

## **Habitação de interesse social em Criciúma – SC: análise comparativa de estudos de caso**

### **Social Housing in Criciúma - SC: comparative analysis of case studies**

Bruna Manique Barreto Fernandes

Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
Brunamanique@hotmail.com

Juliana Somavilla Crocetta

Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
psicologajulihotmail.com

Amanda Ferro Mazzuco

Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
amanda\_mazzuco@hotmail.com

Ranieri Lourenço Amaro

Acadêmica de Arquitetura e Urbanismo - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
ranieridarosa@hotmail.com

Jorge Luiz Vieira

Arquiteto e Urbanista, mestre em Geografia pela UFSC e doutorando em Arquitetura pelo  
PROPAR - UFRGS - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
jov@unesc.net

Ademir França

Arquiteto e urbanista (UFSC) e mestre em Planejamento Urbano pelo PROPUR - UFRGS -  
Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
ademir.franca@ig.com.br

Larissa Carvalho Trindade

Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFSC - Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC,  
Avenida Universitária, 1105, Bairro Universitário, CEP 88806-000, Criciúma - SC, Brasil  
Larissact@gmail.com

## Resumo

O crescimento da produção de Habitação de Interesse Social (HIS) em todo o Brasil é um fato evidente. Atualmente, essa produção é assegurada por programas federais como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), que oferecem financiamento às populações com poucos recursos, a fim de garantir seu direito à habitação. Este trabalho reflete a respeito da qualidade dos projetos feitos para conjuntos habitacionais de interesse social em Criciúma, apresentando resultados iniciais do Projeto de Extensão - “Habitação Social em Criciúma - Levantamento de Habitabilidade da Produção do Período de 1985-2013. Neste artigo também discutimos alguns aspectos dos projetos, tais como: área de implantação, qualidade dos espaços criados, níveis de habitabilidade, apropriação por parte dos moradores e questionamos se os aspectos quantitativos não têm sido amplamente visados enquanto os qualitativos têm sido esquecidos ou colocados em detrimento. Para isto, parte-se da análise comparativa de três conjuntos levantados nos últimos meses, abordando: área de implantação, qualidade dos espaços criados e níveis de habitabilidade. Os resultados levam ao questionamento do atual modelo de implantação de Habitações de Interesse Social (HIS) no Brasil, que pode estar provocando o agravamento de problemas como a periferização e a segregação social.

Palavras-chave: Habitação de Interesse Social; projetos de conjuntos habitacionais; tecidos habitacionais.

## Abstract

The growth of social housing production in Brazil is an obvious fact. Currently, this production is assured by federal programs such as the Growth Acceleration Program and the Minha Casa, Minha Vida (My house, my life), which offer financing to people with few resources to ensure their right to housing. This paper reflects on the quality of social housing projects built in Criciúma, presenting the initial results of the Extension Project - "Social Housing in Criciúma - Survey of Livability Production of the 1985-2013 period". In this article we also discuss some aspects of projects such as: area of deployment, quality of spaces created, levels of habitability, ownership by the residents and questioned if the quantitative aspects have not been widely pursued while qualitative forgotten or have been placed in detriment. In order to this, a comparative analysis of three housing developments is carried out, addressing: areas, spaces quality and levels of habitability. The results lead to the questioning of the current model for Social Interest Housing in Brazil, which might be causing the worsening of problems such as peripherization and social segregation.

Key-words: social housing; projects of social housing development; housing frameworks.

## 1. INTRODUÇÃO

Novos conjuntos habitacionais de interesse social têm sido construídos em todo o território nacional, na tentativa de suprir a demanda por habitação. Essa produção foi alavancada pela criação de programas federais como o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC (2007) e Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV (2009). A implantação de conjuntos construídos a partir de financiamentos tem sido muito significativa no cenário atual da Habitação de Interesse Social no Brasil, entretanto, ainda que os números sejam expressivos, a qualidade apresentada por boa parte desses conjuntos parece ser questionável, principalmente em seus aspectos tipológicos formais e espaciais.

No presente artigo, propõe-se uma reflexão acerca da qualidade dos projetos feitos para habitação de interesse social em Criciúma, a partir dos levantamentos realizados e das discussões e reflexões construídas durante a primeira etapa do Projeto de Extensão - *“Habitação Social em Criciúma - Levantamento de Habitabilidade da Produção do Período de 1985-2013”*, que teve início em março de 2014.

Desenvolvido no Curso de Arquitetura da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), o Projeto de Extensão tem como finalidade levantar a produção dos conjuntos habitacionais construídos entre os anos 1985 e 2013 no município de Criciúma, de modo a compor um banco de informações de população atendida, número de unidades produzidas, localização em relação aos equipamentos comunitários, linhas de transporte público e serviços urbanos existentes nas proximidades, e níveis de habitabilidade, entre outros.

Pretende-se que o material produzido pelo Projeto possa vir a contribuir para o planejamento urbano de Criciúma e para atividades de ensino e futuros projetos de pesquisa e extensão nos cursos da UNESC, especialmente para o curso de Arquitetura e Urbanismo, no campo do projeto de habitação e dos assentamentos urbanos populares.

## 2. JUSTIFICATIVA

A produção de habitação de interesse social tem avançado visivelmente por todo o país nas últimas décadas. Em Criciúma, local de estudo do presente artigo, conjuntos habitacionais de interesse social

tem se multiplicado, subsidiados, sobretudo, por programas como *“Minha Casa, Minha Vida”*.

Em sua grande maioria, os conjuntos de habitação de interesse social são implantados distantes da área urbana consolidada, em áreas com carência de equipamentos urbanos, gerando problemas de tempo de deslocamento, e dificuldades com transporte público. Ao implantar esses conjuntos em áreas afastadas e vulneráveis, o poder público está excluindo uma população e contribuindo com o processo de periferização. Segundo Bonduki (2004), a implantação dos conjuntos habitacionais de interesse social distante da área urbana consolidada reduziu o custo das moradias, mas ampliou a distância física entre as classes sociais, contribuindo muito para segregação social.

Os projetos feitos para habitação de interesse social são comumente desvinculados de seu meio físico, e desconsideram o entorno no qual estão inseridos. Com unidades habitacionais repetitivas, os conjuntos não possuem praças ou espaços de brincar convidativos, quando os possuem. As poucas áreas de convivência para moradores não possuem elementos básicos como bancos e arborização. Por outro lado, muita área é destinada a estacionamento e circulação de carros, gerando espaços que não fomentam o sentido de apropriação em seus moradores. Quase sempre uniformes e comuns, os projetos demonstram total ausência de criatividade projetual, como se um baixo padrão de qualidade se tornasse aceitável por se tratar de habitação de interesse social.

Ademais, é inegável a semelhança existente entre conjuntos construídos ainda na década de 80 e os mais recentes, construídos nos anos de 2012 e 2013. De lá para cá, as tecnologias e as técnicas construtivas avançaram consideravelmente. Os projetos para conjuntos habitacionais de interesse social, entretanto, permaneceram estagnados, e parecem estar repetindo o mesmo histórico de erros do extinto BNH.

O que se percebe é que a atual produção de habitação de interesse social se parece muito com o modelo de produção feito pelo BNH há décadas atrás, que segundo Azevedo (1996), configurou-se, com o passar dos anos, em baixo desempenho social e liquidez. Parece se tratar de uma produção em série e em larga escala, que coloca os aspectos qualitativos em detrimento aos quantitativos, e a busca por amenizar o déficit habitacional acima das necessidades do usuário.

### 3. MÉTODO EMPREGADO

A pesquisa iniciou com um levantamento de dados dos conjuntos habitacionais construídos entre 1985 e 2013, junto aos órgãos envolvidos em cada um dos programas financiadores. De posse dos projetos arquitetônicos, passou-se a elaboração de fichas individuais de catalogação de cada conjunto, contendo dados tais como: dados do projeto, programa de necessidades, técnicas construtivas, áreas livres e equipamentos comunitários, tipologia das unidades, padrões de implantação e de inserção no entorno imediato.

O passo seguinte consistiu-se de visitas *in loco* aos conjuntos levantados, buscando a conferência das informações e o registro fotográfico do conjunto, tanto das áreas edificadas como dos espaços livres coletivos, como praças, jardins e estacionamentos. As visitas também acabam por gerar conversas informais com alguns moradores, que relatam observações a respeito das vantagens e desvantagens do conjunto onde vivem e as suas necessidades enquanto usuários.

No período de cinco meses, foram levantados vinte e cinco conjuntos habitacionais verticais. Uma vez sistematizados os dados, selecionaram-se três exemplos emblemáticos para análise comparativa. Os conjuntos foram escolhidos por demonstrarem diferentes níveis de qualidade, percepção corroborada pela aplicação de certos parâmetros comparativos, a saber: 1. Áreas livres, 2. uso de vegetação/paisagismo, 3. espaços de lazer, 4. transição de público e privado, 5. topografia, 6. circulação de automóveis e pedestres, 7. tratamento dos afastamentos, 8. localização/entorno, e 9. apropriação pelos moradores.

### 4. ESTUDOS DE CASO

Criciúma localiza-se no sul do estado de Santa Catarina, sendo um dos pólos da rede urbana microrregional. Com área total de 235,628 km<sup>2</sup>, o município conta com 202.395 habitantes (IBGE, 2013).

Historicamente, desde 1917 Criciúma teve sua base econômica marcada pelas atividades mineradoras, chegando a ser conhecida como “Cidade do Carvão” com destaque no cenário nacional. Segundo Scheibe (2005), a partir de 1960, com a mecanização das minas, iniciou-se uma grave crise social na indústria carbonífera, e muitos mineiros foram demitidos.

Para abrandar essa crise, o governo ofereceu incentivos financeiros, através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES),

estimulando a instalação de novas indústrias, diversificando a economia da região. Atualmente, a economia de Criciúma recebe destaque nos setores cerâmicos, metalúrgicos, supermercadista, vestuário, extração do carvão mineral, construção civil e setor químico.

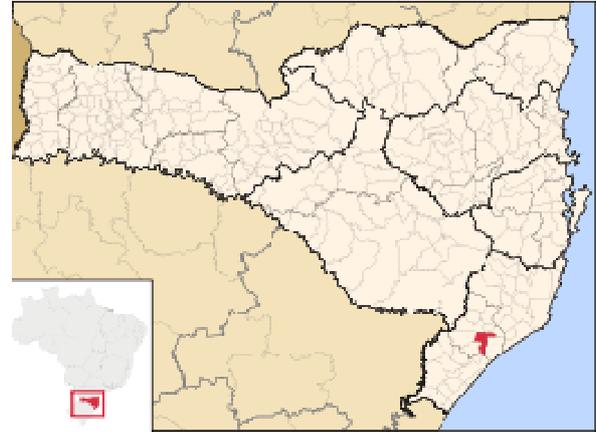


Figura 01 – Localização de Criciúma em Santa Catarina. Fonte: Google Maps, 2014.

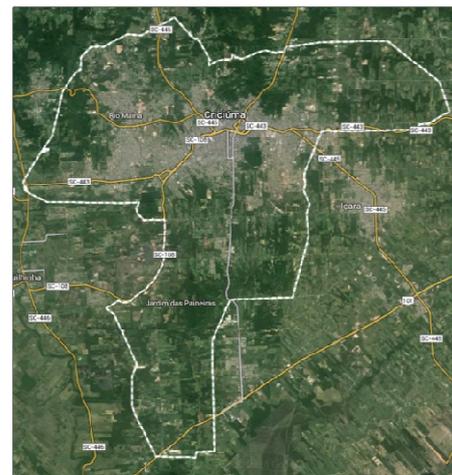


Figura 02 – Mapa de Criciúma. Fonte: Google Earth, 2014

#### 4.1 Residencial Venezia

Localizado em uma área periférica da cidade, entre os bairros São Sebastião e Santa Luzia, o Residencial Venezia terminou sua construção no ano de 2007 e é um dos poucos exemplares construídos em alvenaria estrutural.



Figura 03 – Localização do Residencial Venezia.  
Fonte: Google Maps, 2014.



Figura 04 – Zoom da localização do Residencial Venezia. Fonte: Google Maps, 2014.

Possui algumas áreas de lazer, como salão de festas, playground (fig. 05) e quadra de areia. Observou-se *in loco* que a quadra está implantada com orientação solar não recomendada (leste/oeste), o que causa o ofuscamento constante nos usuários. O paisagismo nas áreas externas do conjunto é escasso, não contemplando arborização para sombreamento dos espaços do conjunto, somente arbustos e vasos com plantas e flores podem ser vistos nos acessos dos edifícios (fig 06).



Figura 05 – Playground com quadra de areia ao fundo. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.



Figura 06 – Residencial Venezia.  
Fonte: Arquivo do Autor, 2014.

A topografia em que o conjunto está implantado consiste em um grande platô, solução amplamente utilizada em projetos de habitação de interesse social. Nos afastamentos do terreno encontram-se dois grandes taludes (fig. 07, 08), resultantes das modificações topográficas, que representam uma grande área subutilizada do conjunto.



Figura 07 – Talude da fachada Sudeste. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.



Figura 08 – Talude da fachada Noroeste. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.

Grande parte das áreas pavimentadas do conjunto é destinada à circulação e ao estacionamento de automóveis, em detrimento do pedestre que dispõe de um passeio muito estreito para se deslocar pelo interior do conjunto.



Figura 09 – Passeio de pedestre estreito contrastando com amplo espaço destinado ao carro. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.



Figura 10– Mata Nativa na fachada Oeste. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.

Um elemento de grande destaque deste conjunto é uma mata de vegetação nativa nos fundos do lote (fig.10), em que poderiam ser criados espaços para o lazer e convívio, com diversas atividades para a integração dos moradores. Lamentavelmente, essa área não tem apropriação por parte dos moradores, encontrando-se subutilizada e com pouca manutenção.



Figura 11– Acesso de um dos Blocos Residenciais. Fonte: Arquivo do Autor, 2014.

A transição entre áreas públicas e privadas é inexistente, e essa mudança é brusca. Positivamente, a altura das janelas do primeiro pavimento são altas o suficiente para que quem passe não veja o interior das unidades (fig. 11). No entorno do conjunto, os moradores estão servidos por poucos estabelecimentos comerciais, e uma linha de ônibus, que mesmo possuindo uma parada próxima do conjunto, funciona com pouca disponibilidade de horários.

#### 4.2 Residencial Aeroporto

O conjunto Aeroporto é o mais antigo dos conjuntos levantados, sendo construído no início da década de 1980. Localizado em uma área nobre da cidade, em frente ao Paço Municipal, o conjunto tem suas necessidades de comércio, serviços e transporte público supridas, pela proximidade com a Av. Santos

Dumont, uma das mais importantes vias da cidade de Criciúma.



Figura 12 – Localização do Residencial Aeroporto.  
Fonte: elaborado a partir de Google Maps, 2014.

Entretanto, o conjunto é marcado pela funcionalidade, não possuindo em suas áreas livres espaços de convívio e lazer para os moradores, senão circulação e estacionamentos de automóveis (fig. 14).



Figura 13– Zoom da localização do Residencial Aeroporto  
Fonte: Google Maps, 2014.

O paisagismo se resume a espécies vegetais concentradas nas fachadas lindadeiras às vias (fig.15).



Figura 14– Circulação interna. Fonte: Arquivos do Autor, 2014.



Figura 15– Arborização mais significativa do conjunto. Fonte: Arquivos do Autor, 2014.

A topografia local é relativamente plana, de modo que o terreno do conjunto aparentemente não sofreu modificações.

A transição entre público e privado é feita pela mudança de pavimentação (fig.16), ainda que sutilmente, demonstra que aquela área não é mais de domínio público. Uma questão muito desfavorável presente no conjunto Aeroporto é a insegurança, que é nitidamente um problema para os moradores. As janelas e sacadas, principalmente do andar térreo, possuem muitas grades e correntes, a fim de proporcionar mais segurança (fig. 17).



Figura 16– Mudança de pavimentação: Diferenciação público-privado.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014.



Figura 17– Sacada de unidade térrea.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014.

#### 4.3 Residencial Olavo Bilac

O Residencial Olavo Bilac teve sua construção terminada em 1988.



Figura 18– Localização do Residencial Olavo Bilac. Fonte: Google Maps, 2014.

Localizado às margens da Av. Santos Dumont, no Bairro de mesmo nome, possui facilidade de acesso a comércio e serviços, além de rotas de transporte público que suprem a área, igualmente ao conjunto Aeroporto.



Figura 19 – Zoom de localização do Residencial Olavo Bilac. Fonte: Google Maps, 2014.

Possui, diferente da maioria dos conjuntos de interesse social, áreas livres com tratamento, que

propiciam a convivência e interação dos moradores (fig.20).

É notável a presença de um paisagismo mais elaborado, com plantas ornamentais, que criam jardins e caminhos mais interessantes. Esse paisagismo ornamental se destaca nos afastamentos do terreno (fig.21), área que comumente é esquecida nos projetos, e nas áreas internas do conjunto.



Figura 20–Área de lazer no Residencial Olavo Bilac.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014



Figura 21–Tratamento dado aos afastamentos.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014.

Acredita-se que a topografia plana seja natural, considerando que o entorno imediato possui topografia pouco acidentada. A fim de priorizar os pedestres e criar espaços utilizáveis por pessoas, o estacionamento de carros fica isolado, não competindo por espaço nas áreas do conjunto, entretanto o caminho ao estacionamento transpassa a área coletiva do conjunto. A transição entre as

áreas públicas e privadas é bem elaborada com pavimentações diferenciadas, e vegetação próxima a algumas janelas, como meio de inibir o intruso. Vale destacar que os acessos receberam tratamento (fig.23), assim como os caminhos do conjunto, algo incomum, que valoriza muito os espaços coletivos, e fomenta a apropriação dos moradores.



Figura 22 – Transição Público- Privado.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014.



Figura 23 – Acesso de um dos Blocos Residenciais.  
Fonte: Arquivos do Autor, 2014.

## 5. RESULTADOS OBTIDOS

Observou-se que em todos os três conjuntos apresentados as necessidades dos usuários são supridas apenas parcialmente. O Conjunto Olavo Bilac apresentou soluções nos aspectos paisagísticos, se utilizando de vegetação ornamental e arbustiva no interior do conjunto e nos afastamentos. Os Conjuntos Venezia e Aeroporto apresentaram descaso com o uso das vegetações, não trabalhando a vegetação como elemento paisagístico, e nem se apropriando das vegetações existentes. Todos os conjuntos descritos apresentaram problemas com a Transição do Público-Privado. O Conjunto Venezia possui janelas altas, que não permite a quem passa ver o interior das edificações, entretanto, não possui nenhuma vegetação ou elemento arquitetônico que impeça a aproximação do intruso.

O Conjunto Aeroporto demonstra a Transição do Público-Privado, sobretudo utilizando diferenciação das pavimentações. Porém, as janelas são baixas e não existem elementos que impeçam a aproximação do intruso. Isso expõe a intimidade dos moradores, além de provocar sentimento de insegurança. O Conjunto Olavo Bilac possui, em alguns casos, janelas altas e vegetação que impede a aproximação do estranho, em outros, porém, possui janelas baixas, sem a presença de elemento inibidor, caracterizando assim, uma deficiência.

A topografia dos conjuntos Aeroporto e Olavo Bilac são naturalmente planas. O Conjunto Venezia tem a topografia visivelmente modificada. O conjunto está implantado sobre um platô, possuindo em suas laterais dois grandes taludes, de resultam em uma grande área sem uso. A Circulação de Carros / Pedestres apresenta problemas nos três conjuntos. O Conjunto Venezia disponibiliza uma grande área para circulação de estacionamento de automóveis, e aos pedestres restam passeios estreitos. O Conjunto Aeroporto não prevê passeio para pedestre, contemplando somente o automóvel. O Conjunto Olavo Bilac possui que priorizam o pedestre, entretanto, sua área coletiva é caminho para os automóveis chegarem ao estacionamento.

O Conjunto Olavo Bilac foi o que apresentou melhores resultados quanto ao tratamento dos afastamentos e áreas livres, se utilizando de vegetação e mobiliário. Os conjuntos Aeroporto e Venezia se mostraram mais deficientes nesses aspectos, de modo que essas áreas permaneciam sem uso e esquecidas. Os Conjuntos Aeroporto e Olavo Bilac não têm sido prejudicados por sua localização na cidade, pois, pela proximidade com a Avenida Santos Dumont possuem oferta de comércio e serviços, diferentemente do conjunto

Veneza, que se encontra distante do restante da cidade, e possui algumas deficiências quanto a equipamentos e comércio, e sofre principalmente com a pouca disponibilidade do transporte público.

Finalmente, observa-se que os níveis de qualidade dos parâmetros analisados neste trabalho determinam o nível de apropriação dos usuários desses conjuntos. Elaboramos um Quadro Comparativo, para colaborar na compreensão da discussão:

PARAMÊTROS	VENEZIA	AEROPORTO	OLAVO BILAC
1.Áreas Livres	Razoável	Ruim	Razoável
2.Paisagismo	Ruim	Ruim	Bom
3.Espaço de Lazer	Razoável	Ruim	Razoável
4.Trans.Público/Privado	Razoável	Razoável	Razoável
5.Topografia	Ruim	Bom	Bom
6.Circulações	Razoável	Ruim	Razoável
7.Afastamentos	Ruim	Razoável	Bom
8.Localização/Entorno	Razoável	Bom	Bom
9.Apropriação Moradores	Razoável	Ruim	Bom

Figura 24 – Quadro comparativo. Fonte: Criação do Autor, 2014.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Incentivos financeiros por parte do poder público têm tornado possível a construção de habitação para a parcela da população com menos recursos financeiros. O conceito de habitação, entretanto, ultrapassa os aspectos físicos do espaço de morar, e tem relação com espaços para brincar, recrear e conviver de maneira segura.

Verificou-se que, ainda que investimentos financeiros sejam aplicados para a construção das unidades habitacionais, pouca ou nenhuma atenção tem sido dada a espaços coletivos dos conjuntos.

Faz-se necessário uma reformulação na forma de se fazer HIS, nas escolhas das áreas de implantação de muitos conjuntos, para os quais têm sido destinadas áreas longínquas e com pouca infraestrutura e equipamentos urbanos e, na etapa de projeto, em que se devem contemplar os espaços coletivos do conjunto e as áreas livres, e não somente as edificações e os espaços de estacionamento e circulação de veículos.

## Referências Bibliográficas

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luis Aureliano G. de (orgs.). *A crise da moradia nas grandes cidades – da questão da habitação à reforma urbana*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1996.

BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2010*. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acessado em 27 de Agosto de 2014.

LUCINI, Hugo Camilo. *Habitação social: procurando alternativas de projeto*. Itajaí, SC: Ed. UNIVALI, 2003. 131p. (Raízes ; n.6)

SCHEIBE, Luiz Fernando; FURTADO, Sandra Maria de Arruda; BUSS, Maria Dolores (Org.). *Geografias entrelaçadas: ambiente rural e urbano no sul de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. UFSC; Criciúma, SC: Ed. UNESC, 2005.

### **Agradecimentos**

Os autores agradecem a UNACET pelo apoio financeiro sob forma de bolsa auxílio aos quatro acadêmicos, e a Prefeitura Municipal de Criciúma, que em convênio com a UNESCO, ofereceu condições para que nossas investigações tivessem êxito.