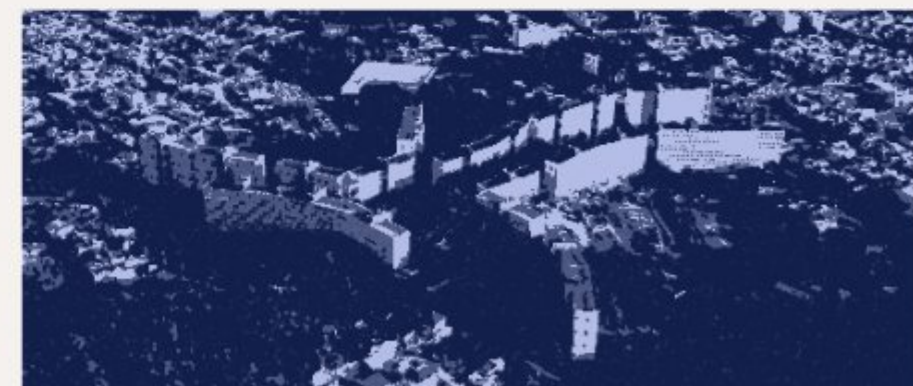


Figura 8: Conjunto habitacional Cafundá, Rio de Janeiro, 1977-1982, arquiteto Sérgio Magalhães. Foto Helena Guerra

adequadamente disposta se adaptando a topografia, a favor do terreno, do entorno e da conservação da paisagem local.

Além disso, a habitação foi pensada de forma ampla, buscando relações com áreas comuns, equipamentos e serviços, que possibilitariam ainda a integração com a



comunidade do entorno, através do compartilhamento de uso. Além da preocupação com a configuração e caracterização urbana, a equipe deixou clara sua intenção em definir quatro escalas de convivência: espaço comunitário, espaço vicinal, espaço familiar e espaço individual.

Figura 9: Croquis da ocupação. Fonte: PROJETO, 1981, p. 64.



Figura 10: Implantação cafundá. Fonte: Percurso pela produção de habitação social e ensino de projeto, Pablo Benetti, IAB-RS, Issuu.

Figura 11: Ladeira da Barroquinha, Salvador, BA. Fonte: Ilana Bessler.

O outro projeto usado como referência foi o projeto, da Metro Arquitetos Associados, que também aproveita a morfologia do terreno e cria plataformas em concordância com a inclinação da rua. Além disso, pensa em particularidades de cada área de intervenção e considera as características locais e históricas.

Como no caso da Ladeira da Barroquinha, um local de passagem, que havia dois tipos de fluxo a serem considerados, o tipo que sai do terminal de ônibus em direção ao Centro Histórico e o tipo que quer frequentar o comércio local este, com outro tempo. Gerando como resultado projetual o desenho de uma grande escadaria que provém da organização dos usos; uma escada contínua que permite uma caminhada rápida que se desdobra em uma sequência de platôs que insinuam um caminhar mais lento.



PROPOSTA PROJETUAL



DIRETRIZES E PLANO DE INTERVENÇÕES PROJETUAIS

Diante das questões e levantamentos apresentados nos capítulos anteriores, foram definidas diretrizes que orientassem o desenvolvimento das ações projetuais. Foi pensado em diretrizes na escala da cidade, do bairro e do território popular, orientadas pelo âmbito do direito à cidade e à permanência.

ESCALA DA CIDADE

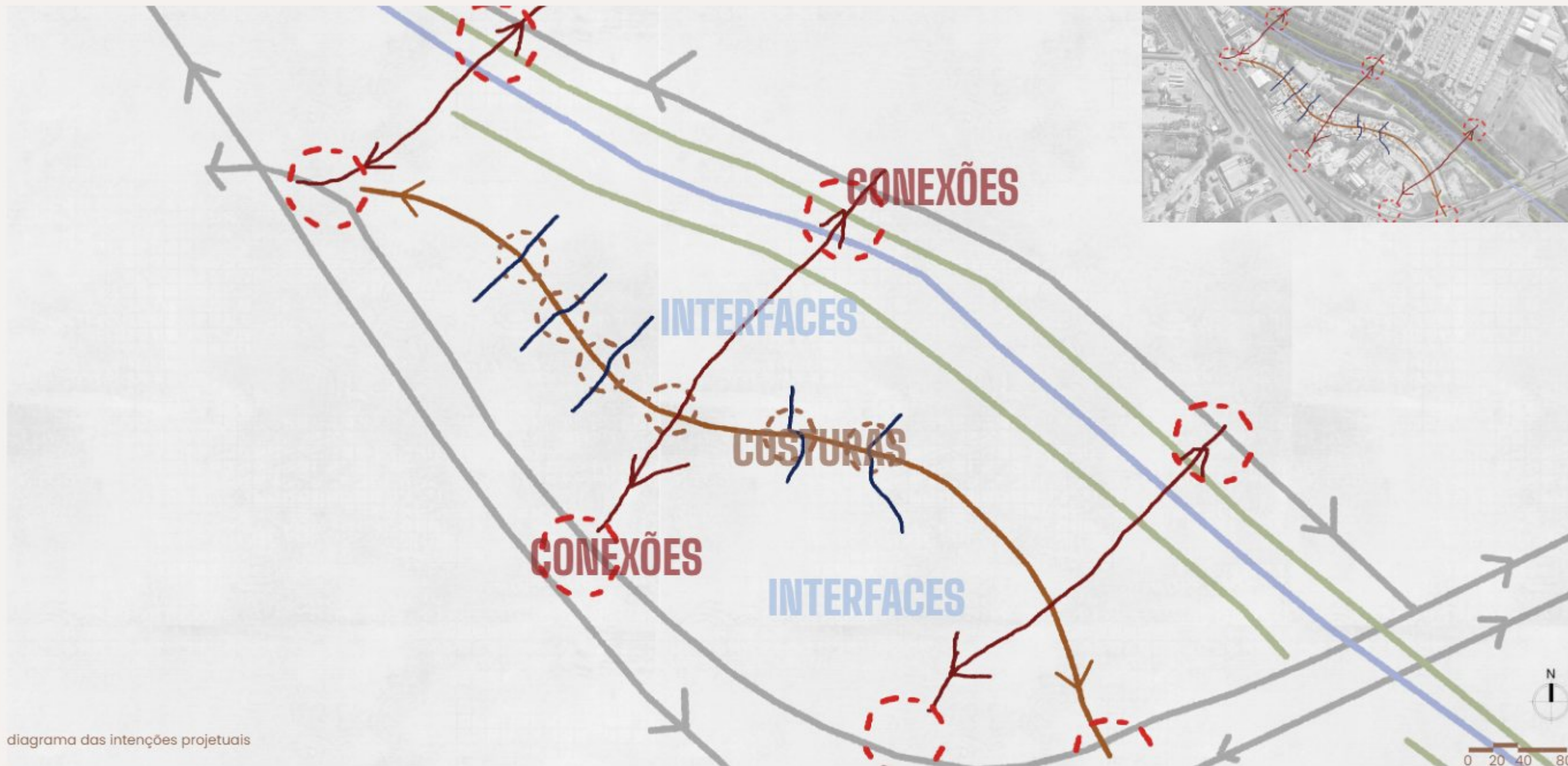
- Para a escala da cidade, foi pensado na proposição de demarcação de novas ZEIS 2, nas áreas centrais e estratégicas, próximas a eixos de mobilidade e de ofertas de emprego, a fim de garantir a permanência de famílias de baixa renda.
- Além disso, propõe-se a conexão dessas ZEIS com equipamentos já existentes, ou a proposição e novos equipamentos e espaços urbanos qualificados.
- Procura-se incentivar e fortalecer o uso de outros modais, como o cicloviário, promovendo a qualificação de vias, criação de novas ciclovias e o incentivo da interligação deste com o modal existente na cidade.

ESCALA DO BAIRRO

- Para a escala do bairro propõe-se a diversificação do uso do solo, incentivando usos destinados ao setor de comércio e serviço

ESCALA DO TERRITÓRIO POPULAR

- Criação e qualificação de novos eixos de circulação transversais a Rua Um, já existente
- Promover espaços livres com diversidade de usos
- Remover apenas as unidades que se encontram em situação insalubre e as unidades necessárias para a abertura desses novos eixos
- Utilização dos terrenos que estão abandonados, vazios, subutilizados e sem cumprir seu papel social
- Propor a criação de novas unidades habitacionais verticais e horizontais para o reassentamento das famílias removidas e para o adensamento de novas famílias.
- Implantar equipamentos públicos
- Proposta de novos acessos ao transporte público dentro da comunidade
- Propor a preservação da margem do Rio Jundiáí



PLANO GERAL DA INTERVENÇÃO

A partir de todos os elementos apreendidos através das leituras desenvolvidas, formulou-se uma proposta de intervenção.

Assim, como proposta projetual se coloca a necessidade do desenvolvimento de um Plano de Urbanização, que tem como intenção projetual a conexão da comunidade com o bairro, a partir de ligações peatonais e viárias; a costura do tecido da comunidade com as novas áreas habitacionais e de equipamentos propostas que realizariam então uma interface com esses tecidos consolidados, visando promover a permanência desse território popular e buscar o ressarcimento de direitos na área e o direito à cidade.

A proposta se desenvolve em duas escalas, que serão desenvolvidas na sequência: o Plano Geral e o Recorte Proposto.

PROPOSTA DE INTERVENÇÕES

Tendo em consideração as diretrizes e o plano geral da intervenção, propõe-se um parque linear com

os equipamentos de ensino e uma área de lazer junto à margem do rio, e a recuperação da zona de APP. Com essa intervenção entende-se que seria importante a criação de uma nova via de circulação rodada local, para acesso a esses equipamentos e como forma de reduzir a circulação de carros na Rua Um (atualmente único ponto de acesso ao interior da comunidade). Além disso em relação aos eixos de circulação, propõe-se uma nova ponte de acesso viário que dá a uma atual rotatória que permite o acesso à rodovia, e a criação de duas outras pontes de acesso peatonal e de ciclistas, como forma de integrar a comunidade ao bairro, e facilitar o acesso dos moradores, e a criação de dois novos pontos de ônibus, permitindo também uma conexão dos moradores com as linhas de mobilidade da cidade.

A proposição das novas unidades de habitação social ficaram concentradas mais a oeste da área de intervenção tendo acesso direto à marginal, e com passagens peatonais no seu interior com a criação de praças e áreas comerciais e de sociabilidade, permitindo uma possível integração com a comunidade.

Já em relação às remoções propostas, removeu apenas um número necessário a fim de permitir a ampliação das vielas existentes, atualmente muito estreitas e sem local de permanência.







O plano de massas seguinte permite identificar que a implantação dos edifícios tentou considerar quando necessários os aspectos topográficos do terreno, além disso a implantação foi pensada a fim de criar espaços de circulação e praças centrais de domínio público e áreas mais internas coletivas mas de domínio privado dos moradores.

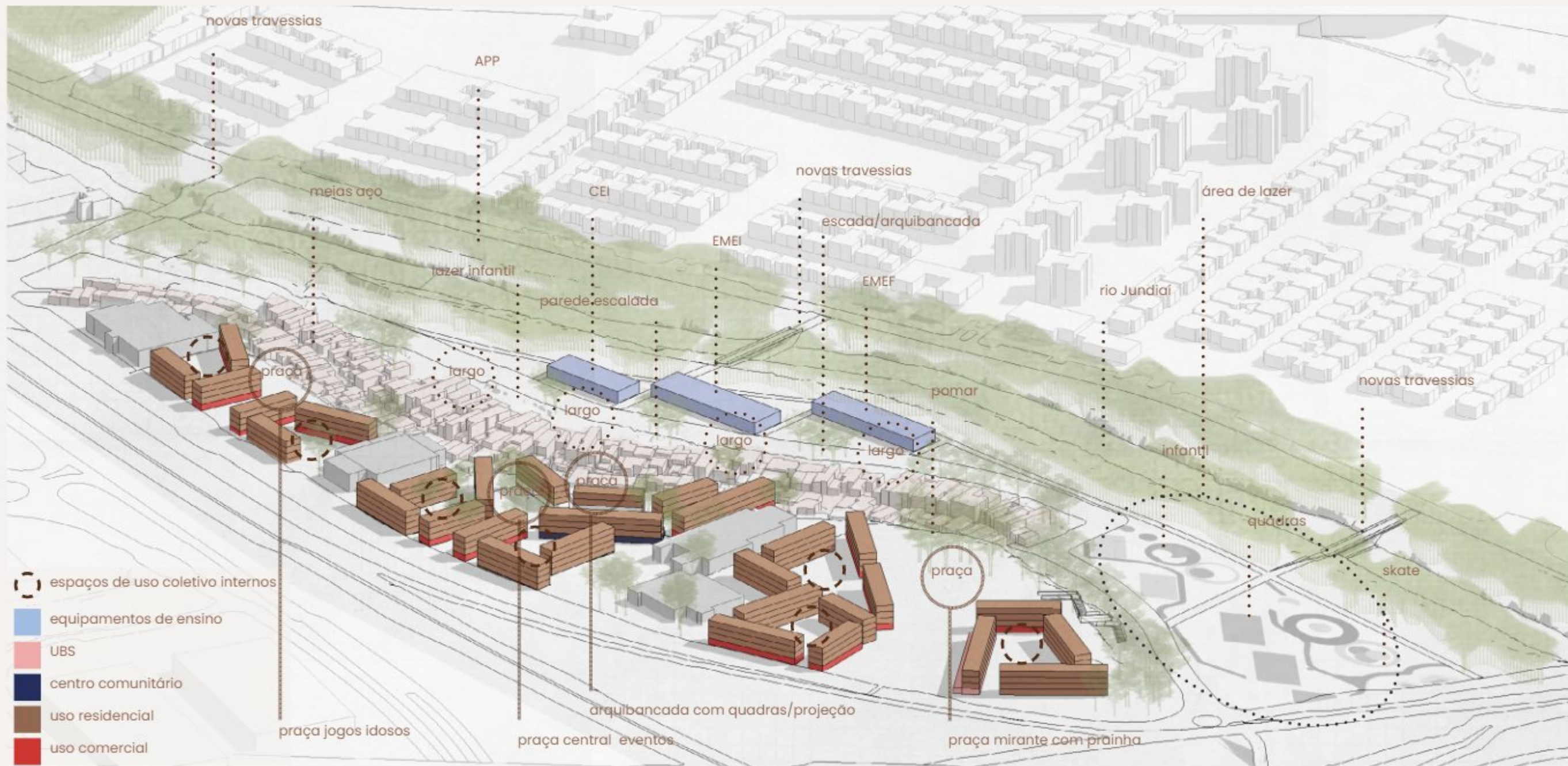
O uso comercial e de serviços no térreo dos edifícios localizados nesses novos eixos de circulação interna de acesso público, foi pensada como forma de ativar essas áreas e não gerar espaços ociosos e como forma de suprir algumas necessidades a comércios e serviços básicos gerados pelo adensamento.

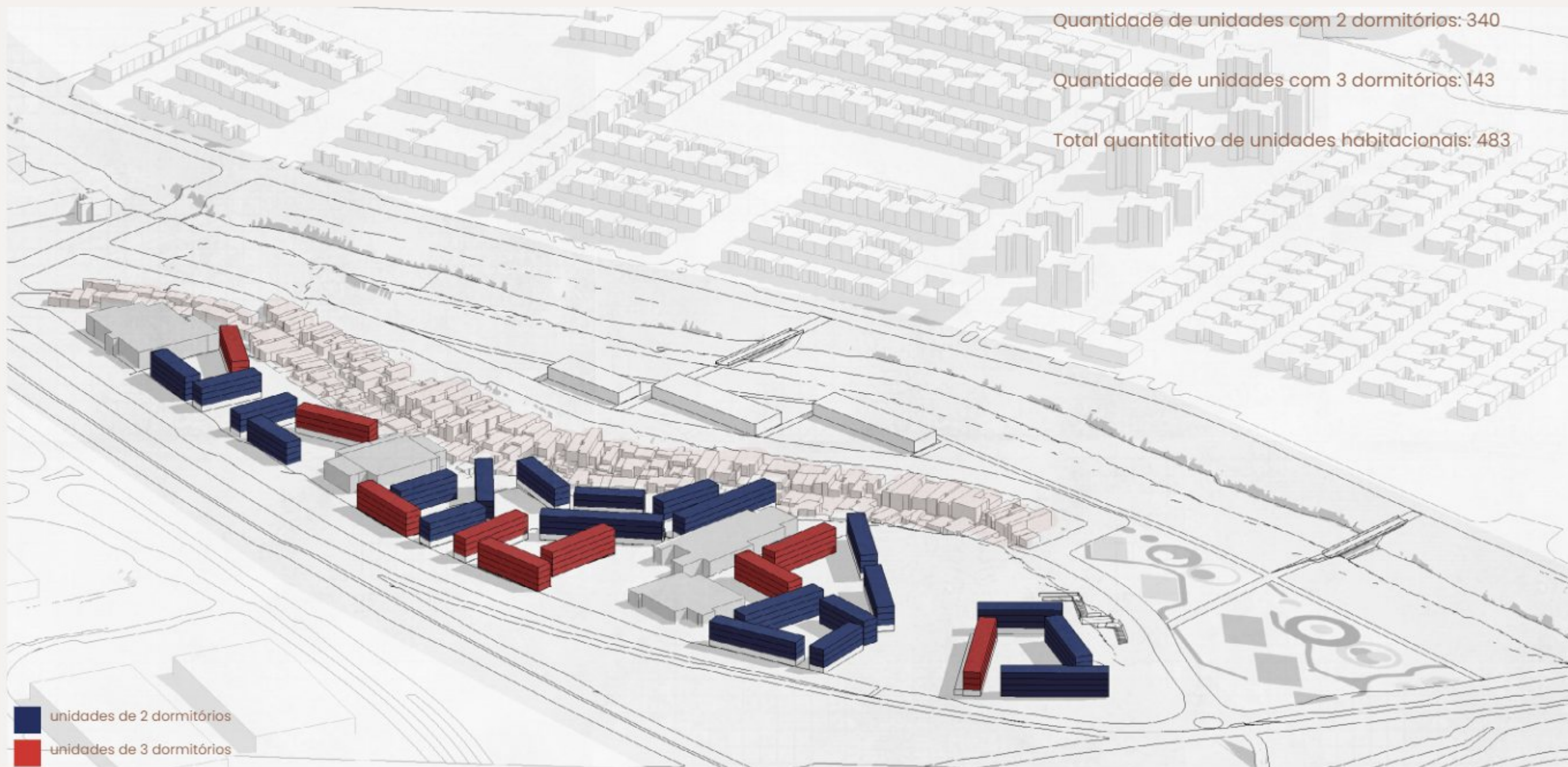
As unidades habitacionais foram pensadas em duas tipologias diferentes, uma com dois dormitórios e a outra com três, sendo distribuídas pelos terrenos de forma de permitissem diferentes faixas sociais e um maior ou menor adensamento populacional. Em conjunto a essas novas habitações sociais optou-se por concentrar os equipamentos de ensino junto com área de APP e a área de lazer também em continuidade a esta faixa de preservação, a fim de integrar os seus usos, mas também considerando a questão topográfica que apresentava uma característica mais plana.

Enquanto distribuiu-se em unidade com os edifícios

habitacionais outros equipamentos de uso comunitário de uso mais interno da comunidade, como o centro comunitário, mas também de uso do bairro, como o caso da UBS. Esses equipamentos foram propostos no térreo dessas unidades habitacionais.

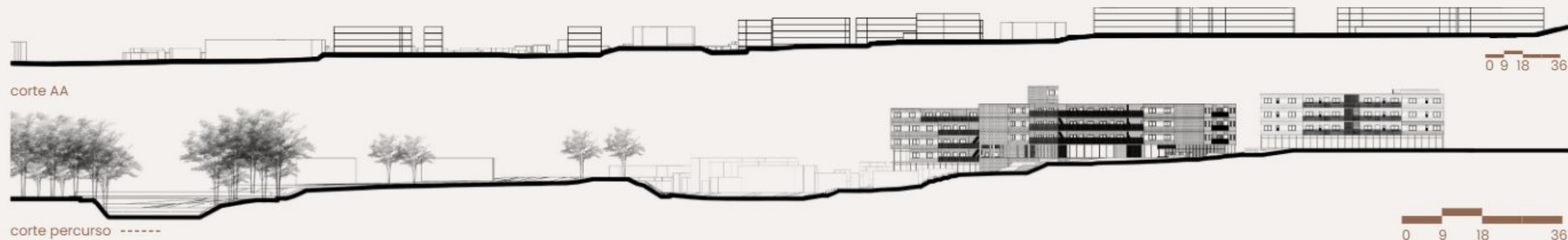
A circulação dos veículos, como já falado anteriormente e explicitado nos planos gerais apresentado anteriormente, foram deslocados para a nova via proposta, deixando a rua um ainda de circulação compartilhada, mas pensando-se nela apenas como via de acessibilidade as casas que não teriam acesso por outras vias, e como forma de abastecer os pontos de comércio local já existentes. Uma outra estratégia para que essa circulação de carros no interior da comunidade fosse reduzida, foi a criação de bolsões de estacionamento nas entradas da comunidade - estratégia já usada por muitos moradores - para que assim pudessem deixar seus carros em um lugar adequado e acessar as casas de forma peatonal.





CORTES

Os cortes realizados mostram as novas habitações sociais e equipamentos em relação a paisagem local. Eles ajudam também a entender melhor a questão da topografia local e de como ela foi trabalhada no projeto,



sendo possível ender a disposição dos prédios a favor da topografia e como as “faixas” da APP, da comunidade e das unidades habitacionais se costuram com as escadarias e com suas características particulares.

DEFINIÇÃO DE RECORTE DE DETALHAMENTO

A partir do desenvolvimento do projeto, percebeu-se a necessidade da escolha de uma área de recorte a ser mais detalhada em relação à área total. Pela situação conformada pela implantação e as características locais, percebe-se o potencial da região central que abrange todas as questões a serem trabalhadas, em relação à travessia com a ponte peatonal para a outra margem do rio Jundiaí, os equipamentos de ensino, a comunidade e as costuras dessas áreas por meio de escadarias, e intervenções que permitissem a apropriação dos moradores. Além de ser a região que apresenta as questões topográficas mais desafiadoras em relação à implantação das edificações e da conformação do espaço público do seu entorno.

Neste recorte procurou-se então trabalhar com mais precisão nos pontos de acesso dos edifícios, os fluxos verticais e horizontais. Além disso pensou-se com mais detalhe seguindo as curvas de nível, quais regiões se fazia necessário, ou então possível a necessidade de escadas e arquibancadas que pudessem ser

trabalhadas não somente como passagem, mas local de permanência e apropriação dos moradores para diversos usos, e nas vielas uma integração com o comércio local e a possibilidade de expansão desses para as ruas. O objetivo deste recorte também foi definir melhor as áreas coletivas de domínio privado dos moradores e as de domínio público da população.







PERCURSO

Diante das questões e levantamentos apresentados ao longo do projeto, buscou-se nesse percurso representar algumas das diversas apropriações que seriam possíveis

serem realizadas por parte dos moradores. E também retratar as diferentes urbanidades propostas.



APROXIMAÇÃO DAS HABITAÇÕES E DA COSTURA COM A COMUNIDADE

Julgou-se importante identificar os pontos de acesso e fluxo dos edifícios, de forma que ajudassem a compor os térreo que hora se abriam para comércio, hora abrigavam equipamentos coletivos e em outros momentos se davam por pilotis a fim de abrigar todas as dinâmicas que a topografia e a conformação dos usos propostos abrigavam.

Buscou-se também representar mais detalhadamente a conexão desses espaços com a Meias-Aço, e considerando as condições já existentes, como o comércio local, como forma de ativar ainda mais esses locais.



Conforme já apresentado anteriormente optou-se por desenvolver unidades de 2 dormitórios e três dormitórios, elas foram dispostas da melhor forma a se adequar aos módulos e tamanhos das âminas projetadas.

Há um certo dinamismo na implantação destes edifícios, com os corredores de acesso para a habitação sendo direcionados ou para as áreas coletivas internas ou para esse espaço público proposto.







4

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho procurou a partir das questões teóricas e das leituras do território em que se insere, explorar as formas de pensar na moradia, nos equipamentos e nos espaços públicos em territórios heterogêneos e tecidos urbanos complexos. A extensão da área e o desejo de abordar essas diferentes áreas da intervenção urbana não possibilitaram chegar em detalhamentos ou no aprofundamento do desenvolvimento de todas as áreas do recorte, mas ao mesmo tempo trabalhar em diferentes escalas e abordar diversas questões que permeiam as cidades contemporâneas foi um processo de trabalho muito enriquecedor.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARDOSO, Adauto. **Avanços e desafios na experiência brasileira de urbanização de favelas.** Cadernos Metrôpole, n. 17, 2007. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8771>. Acesso em: 25 jun. 2022

DAS, Veena; POOLE, Deborah. **El estado y sus márgenes. Etnografías comparadas.** Cuadernos de Antropología Social. n. 27, 19-52, 2008. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180913917002>. Acesso em: 25 jun. 2022

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** Tradução de T. C. Netto. São Paulo: Documentos, 1969.

MARICATO, Ermínia. **Metrôpole, legislação e desigualdade.** Estudos Avançados, [S. l.], v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9928>. Acesso em: 25 jun. 2022.

MARICATO, Ermínia. **A cidade é um grande negócio.** Teoria e debate, n. 03, 1988. Disponível em: <https://teoriaedebate.org.br/1988/06/15/a-cidade-e-um-grande-negocio/>. Acesso em: 25 jun. 2022.

PIMENTA, Tatiana R.; LEONELLI, Gisela C. V. **Tão perto, tão longe: paralelos entre favelas e condomínios horizontais fechados.** SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE URBANIZAÇÃO DE FAVELAS, URBFAVELAS, Salvador/BA/Brasil. 2018 Disponível em: <http://www.sisgeenco.com.br/sistema/urbfavelas/anais2018a/ARQUIVOS/GT5-363-156-20180820202712.pdf>. Acesso em: 31 ago. 2023

PIMENTA, Tatiana R. **Condomínios horizontais fechados e favelas: semelhanças e diferenças.** 1 recurso online (237 p.) Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Campinas, SP. 2019. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1639388>. Acesso em: 31 ago. 2023.

PÍREZ, Pedro. **Las heterogeneidades en la producción de la urbanización y los servicios urbanos en América Latina.** Territorios, n. 34, 87-112, 2016.

Disponível em: dx.doi.org/10.12804/territ34.2016.04. Acesso em: 25 jun. 2022

SHIMBO, Lúcia Zanin. **Sobre os capitais que produzem habitação no Brasil.** Novos Estudos CEBRAP, n. 105, p. 119-133, 2016. Disponível em: <http://novosestudos.uol.com.br/v1/contents/view/1639>. Acesso em: 25 jun. 2022.



R