

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE VÁRZEA GRANDE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU
MESTRADO ACADÊMICO EM ARQUITETURA E URBANISMO DO UNIVAG**

VICTÓRIA FERREIRA GALVÃO

**AVALIAÇÃO DA INSERÇÃO URBANA DO EMPREENDIMENTO MCMV:FERRAMENTA
PARA PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL**

**Várzea Grande – MT
2025**

VICTÓRIA FERREIRA GALVÃO

**AVALIAÇÃO DA INSERÇÃO URBANA DO EMPREENDIMENTO MCMV:FERRAMENTA
PARA PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL**

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo do UNIVAG (Centro Universitário de Várzea Grande/MT) como parte do requisito à obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Arquitetura, Cidade e Território.

Linha de pesquisa: Desenvolvimento Territorial e Local

Mestranda: Victória Ferreira Galvão

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5764536607893012>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-0898-0196>

Orientadora: Prof^ª Dra. Jeane Aparecida Rombi de Godoy

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0523103672261680>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4577-4651>

Coorientadora: Prof^ª. Dra. Natália Sanches e Souza

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2878290401700822>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2950-4611>

**Várzea Grande - MT
2025**

Ficha catalográfica elaborada por Douglas Rios (CRB1/1610)
Biblioteca Silva Freire – Univag Centro Universitário

G182a

Galvão, Victória Ferreira.

Avaliação da Inserção Urbana do Empreendimento MCMV: Ferramenta para Planejamento Urbano Sustentável / Victória Ferreira Galvão. - - Várzea Grande-MT: Univag, 2025.
204 fls.

Orientadora: Profª. Drª. Jeane Aparecida de Rombi Godoy
Coorientadora: Profª Drª Natália Sanches e Souza

Dissertação (Mestrado) Univag, Curso de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo – Área de concentração: Arquitetura, Cidade e Território - Linha de Pesquisa: Desenvolvimento Territorial e Local – Várzea Grande-MT, 2025.

1. Inserção Urbana. 2. Planejamento Urbano Sustentável. 3. Habitação de Interesse. 4. Minha Casa Minha Vida. 5. LabCidade/ITDP.

CDU 72
CDD 720

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

Aos 16 dias do mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e cinco, às 13:30 horas, reuniu-se por meio de videoconferência a Comissão Examinadora de Dissertação do **Programa de Pós- Graduação Stricto Sensu – Mestrado Acadêmico em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário de Várzea Grande – UNIVAG**, com a finalidade de proceder à defesa pública da dissertação apresentada pelo(a) discente **Victória Ferreira Galvão**, matrícula nº 0980100222, como requisito final para a obtenção do **TÍTULO DE MESTRE**.

A dissertação, intitulada "**Avaliação da Inserção Urbana do Empreendimento MCMV: Ferramenta para Planejamento Urbano Sustentável**", está vinculada à **Área de Concentração "Arquitetura, Cidade e Território"**, dentro da Linha de Pesquisa "Desenvolvimento Local e Territorial".

A sessão foi iniciada com a exposição do trabalho pelo(a) discente, conforme as normas regulamentares do Programa, sob orientação da Profa. Dra. Jeane Ap. Rombi de Godoy. Em seguida, a banca procedeu à arguição, composta pelos seguintes membros:

Presidente: Profa. Dra. Jeane Aparecida Rombi de Godoy – PPGAU/UNIVAG

Coorientadora: Profa. Dra. Natallia de Souza– PPGAU/UNIVAG

1º Membro Avaliador: Profa. Dra. Flávia Maria de Moura Santos (UFMT)

2º Membro Avaliador: Profa. Dra. Sandra Medina Benini (PPGAU/UNIVAG)

Após a arguição e as devidas respostas do(a) candidato(a), a banca examinadora reuniu-se em sessão reservada para deliberação, atribuindo o seguinte parecer final:

Aprovado(a)

Aprovado(a) com restrições

Reprovado(a)

Nada mais havendo a tratar, a Presidente da Banca deu por encerrados os trabalhos, sendo lavrada a presente ata, que segue assinada por todos os membros da banca e pelo(a) discente.

Várzea Grande, 16 de dezembro de 2025

Documento assinado digitalmente
gov.br JEANE APARECIDA ROMBI DE GODOY
Data: 31/01/2026 13:27:07-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Jeane Ap. Rombi de Godoy
Presidente
CPF: 096.084.418-03

Documento assinado digitalmente
gov.br NATALLIA SANCHES E SOUZA
Data: 26/01/2026 09:40:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Natallia de Souza
Coorientadora
CPF:

Documento assinado digitalmente
gov.br VICTORIA FERREIRA GALVAO
Data: 29/01/2026 12:26:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Victória Ferreira Galvão
Discente
CPF: 052.079.551-28

Documento assinado digitalmente
gov.br FLAVIA MARIA DE MOURA SANTOS
Data: 26/01/2026 10:14:30-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Flávia Maria de Moura Santos
1º Membro Avaliador
CPF: 998.134.911-91

Documento assinado digitalmente
gov.br SANDRA MEDINA BENINI
Data: 26/01/2026 22:01:56-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra Sandra Medina Benini
2º Membro Avaliador
CPF: 158.727.678-03

AGRADECIMENTO

A pesquisa realizada foi possível graças ao apoio de várias pessoas, às quais quero manifestar a mais profunda gratidão, para que eu não desistisse do fruto dessa pesquisa.

Agradeço imensamente a Deus, pela perseverança, sabedoria e resiliência que me ajudaram ao longo desta maratona acadêmica, me favorecendo a aprender, superar desafios e encarar as dificuldades para alcançar os meus objetivos.

À minha família, pelo apoio, broncas (risos), pelas motivações, paciência e encorajamento para que eu perseverasse em minha pesquisa e em meu mestrado, que foram minha escora nos momentos mais desafiadores.

À minha orientadora, Prof.^ª Dr.^ª Jeane Aparecida de Godoy Rosin, e à coorientadora Prof.^ª Dr.^ª Natallia Sanches e Souza, pelos apontamentos enriquecedores, as orientações dedicadas e pela confiança dedicada a mim para a elaboração de um trabalho primoroso e pelas conversas que foram valiosíssimas para construção desse trabalho.

Ao Centro Universitário de Várzea Grande (UNIVAG), por abrir as portas para a pesquisa stricto sensu, com seus ambientes acadêmicos prontos a nos receber e com os recursos fundamentais para o desenrolar da pesquisa. Aos professores e colegas do programa de pós-graduação, que as conversas e discussões enriqueceram o modo de pensar a pesquisa e tornarem a trajetória um pouco mais leve e valiosa com os aprendizados e experiências incríveis.

As professoras da banca examinadora, Prof.^ª Dr.^ª Flávia Maria de Moura Santos (UFMT) e Prof.^ª Dr.^ª Sandra Medina Benini (UNIVAG), pelos apontamentos e contribuições oferecidos durante o exame de qualificação, que agregaram significativamente à qualidade desta pesquisa.

DEDICATÓRIA

Agradecer primeiramente a Deus e os anjos de luz, que me permitiram chegar nessa etapa da trajetória da vida acadêmica em sempre estarem perto e me guiarem nessa jornada.

Dedico essa dissertação aos meus pais, Francisco Christian de Campos Galvão e Evanete Maria Dias Ferreira Galvão, são minhas maiores referências de perseverança, honestidade e moralidade, que me educaram com carinho e me auxiliaram em minhas escolhas e sempre estarão ao meu lado para o que eu precisar.

Ao meu irmão pesquisador Vinícius Ferreira Galvão, que compartilhou comigo o fardo em fazer pesquisa e me auxiliar nos momentos temerosos da pesquisa e sempre não deixou desistir da pesquisa.

Ao Maycon Gomes Maciel, o amor da minha vida, esteve ao meu lado em todas as etapas apesar de não estar presente em todas elas, sempre foi paciente, sereno e quem me ajudou a continuar pesquisando e valorizar a minha trajetória.

Aos meus tios Eliete Maria Dias Ferreira Modesto e Ivan Pires Modesto que me auxiliaram sempre nas questões históricas de Cuiabá e sobre a vida, a vocês meu muito obrigada.

As minhas primas Darklê Modesto, Sue Ellen Modesto e Raquel Ferreira, que foram fundamentais em minha pesquisa, em poder conversar sobre esse meio acadêmico e ter sempre um incentivo para não desistir e perseverar apesar das dificuldades.

Aos meus primos “sobrinhos”, Yago, Alice, Ana Lícia e Matheus, que no tempo que estive com eles, foram importantes para relaxar e ver a vida com mais leveza.

Essa pesquisa tem um toque da Prof.^a Dr.^a Jeane, que me mostrou os caminhos da habitação e não posso deixar de dedicar essa pesquisa a ela pelas orientações, “puxões de orelha”, pelas conversas sobre os desenvolvimentos de pesquisa que

agradeço enormemente por ter conhecido e conseguido aprender com você, pois graças as palavras de incentivo, apoio e sendo uma fonte de motivação inesgotável, demonstra genuinamente a alegria em meu sucesso

Agradeço também as orientações e apontamentos da Prof.^a Dr.^a Natallia, que trouxe outras visões de diagramação e correção ao meu trabalho que foram valiosas, a você meu muito obrigada.

Reconheço que não fazemos nada sozinho, a maioria dos frutos que colhemos tem a presença de outras pessoas, quero agradecer a todos que cruzaram meu caminho, que trouxeram palavras de motivação e também com gestos de apoio.

A essas pessoas, expresso a mais sincera gratidão.

A todos que estiveram envolvidos em minha pesquisa direta ou indiretamente, o meu mais sincero agradecimento.

Esse trabalho só foi possível por conta de todo esforço e a confiança de cada um de vocês.



*“Don’t worry, don’t worry child,
see heaven’s got a plan for you.”*

Swedish House Mafia (2012)



RESUMO

A urbanização acelerada e desordenada nas cidades brasileiras tem provocado impactos significativos na infraestrutura urbana, mobilidade e habitação, revelando desafios persistentes à construção de cidades mais justas, integradas e sustentáveis. Nesse contexto, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), criado em 2009 com o objetivo de mitigar o déficit habitacional e atender à demanda de famílias de baixa renda, cumpriu importante papel na ampliação da oferta habitacional. No entanto, a localização periférica de muitos de seus empreendimentos têm aprofundado a segregação socioespacial e comprometido o acesso a serviços públicos, infraestrutura e oportunidades urbanas. Esta pesquisa propõe avaliar a inserção urbana do Residencial Nova Canaã, situado em Cuiabá-MT e classificado na Faixa 1 do PMCMV, por meio da aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), complementada por outras metodologias. A análise incide sobre aspectos como transporte público, equipamentos urbanos, comércio, serviços e desenho urbano. O objetivo é oferecer um diagnóstico crítico e propositivo, contribuindo com subsídios teóricos e práticos para o aprimoramento do planejamento urbano e das políticas públicas habitacionais no Brasil. Espera-se que os resultados obtenham relevância acadêmica e prática, reforçando a necessidade de políticas que aliem produção habitacional, sustentabilidade e inclusão urbana.

Palavras-chave: inserção urbana; planejamento urbano sustentável; habitação de interesse social; Minha Casa Minha Vida; LabCidade/ITDP.

ABSTRACT

The accelerated and unplanned urbanization of Brazilian cities has led to significant impacts on urban infrastructure, mobility, and housing, exposing persistent challenges to the development of more equitable, integrated, and sustainable cities. In this context, the Minha Casa Minha Vida Program (PMCMV), launched in 2009 with the aim of reducing the housing deficit and addressing the demand of low-income families, has played a key role in expanding housing supply. However, the peripheral location of many of its developments has intensified socio-spatial segregation and hindered access to public services, infrastructure, and urban opportunities. This research aims to evaluate the urban integration of the Residencial Nova Canaã, located in Cuiabá, Mato Grosso, and classified under PMCMV's Tier 1, through the application of the Urban Insertion Assessment Tool developed by LabCidade/FAUUSP and ITDP (2014), complemented by additional methodologies. The analysis focuses on aspects such as public transportation, urban facilities, commerce, services, and urban design. The objective is to offer a critical and constructive diagnosis, contributing theoretical and practical insights to enhance urban planning and housing policies in Brazil. It is expected that the findings will hold both academic and practical relevance, reinforcing the need for policies that align housing production with sustainability and urban inclusion.

Keywords: urban integration; sustainable urban planning; social housing; Minha Casa Minha Vida; LabCidade/ITDP.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Linha do tempo sobre Conceitos de Inserção Urbana	31
Figura 2	Linha Do Tempo De Pensadores Sobre Sustentabilidade	32
Figura 3	Linha Do Tempo De Pensadores Sobre Habitação Social	36
Figura 4	Infográfico Programa Minha Casa Minha Vida 2009 -2014	55
Figura 5	Infográfico Programa Minha Casa Minha Vida 2023 -	58
Figura 6	Indicadores da Ferramenta de Avaliação da Inserção Urbana pelo Programa Minha Casa Minha Vida	68
Figura 7	Indicadores da Matriz Metodológica do ITDP (2014)	75
Figura 8	Indicadores do Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017)	86
Figura 9	Indicadores da APO para a inserção urbana	89
Figura 10	Estrutura da Ferramenta REGIC - IBGE (2018)	95
Figura 11	Ferramentas com Temas e Indicadores sobre Análise de Inserção Urbana	99
Figura 12	Localização e área urbana de Cuiabá/MT	111
Figura 13	Localização dos empreendimentos PMCMV em Cuiabá/MT	118
Figura 14	Distância do Residencial Nova Canaã das áreas centrais de Cuiabá/MT	120
Figura 15	Análise da ocupação do Residencial Nova Canaã	121
Figura 16	Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2000	122
Figura 17	Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2010	123
Figura 18	Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2020	124
Figura 19	Projeto Urbano do Residencial Nova Canaã	126
Figura 20	Planta de Setorização do Residencial Nova Canaã	128
Figura 21	Distância entre os itinerários que atendem o Residencial Nova Canaã	136
Figura 22	Itinerário no Residencial Nova Canaã	137
Figura 23	Estudo De Usos Cotidianos Do Residencial Nova Canaã	141
Figura 24	Creche no entorno do Residencial Nova Canaã	142
Figura 25	Área de lazer no Residencial Nova Canaã	143
Figura 26	Estudo de Usos Eventuais do Residencial Nova Canaã	146
Figura 27	Área de lazer do Residencial Nova Canaã	147
Figura 28	Escola de Ensino Fundamental Rafael Rueda no entorno do Residencial Nova Canaã	147
Figura 29	Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) do CPA III	149
Figura 30	Estudo de Usos Esporádicos do Residencial Nova Canaã	151
Figura 31	Unidade de Pronto Atendimento (UPA) do CPA II	152
Figura 32	Estudo de Relação com o Entorno do Residencial Nova Canaã	155
Figura 33	Estudo do Tamanho de Quadras do Residencial Nova Canaã	157
Figura 34	Estudo de Abertura para espaços públicos do Residencial Nova Canaã	159

Figura 35 Análise de Rede Viária do Residencial Nova Canaã	160
Figura 36 Análise de Rede Viária da Rua B do Residencial Nova Canaã	161
Figura 37 Ponto de ônibus sem abrigo no Residencial Nova Canaã	161
Figura 38 Análise de Pontos de ônibus do Residencial Nova Canaã	162
Figura 39 Ponto de ônibus, ao lado esquerdo com abrigo e no lado direito apenas placa de ônibus na Avenida A do Residencial Nova Canaã	162
Figura 40 Rua V do Residencial Nova Canaã	163
Figura 41 Avenida A - Rede de Iluminação Pública	163
Figura 42 Rua O do Residencial Nova Canaã	164
Figura 43 Estudo de Abertura para os Espaços Públicos do Residencial Nova Canaã	165
Figura 44 Avenida A próxima ao Altos da Glória	166
Figura 45 Entrada do Residencial Nova Canaã	166
Figura 46 Delimitação dos limites do Residencial Nova Canaã	167

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 Estatuto da Cidade e suas características	46
Quadro 2 Ferramenta de Análise de Inserção Urbana do Labcidade FAUUSP e ITDP (2014)	69
Quadro 3 Indicadores da Matriz Metodológica do ITDP (2014)	80
Quadro 4 Indicadores voltados para a inserção urbana	86
Quadro 5 Síntese dos indicadores aplicados pela APO	92
Quadro 6 Indicadores, Parâmetros e Classificação do Regic (IBGE)	96
Quadro 7 Comparativo entre indicativos nas ferramentas metodológicas de análise de inserção urbana	101
Quadro 8 Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida em Cuiabá-MT	117
Quadro 9 Dados referentes ao indicador 1 e 2 do Residencial Nova Canaã	138
Quadro 10 Resultados do Indicador 3 – Usos Cotidianos	144
Quadro 11 Resultados do Indicador 4 – Usos Eventuais	148
Quadro 12 Resultados do Indicador 5	152
Quadro 13 Relação com o entorno do Residencial Nova Canaã	155
Quadro 14 Tabulação de dados dos tamanhos das quadras do Residencial Nova Canaã	157

SUMÁRIO

RESUMO	9
ABSTRACT	10
LISTA DE FIGURAS	11
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	16
Introdução	17
Justificativa e Relevância da Pesquisa	18
Objetivos	20
Objetivo Geral	20
Objetivos Específicos	20
Hipóteses	20
Delimitação do Estudo	21
Metodologia	21
Estrutura da Pesquisa	23
CAPÍTULO 1 BASES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS: INSERÇÃO URBANA NO BRASIL E POLÍTICAS HABITACIONAIS	27
1. Inserção Urbana: Fundamentos Conceituais	27
1.1 Breves Conceitos de Sustentabilidade	32
1.2 Conceitos De Habitação Social: Breves Aspectos	35
1.3 Primeiras Iniciativas Habitacionais	37
1.3.1 Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI)	38
1.3.2 Fundo Casa Popular (FCP)	40
1.3.3 Banco Nacional de Habitação (BNH)	41
1.3.4 Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social (PSH)	43
1.3.5 Estatuto da Cidade e Diretrizes Urbanas	45
1.3.7 Ministério das Cidades (2003)	49
1.3.8 Sistema Nacional de Habitação (SNHIS) e FNHIS	50
1.3.9 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)	52
1.3.10 Programa Minha Casa Minha Vida Fase 1	53
1.3.11 Programa Casa Verde e Amarela (PCVA)	56
1.3.12 Programa Minha Casa Minha Vida – Fase 2	58
CAPÍTULO 2 FERRAMENTAS DE AVALIAÇÃO DA INSERÇÃO URBANA E DA SUSTENTABILIDADE EM HABITAÇÃO SOCIAL	66
2. Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do Labcidade/Fauusp e ITDP (2014)	66
2.1 Matriz Metodológica do ITDP	73
2.2 Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017)	82

2.3 Avaliação Pós-Ocupacional (APO)	88
2.4 Ferramenta REGIC – Regiões de Influência das Cidades (IBGE)	93
2.5 Síntese Comparativa Das Ferramentas Metodológicas De Análise De Inserção Urbana	97
2.6 - Considerações Parciais	102
CAPÍTULO 3 CARACTERIZAÇÃO URBANA DO ESTUDO DE CASO: RESIDENCIAL NOVA CANAÃ, CUIABÁ/MT	107
3.1 Caracterização do Estado de Mato Grosso	107
3.1.1 Aspectos Ambientais, Climáticos e Geomorfológicos	108
3.1.2 Aspectos Socioeconômicos de Mato Grosso	109
3.2 Caracterização do Município de Cuiabá/MT	109
3.2.1 Características Ambientais, Climáticas e Geomorfológicas	112
3.2.2 Aspectos Socioeconômicos	113
3.3 Empreendimentos PMCMV em Cuiabá	116
3.3.1 Residencial Nova Canaã	120
3.3.2 Análise de Ocupação da Área do Residencial Nova Canaã	121
CAPÍTULO 4 ANÁLISE DA INSERÇÃO URBANA DO RESIDENCIAL NOVA CANAÃ: APLICAÇÃO E RESULTADOS DA FAIU (LABCIDADE/ITDP)	134
4.1 Parâmetro para a elaboração de mapa base do centro da poligonal do empreendimento	134
4.2 Tema Transporte: Indicadores 1 e 2	135
4.3 Análise do Equipamento, Comércio e Serviços no Residencial Nova Canaã	141
4.3.1 Indicador 3: Usos Cotidianos	141
4.3.2 Indicador 4 – Usos Eventuais	145
4.3.3 Indicador 5– Usos Esporádicos	150
4.4. Análise de Desenho e Integração do Residencial Nova Canaã	155
4.4.1 Indicador 6 – Relação com o entorno	155
4.4.2 Indicador 7 – Tamanho das quadras	157
4.4.3 Indicador 8 – Abertura para o Espaço Público	159
4.4.3 Indicador 9 – Rede de Circulação de Pedestres	160
4.5 Síntese dos Principais Achados do Residencial Nova Canaã	167
4.6 Limitações do Estudo	171
4.7 Sugestões de Pesquisas Futuras	172
4.8 Implicações para Políticas Públicas e Planejamento Urbano	175
Considerações Finais	176
Apêndice	199

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APO	Avaliação Pós-Ocupação
BNH	Banco Nacional de Habitação
CEF	Caixa Econômica Federal
CRAS	Centros de Referência de Assistência Social
FAIU	Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana
FCP	Fundação Casa Popular
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FNHIS	Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social
FUNAPS	Fundo de Atendimento à População de Submoradias
IAPI	Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PAR	Programa de Arrendamento Residencial
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PCVA	Programa Casa Verde e Amarela
PSH	Programa de Subsídio à Habitação de Interesse
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RSL	Revisão Sistemática de Literatura
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social

Introdução

O Brasil tem enfrentado, ao longo das últimas décadas, desafios significativos relacionados à urbanização acelerada e desordenada. O processo de urbanização no país ocorreu de modo intenso, principalmente em regiões metropolitanas, resultando na formação de grandes aglomerados urbanos sem o devido planejamento e infraestrutura adequada. Esse cenário, gerou uma série de problemas sociais, econômicos e ambientais, entre os quais se destaca a segregação socioespacial, onde as populações de baixa renda são empurradas para as periferias, longe dos centros urbanos e das oportunidades oferecidas pela cidade (Santos, 2000; Vainer, 2008; Maricato, 2009; Villaça, 2011; Rolnik, 2015).

No âmbito das políticas públicas voltadas à redução do déficit habitacional, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), instituído em 2009, consolidou-se como uma das principais iniciativas para atender à demanda habitacional das camadas de menor renda (Brasil, 2009). Apesar dos avanços em termos quantitativos, a localização dos empreendimentos, em sua maioria implantados em áreas periféricas, contribuiu para o crescimento urbano disperso e mal articulado. Como apontam Maricato (2009), Rolnik (2015) e Santos (2000), as periferias urbanas brasileiras são marcadas pela ausência de infraestrutura básica e serviços públicos, o que as transforma em espaços de exclusão social.

Essa dinâmica evidencia um problema central: a qualidade da inserção urbana dos empreendimentos habitacionais. Embora o PMCMV tenha sido concebido com o intuito de garantir o direito à moradia, a forma como seus projetos foram territorializados revela falhas estruturais no planejamento urbano. A implantação em locais afastados e desconectados do restante da cidade dificulta o acesso dos moradores a equipamentos públicos, transporte, emprego e outras oportunidades, contribuindo para o aprofundamento das desigualdades urbanas (Rolnik, 2015).

Nesta conjuntura, a inserção urbana adequada é essencial para que as edificações de habitação social cumpram seu objetivo de integrar populações de baixa renda ao tecido urbano, proporcionando acesso aos mesmos serviços e oportunidades oferecidos aos demais munícipes. Maricato (2016) enfatiza que a segregação

habitacional em áreas mal planejadas resulta em modelos de urbanização excludentes, o qual acentua a marginalização de grupos sociais vulneráveis.

Diante disso, o uso de ferramentas que permitam avaliar criticamente a inserção urbana dos empreendimentos habitacionais, são importantes para embasar a pesquisa, utilizando-a como uma maneira de avaliar criticamente a inserção urbana que possibilite um processo de urbanização mais integrado ao tecido urbano consolidado. Para realizar essa avaliação, destaca-se a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana de Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida Faixa 1 do LabCidade/FAUUSP¹ e ITDP² (2014), voltada para o exame dos empreendimentos do PMCMV sob a perspectiva da integração urbana e da qualidade do ambiente urbano.

A metodologia da ferramenta do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), foi concebida com intuito de analisar aspectos como a localização dos empreendimentos, a acessibilidade ao transporte público, a presença de equipamentos urbanos e áreas de lazer, bem como a articulação com o tecido urbano existente. A aplicação dessa ferramenta ao Residencial Nova Canaã, em Cuiabá-MT empreendimento da Faixa 1 do PMCMV permite identificar não apenas as fragilidades, mas também as possibilidades de fortalecimento da sua integração urbana. A partir dessa análise, busca-se oferecer subsídios técnicos e analíticos para a formulação de políticas públicas mais eficazes, inclusivas e sustentáveis no campo da habitação e do planejamento urbano.

Justificativa e Relevância da Pesquisa

A relevância desta pesquisa está apoiada em dois eixos principais, o primeiro refere-se à crise urbana e à ineficácia das políticas habitacionais em promover soluções integradas que conciliem a moradia com a sustentabilidade urbana; o segundo

O LabCidade – Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo é coordenado pelas pesquisadoras Carolina Heldt D’Almeida, Isadora Guerreiro, Paula Freire Santoro e Raquel Rolnik. O laboratório tem como foco de atuação o acompanhamento crítico das políticas urbanas e habitacionais, particularmente em São Paulo e em outras regiões metropolitanas brasileiras, assim como a intervenção direta no debate público a respeito das mesmas e ações desenvolvidas em rede com parceiros, tanto com grupos de pesquisa de outras universidades do país, como com ONGs, coletivos, escritórios modelo e de assistência técnica, entre outros. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/> Acesso em 12.07.2025.

² Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP

relaciona-se à urgência em avaliar, com auxílio dos instrumentos de inserção urbana, o planejamento urbano, de modo a orientar políticas públicas com maior precisão e sensibilidade territorial.

Embora o PMCMV tenha representado um avanço na quantidade de unidades habitacionais ofertadas, sua lógica de implementação pautada em critérios econômicos e de produção em massa resultou em extensiva periferização da moradia social. Tal diretriz comprometeu o direito à cidade e aprofundou desigualdades já existentes, sobretudo nas regiões metropolitanas. A falta de articulação entre habitação, mobilidade, serviços e infraestrutura reflete o distanciamento entre os objetivos declarados da política habitacional e os impactos observados na dinâmica urbana.

Nesse sentido, a escolha do Residencial Nova Canaã, situado em Cuiabá/MT, revela-se estratégica para esta investigação. Embora localizado próximo à região do Centro Político Administrativo (CPA) da capital, o empreendimento ainda assim exemplifica a persistência da implantação periférica dos conjuntos do PMCMV. Conseqüentemente, a análise aprofundada de sua inserção urbana possibilitará, em escala concreta, a compreensão das contradições entre as diretrizes das políticas habitacionais e os princípios de um planejamento urbano verdadeiramente sustentável.

Assim, a aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) assume um papel central nesta pesquisa. Com efeito, essa ferramenta não só viabiliza um diagnóstico técnico detalhado do empreendimento, como também oferece subsídios críticos para uma avaliação aprofundada do modelo vigente de produção da habitação social. Desse modo, sob o prisma acadêmico, este estudo visa aprofundar o debate teórico e metodológico acerca da inserção urbana da habitação de interesse social, fomentando uma abordagem multidisciplinar que articula arquitetura, urbanismo, políticas públicas e justiça socioespacial.

Em termos práticos, pretende-se que os resultados influenciem diretamente a formulação de políticas públicas mais eficazes, que, doravante, priorizem a qualidade da inserção urbana em detrimento de um foco exclusivo em metas quantitativas.

Objetivos

Objetivo Geral

Avaliar a inserção urbana do empreendimento habitacional Residencial Nova Canaã, do Programa Minha Casa Minha Vida – Faixa 1, em Cuiabá/MT, utilizando a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), com vistas a identificar seus níveis de integração urbana.

Objetivos Específicos

- Analisar o histórico das políticas habitacionais brasileiras, com ênfase no PMCMV;
- Apresentar os conceitos de inserção urbana, sustentabilidade e habitação de interesse social à luz do referencial teórico contemporâneo;
- Identificar e discutir as principais metodologias de avaliação de inserção urbana aplicáveis ao contexto brasileiro;
- Aplicar a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana ao Residencial Nova Canaã, sistematizando os resultados por meio de indicadores;

Hipóteses

1. A localização e a configuração espacial do Residencial Nova Canaã apresentam baixos níveis de inserção urbana, refletindo uma lógica de segregação socioespacial típica dos empreendimentos do PMCMV.
2. A aplicação da ferramenta de avaliação do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) evidencia que a habitação de interesse social, quando implantada em áreas periféricas, compromete sua capacidade de promover inclusão urbana e acesso ao direito à cidade.
3. O uso de ferramentas de avaliação integradas pode contribuir significativamente para reformular os critérios de seleção e implantação

de novos empreendimentos habitacionais, articulando políticas habitacionais ao planejamento urbano sustentável.

Delimitação do Estudo

O presente estudo delimita-se à aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana para Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, desenvolvida pelo LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), especificamente ao Residencial Nova Canaã, em Cuiabá/MT.

Para tal, é importante destacar que esta pesquisa não incluirá avaliações de natureza arquitetônica do edifício, desempenho construtivo das unidades ou a satisfação subjetiva dos moradores, concentrando-se estritamente nos parâmetros de inserção urbana.

A ênfase recai, portanto, sobre os aspectos de inserção e articulação do empreendimento com o tecido urbano circundante, abrangendo um recorte temporal desde sua data de implantação até o ano de 2024. A seleção do Residencial Nova Canaã justifica-se não apenas por sua localização periférica e representatividade tipológica dentro do escopo do PMCMV Faixa 1, mas também por sua relevância intrínseca para o debate acerca da segregação urbana e habitacional.

Desse modo, a análise aprofundará a relação do empreendimento com seu entorno urbano imediato e ampliado, examinando critérios fundamentais como acessibilidade, conectividade, diversidade de usos e a infraestrutura urbana disponível.

Metodologia

A pesquisa opta pela abordagem qualitativa, de caráter exploratório-descritivo e aplicada, voltada à compreensão dos processos de inserção urbana relacionados à habitação de interesse social no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). O enfoque qualitativo viabiliza a interpretação com profundidade ao objeto de estudo, enquanto o caráter exploratório permite investigar fenômenos pouco analisados e a vertente descritiva organiza os dados empíricos em categorias analíticas. A pesquisa sustenta-se em conhecimentos de Arquitetura e Urbanismo, Planejamento Urbano,

Políticas Públicas e Estudos Urbanos Críticos, buscando compreender não apenas o empreendimento físico, mas também seus significados sociais e territoriais no contexto de Cuiabá.

O percurso metodológico iniciou-se com a revisão bibliográfica e documental, reunindo referências sobre políticas habitacionais, inserção urbana e metodologias de avaliação, além de relatórios técnicos, dados do IBGE, do Plano Diretor de Cuiabá, bases cartográficas e legislação urbana. Em seguida, realizou-se o levantamento de dados secundários referentes aos empreendimentos da faixa 1 do PMCMV implantados em Cuiabá entre 2010 e 2024, com base em informações do Sistema de Informação Geográfica (SIG Cuiabá), Google Maps e documentos do Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU). Esse levantamento permitiu compreender o panorama habitacional do município e subsidiou a escolha do estudo de caso.

O Residencial Nova Canaã foi selecionado por representar características típicas dos conjuntos habitacionais da faixa 1, implantados em áreas periféricas, em período recente e com número mediano de unidades. Após a definição do caso, foram coletados dados qualitativos e quantitativos sobre seu entorno, abrangendo aspectos históricos, territoriais, ambientais e climáticos, obtidos em fontes oficiais do município e do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

A etapa subsequente da pesquisa consistiu na aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU) para Empreendimentos do PMCMV, desenvolvida pelo LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014). Esta metodologia tem como propósito analisar projetos e empreendimentos habitacionais, com especial enfoque no Programa Minha Casa Minha Vida, avaliando-os de forma integrada a partir de três temas principais: Transporte; Comércio, Equipamentos e Serviços; e Desenho e Integração Urbana. Após a análise de cada tema, o empreendimento é classificado em 'Bom' (atendimento pleno aos requisitos), 'Aceitável' (atendimento parcial) ou 'Insuficiente' (critérios essenciais não atendidos ou inexistentes).

A FAIU organiza-se em nove indicadores, distribuídos entre os eixos de transporte e mobilidade, oferta de serviços e equipamentos urbanos, e desenho e integração urbana. Tais indicadores permitem uma avaliação quali-quantitativa da

qualidade da inserção urbana do empreendimento, com base em parâmetros previamente definidos.

Para a aplicação da ferramenta, foram elaborados mapas utilizando-se o software Adobe Photoshop (Adobe Inc., 2024) e o site MapCreator (s.d.), empregando imagens de base em alta resolução (300 dpi), imagens de satélite, dados georreferenciados, bem como informações obtidas por observação em campo e medições de distâncias geográficas (com raios de 500 m, 1000 m e 1400 m). Os mapas resultantes abordaram os seguintes elementos: centro da poligonal do empreendimento, opções de transporte, usos cotidianos, usos eventuais, usos esporádicos, relação com o entorno, tamanho das quadras e abertura para espaços públicos.

Estrutura da Pesquisa

CAPÍTULO 1 – POLÍTICAS HABITACIONAIS E INSERÇÃO URBANA NO BRASIL: BASES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS

Este capítulo dedica-se a estabelecer os fundamentos teóricos e contextuais desta pesquisa. Para tanto, inicialmente, são discutidos os conceitos basilares de habitação social, inserção urbana e sustentabilidade, apresentando-os à luz do referencial teórico contemporâneo. Na sequência, aborda-se o panorama histórico das políticas habitacionais no Brasil, com uma análise que culmina na trajetória da política pública do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), contextualizando sua evolução e seus impactos.

CAPÍTULO 2 – FERRAMENTAS DE AVALIAÇÃO DA INSERÇÃO URBANA: METODOLOGIAS E CRITÉRIOS

Este capítulo tem como objetivo apresentar as principais metodologias de avaliação da inserção urbana com aplicabilidade ao contexto brasileiro. Para tanto, são detalhadas a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU) do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), a Matriz Metodológica do ITDP (2014), os Cadernos Minha Casa +

Sustentável (2017), a Avaliação Pós-Ocupacional (APO) e, por fim, a Ferramenta REGIC (Regiões de Influência das Cidades). A discussão dessas ferramentas visa subsidiar a escolha da metodologia mais adequada para o estudo de caso. Cada uma delas é descrita quanto aos seus princípios, indicadores, parâmetros e critérios de aplicação, e o capítulo conclui com um comparativo abrangente entre as ferramentas estudadas.

CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO URBANA DO ESTUDO DE CASO: RESIDENCIAL NOVA CANAÃ, CUIABÁ/MT

Este capítulo delinea a área de estudo por meio de um aprofundado levantamento de dados. Nele, é apresentada uma ênfase nos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) implantados no recorte temporal de 2010 a 2024, dos quais um foi selecionado para o diagnóstico urbano do entorno do empreendimento em análise. Tal diagnóstico é realizado com base em dados secundários e informações institucionais, abrangendo aspectos como localização, projeto urbano, setorização, acesso viário e padrões de ocupação do solo.

CAPÍTULO 4 – ANÁLISE DA INSERÇÃO URBANA DO RESIDENCIAL NOVA CANAÃ: APLICAÇÃO DA FERRAMENTA LABCIDADE/ITDP

Este capítulo dedica-se à apresentação e discussão dos resultados da aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU) do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) ao Residencial Nova Canaã. Os dados obtidos são organizados por indicadores e categorias temáticas, o que permite uma leitura crítica sobre o nível de integração do conjunto habitacional ao tecido urbano de Cuiabá. A análise discute os achados à luz da literatura e dos objetivos da pesquisa, acrescentando-se uma síntese e um comparativo com outros empreendimentos do PMCMV Faixa 1, destacando suas semelhanças e diferenças. Por fim, são apresentadas as sugestões para futuras pesquisas e as

implicações dos resultados para as políticas públicas e o planejamento urbano, culminando nas considerações finais que encerram este estudo.



Capítulo **1**

CAPÍTULO 1 BASES CONCEITUAIS E HISTÓRICAS: INSERÇÃO URBANA NO BRASIL E POLÍTICAS HABITACIONAIS

Este capítulo dedica-se a estabelecer os fundamentos teóricos e contextuais desta pesquisa, configurando-se como o alicerce indispensável para a análise crítica da problemática investigada. Para tanto, inicialmente, são discutidos os conceitos basilares de habitação social, inserção urbana e sustentabilidade, apresentando-os à luz do referencial teórico contemporâneo. Essa exploração conceitual é importante, pois define os parâmetros ideais de uma política habitacional integrada e sustentável, fornecendo um olhar crítico, através do qual os empreendimentos serão avaliados. Na sequência, aborda-se o panorama histórico das políticas habitacionais no Brasil, rastreando as continuidades, rupturas e os dilemas que moldaram o setor ao longo das décadas. A análise culmina na trajetória da política pública do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), contextualizando sua evolução e seus impactos, um passo fundamental para compreender as raízes e a complexidade dos desafios de inserção urbana enfrentados pelos empreendimentos habitacionais contemporâneos e, em especial, pelo estudo de caso desta dissertação.

1. Inserção Urbana: Fundamentos Conceituais

A inserção urbana é um conceito fundamental no campo do planejamento urbano, possibilitando a integração cuidadosa de novos empreendimentos e na forma desses elementos com o contexto social, ambiental e cultural das cidades.

A inserção urbana é um conceito fundamental no campo do planejamento e do desenho urbano, que designa a forma como novos empreendimentos se integram e se articulam com o contexto social, ambiental e cultural preexistente das cidades. Nesse sentido, a visão de Lefebvre (2001, p. 134) é precursora, ao afirmar que “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, ao individualismo na socialização, ao habitat e ao habitar.” Essa perspectiva do direito à cidade, fundamental para a compreensão da inserção urbana, foi amplamente

retomada por autores contemporâneos, a exemplo de Rolnik (2015, p. 27), que salienta como “a financeirização transformou profundamente a terra e a moradia, colonizando os lugares e afetando o direito à cidade e sua sustentabilidade.” Essas abordagens críticas, ao confrontarem a lógica hegemônica de produção do espaço, sustentam uma análise aprofundada das políticas urbanas e da inserção dos territórios populares nas dinâmicas metropolitanas, expondo as profundas contradições entre o crescimento urbano desenfreado, a busca pela justiça espacial e a garantia de acesso equitativo à cidade.

Historicamente, os primeiros estudos que subsidiaram a compreensão da inserção urbana surgiram com as discussões sobre a forma e a leitura da cidade. Nos anos 1960, a obra de Lynch (1960), *The Image of the City*, introduziu o conceito de legibilidade urbana, argumentando que uma cidade compreensível e bem estruturada facilita a orientação e a apropriação dos espaços pelos seus habitantes. Esse conceito marca um início sobre a inserção urbana, pois sugere que novos empreendimentos devem respeitar a forma e o layout da cidade para promover um ambiente legível e acessível.

Na mesma década de 1960, a obra *Le Droit à la Ville*, de Lefebvre (1968), introduziu os conceitos basilares do direito à cidade, postulando que todos os cidadãos deveriam ter o direito de participar e transformar o espaço urbano. A discussão proposta por Lefebvre (1968) aprofundou o entendimento do espaço urbano, defendendo a premissa de que o planejamento urbano deve priorizar a justiça social, combater desigualdades estruturais e promover uma cidade acessível a todos. Essa concepção, por sua vez, inaugurou uma abordagem crítica da inserção urbana, centrada na equidade, na inclusão social e na democratização do acesso ao espaço urbano, ampliando o escopo da discussão para além dos aspectos meramente funcionais e estéticos.

Em paralelo à discussão sobre o direito à cidade, Ian McHarg (1969), em *Design with Nature*, explorou a intrínseca relação entre sustentabilidade e espaço urbano. Ele enfatizou a importância de integrar elementos naturais ao planejamento, argumentando que uma inserção urbana de qualidade deve respeitar e valorizar o

ambiente natural, incorporando práticas sustentáveis e minimizando o impacto ambiental. Sua abordagem ecossistêmica, portanto, inspira práticas de inserção urbana que, ao respeitarem os limites ecológicos, promovem a sustentabilidade e a resiliência ambiental.

Avançando na dimensão social da inserção urbana, David Harvey (1973), em *Social Justice and the City*, sublinhou a centralidade da justiça social no planejamento urbano. Ele postulou que a cidade deveria ser estruturada para atender às necessidades de todos os seus habitantes, e não apenas aos interesses econômicos dominantes. Essa visão de Harvey (1973) foi crucial para ampliar a compreensão da inserção urbana para além dos aspectos meramente estéticos ou funcionais, defendendo que as intervenções urbanas devem, primordialmente, promover a justiça social e combater desigualdades. Dessa forma, seu pensamento lançou as bases para uma concepção de inserção urbana pautada na equidade, na inclusão social e na democratização do acesso ao espaço urbano, exigindo um compromisso ético com os direitos coletivos.

Nos anos 1990, o crescimento urbano acelerado e os efeitos da globalização culminaram em uma cidade profundamente marcada pela segregação espacial e por acentuadas desigualdades. Esse cenário foi amplamente discutido por Marcuse (1998) em *Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City*, onde o autor alerta para o fenômeno da 'cidade dividida'. Nele, a insuficiência de uma inserção urbana adequada gera espaços segregados, limitando o acesso de determinados grupos sociais a áreas de moradia e infraestrutura essenciais. Mais especificamente, o conceito proposto por Marcuse (1998) ressalta que a ausência de uma inserção urbana equitativa pode acentuar drasticamente as desigualdades, estabelecendo divisões socioespaciais que estratificam a população por classes, raça e, conseqüentemente, pelo acesso à infraestrutura e oportunidades.

Nesse contexto de crescente complexidade urbana, Newman e Kenworthy (1999), em *Sustainability and Cities*, ressaltaram a urgência de uma abordagem urbana que superasse a dependência automotiva, priorizando a conectividade e a sustentabilidade. Essa visão foi fundamental para ressaltar a importância de integrar o

transporte e os espaços públicos como elementos intrínsecos e essenciais à qualidade da inserção urbana.

A partir dos anos 2000, a inserção urbana passou a incorporar temas como habitação social, inclusão e participação cidadã, abordagens evidenciadas por Abiko e Ornstein (2006) em 'Inserção Urbana e Avaliação Pós-Ocupação da Habitação de Interesse Social'. Os autores defendem que, para ser efetiva, a inserção urbana deve ir além da construção física, realizando avaliações pós-ocupação para assegurar que o projeto atenda às necessidades dos moradores.

Nas últimas décadas, a inserção urbana passou a dialogar com a sustentabilidade e a inovação. Gehl (2010), em *Cities for People*, propõe uma abordagem que prioriza as necessidades das pessoas em vez dos veículos, promovendo cidades acessíveis e de escala humana, centrada nas pessoas e em suas experiências cotidianas, opondo-se à hegemonia dos carros no planejamento urbano.

Paralelamente Dovey (2010) explora a relação entre urbanismo, identidade e poder em *Becoming Places*, indica que a inserção urbana deve fomentar um sentimento de pertencimento e valorizar as identidades locais, sugerindo que a inserção urbana deva promover vínculos afetivos e culturais com o território.

No contexto brasileiro, Leite (2012) introduz a discussão do conceito de 'cidades inteligentes' como um instrumento para aprimorar a inserção urbana. Segundo o autor, a tecnologia atua como aliada para melhorar a infraestrutura e reduzir impactos ambientais. Essa abordagem propõe que a participação cidadã, aliada à tecnologia, torne a inserção urbana multidimensional, conectando infraestrutura, inclusão social, sustentabilidade e inovação.

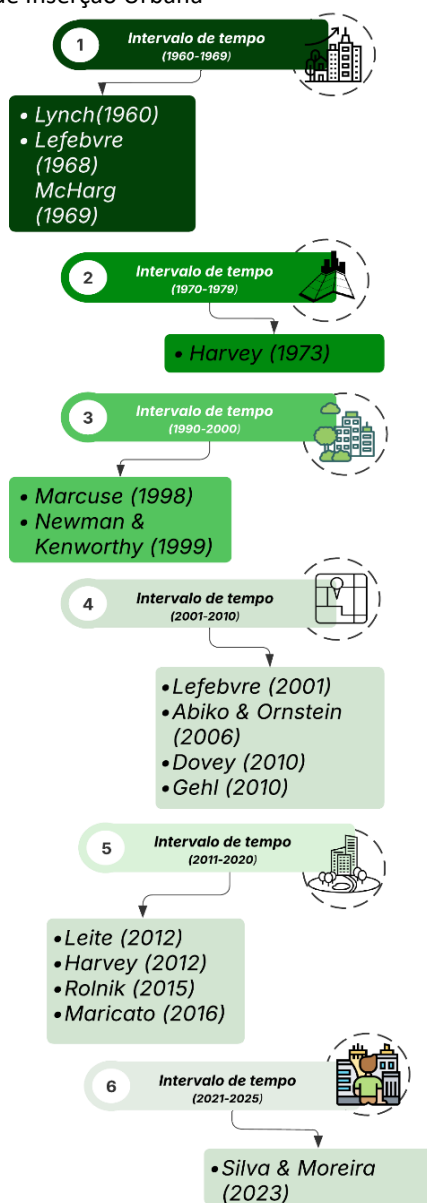
Complementarmente, e reforçando a dimensão social, David Harvey (2012), em *Rebel Cities*, revisita o conceito de direito à cidade, reafirmando que a inserção urbana deve ser um direito de todos, e não uma mercadoria para poucos. Sua obra ressalta a importância de edificar uma cidade mais justa e equitativa, onde a participação cidadã é elemento central no planejamento e na gestão do espaço urbano.

Em uma síntese que abarca as diversas dimensões discutidas, Silva e Moreira (2023), em 'Sustentabilidade e Inserção Urbana na Habitação Social', consolidam esse

panorama ao defender que a inserção urbana contemporânea deve ser concebida de forma intrinsecamente integrada, contemplando aspectos físicos, sociais, ambientais e políticos, sempre com um enfoque primordial na equidade e na sustentabilidade. Assim, fica evidente que a inserção urbana transcende a mera esfera de uma técnica de planejamento para se consolidar como um potente instrumento de transformação social e de construção coletiva do espaço urbano, alinhando-se aos imperativos de cidades mais justas e resilientes.

A trajetória conceitual da inserção urbana, conforme ilustrada na Figura 1,

Figura 1 - Linha do tempo sobre Conceitos de Inserção Urbana



revela uma evolução que, em sua fase inicial, concentrava-se em aspectos formais e na emergência da busca por justiça espacial. Subsequentemente, o enfoque expandiu-se para incorporar dimensões essenciais como a sustentabilidade ambiental e a habitação social. Atualmente, o conceito assume uma natureza ainda mais holística e intersetorial, integrando inovação, tecnologia e equidade social como seus elementos estruturantes, o que reflete a crescente complexidade das demandas urbanas contemporâneas. Dessa forma, a inserção urbana é compreendida como um processo complexo, contínuo e multidimensional, que transcende a mera adição de elementos ao espaço. Ela visa ao desenvolvimento urbano articulado com a preservação das identidades culturais e históricas locais, e à promoção de condições de vida dignas e equitativas para as gerações presentes e futuras. Trata-se, portanto, de uma perspectiva que vai além da dimensão física do espaço, vinculando-se

Fonte: Elaboração própria, 2025

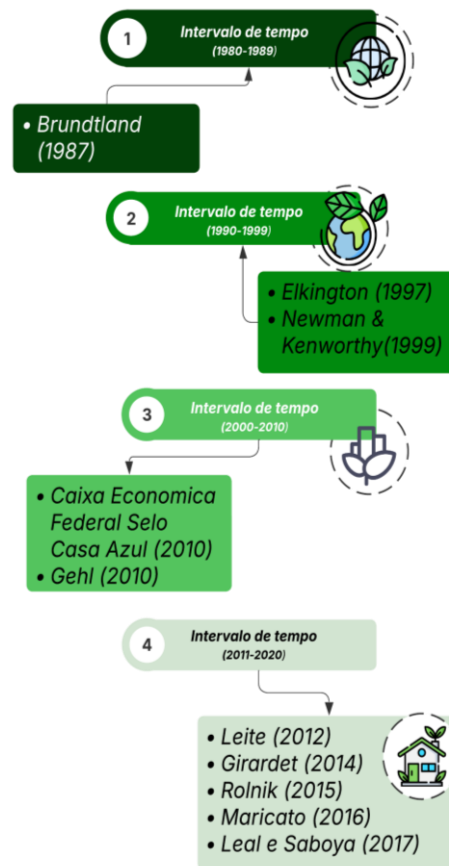
diretamente à promoção da justiça social ao buscar assegurar que os benefícios advindos do crescimento e da modernização das cidades sejam acessíveis a todos os grupos sociais, com especial atenção às populações em situação de vulnerabilidade (Maricato, 2016; Rolnik, 2015)."

1.1 Breves Conceitos de Sustentabilidade

A Figura 2 apresenta uma linha do tempo com marcos teóricos e pensadores-chave relacionados à sustentabilidade, organizado em formato de linha do tempo. Esse recurso visual contribui para contextualizar a evolução do conceito, revelando como as ideias sobre sustentabilidade foram sendo desenvolvidas, ampliadas e diversificadas ao longo das últimas décadas.

A fundamentação dos conceitos de sustentabilidade tem seu marco inicial no Relatório Brundtland, publicado em 1987 pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da ONU. Esse documento seminal definiu o termo 'desenvolvimento sustentável' como aquele que “atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades” (WCED, 1987, pág. 46). Essa formulação tornou-se um referencial paradigmático, ao estabelecer uma visão integrada entre justiça social, viabilidade econômica e preservação ambiental, os três pilares clássicos da sustentabilidade.

Figura 2 - Linha Do Tempo De Pensadores Sobre Sustentabilidade



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Após a definição pelo Relatório Brundtland (1987), o conceito tem sido ampliado e aplicado em diferentes campos do conhecimento tais como, os campos de políticas públicas e movimentos sociais, assumindo múltiplas interpretações. No contexto urbano, a sustentabilidade passou a ser interligada à gestão eficiente dos recursos, ao uso racional do solo, à mobilidade sustentável, à justiça ambiental e à inclusão socioespacial, articulando-se com os objetivos de um planejamento urbano justo, resiliente e participativo.

Posteriormente ao Relatório Brundtland, John Elkington (1997) aprofunda o conceito de sustentabilidade ao propor o modelo do Triple Bottom Line, estruturado em três pilares interdependentes: econômico, social e ambiental. Essa abordagem é fundamental para o campo do planejamento urbano, pois sustenta a ideia de que a sustentabilidade resulta da articulação entre decisões políticas coerentes, práticas econômicas inclusivas e ações ambientalmente responsáveis. No contexto das cidades, esses pilares orientam tanto o desenho das políticas públicas quanto a avaliação de empreendimentos urbanos, como os de habitação social.

Essa perspectiva é aprofundada por Newman e Kenworthy (1999), ao defenderem que a sustentabilidade urbana deve promover cidades menos dependentes do automóvel e mais centradas na mobilidade sustentável. Os autores argumentam que a priorização do transporte coletivo, das ciclovias e da caminhabilidade reduz os impactos ambientais, melhora a qualidade de vida urbana e impulsiona economias locais. Assim, a sustentabilidade econômica transcende a eficiência financeira, implicando na criação de estruturas urbanas acessíveis, resilientes e socialmente justas.

Complementando essa visão, Gehl (2010) destaca a importância do urbanismo humanizado, defendendo que cidades sustentáveis devem priorizar o convívio social, o caminhar e o uso ativo dos espaços públicos. Para o autor, a escala humana, a vitalidade urbana e a qualidade dos espaços de uso coletivo são essenciais para o bem-estar das populações.

No contexto brasileiro, a sustentabilidade foi incorporada de modo sistemático às políticas habitacionais, a partir da criação do Selo Casa Azul, lançado pela Caixa Econômica Federal em 2010. Esse instrumento técnico estabelece critérios que

envolvem eficiência energética, uso racional da água, acessibilidade, qualidade ambiental e integração urbana dos empreendimentos habitacionais, reforçando a importância de padrões sustentáveis na produção da habitação de interesse social (Caixa, 2010).

Leite (2012) argumenta que uma cidade sustentável deve, ser socialmente inclusiva, garantindo o acesso equitativo a serviços, oportunidades e equipamentos urbanos, especialmente para as populações vulneráveis. O autor enfatiza que políticas públicas de sustentabilidade devem ser orientadas pelo princípio da equidade territorial, assegurando o direito à cidade por meio de uma distribuição justa da infraestrutura urbana, da habitação e da mobilidade.

Em complemento, e direcionando o olhar para a dimensão ambiental, Girardet (2014) introduz o conceito de urbanismo regenerativo. Ele propõe que as cidades deixem de ser meros centros consumidores de recursos para atuar como agentes restauradores dos ecossistemas. Essa perspectiva engloba ações como o uso racional da água e da energia, o manejo adequado de resíduos e a ampliação de áreas verdes. Tal abordagem, ao reforçar a interdependência entre meio ambiente e qualidade de vida, concebe cidades que se preocupam não apenas com seus habitantes, mas também com a saúde e a vitalidade de seus territórios."

Essas múltiplas dimensões econômica, social e ambiental só se articulam plenamente sob estruturas de governança democrática e participativa. Nesse sentido, Rolnik (2015) e Maricato (2016) oferecem críticas contundentes ao modelo de urbanização brasileiro, denunciando a financeirização do solo urbano e a consequente exclusão territorial. Ambas defendem que a sustentabilidade urbana requer o fortalecimento da cidadania ativa, a transparência nas decisões públicas e o enfrentamento das desigualdades socioespaciais por meio do planejamento coletivo e inclusivo.

Na área de conhecimento de arquitetura e urbanismo, Leal e Saboya (2017) destacam a importância de incorporar a sustentabilidade como princípio projetual, propondo diretrizes que combinem eficiência ambiental, responsabilidade social e funcionalidade urbana. Os autores afirmam que o fazer arquitetônico sustentável deve

considerar a complexidade das cidades e suas múltiplas escalas, articulando forma, função e justiça social.

1.2 Conceitos De Habitação Social: Breves Aspectos

A habitação de interesse social (HIS), constitui um dos elementos centrais no debate sobre políticas públicas urbanas no Brasil, especialmente por estar vinculada ao enfrentamento do déficit habitacional e às condições de vida da população em situação vulnerável. Sua definição vai além da provisão de unidades habitacionais, abarcando dimensões físicas, sociais e simbólicas do morar, que articulam infraestrutura urbana, habitabilidade e dignidade (Bonduki, 1998; Rolnik, 2015).

A definição do termo Habitação Social pode ser caracterizada pela provisão habitacional destinada à população de baixa renda, viabilizada por meio de subsídios públicos, crédito facilitado ou políticas de incentivo que viabilizem o acesso à moradia digna. Trata-se de um conceito fortemente vinculado às políticas públicas e ao planejamento urbano, assumindo caráter técnico, normativo e social (Maricato, 2011; Rolnik, 2015).

Na década de 1960, com a criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) em 1964, a habitação popular foi tratada como questão de financiamento e produção em massa de unidades, sem responder plenamente às necessidades urbanísticas e sociais das populações mais pobres (Azevedo, 1988; Maricato, 1997). Esse período evidencia um primeiro esforço institucional em estruturas políticas públicas voltadas a população de baixa renda, ainda marcada pela lógica mercadológica e pelo afastamento das camadas populares dos centros urbanos.

Com o passar do tempo, a expressão ganhou notoriedade a partir da Constituição Federal de 1988, que reconheceu a moradia como direito social, descrito no art. 6^º³ e posteriormente, no Estatuto da Cidade (Lei n^º 10.257/ 2001), que

³ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17 ago. 2025.

estabeleceu instrumentos voltados à democratização do acesso à moradia adequada, infraestrutura urbana e serviços básicos.

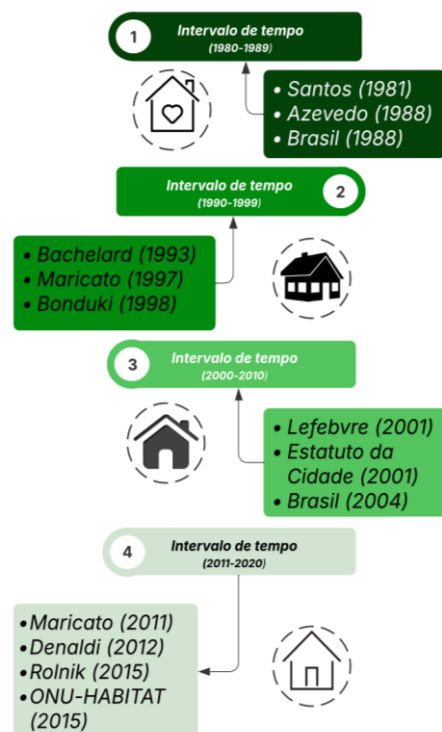
Para aprofundar a compreensão dos diversos níveis de interação entre o indivíduo e o espaço habitado, é fundamental diferenciar conceitos frequentemente empregados como sinônimos, mas que possuem sentidos distintos e complementares no campo da Habitação de Interesse Social (HIS). Neste contexto, a literatura especializada distingue a casa, a moradia e a habitação.

A casa designa o espaço físico construído, o ente material que provê abrigo, englobando a edificação em si, seus materiais, componentes e sistemas construtivos (Martucci; Basso, 2002, p. 271). Já o conceito de lar remete à dimensão simbólica e afetiva do espaço, profundamente relacionada à memória, ao pertencimento e à subjetividade dos indivíduos (Bachelard, 1993). A moradia, por sua vez, transcende a materialidade para englobar o espaço vivido e as práticas sociais que ali se desenvolvem, revelando os hábitos e costumes dos usuários (Santos, 1981; Maricato, 2011). É no uso que a casa se transforma em moradia.

Por fim, a habitação situa-se no campo técnico e normativo, vinculada diretamente à produção habitacional em larga escala e às políticas institucionais que a regem (Brandão, 2006). Conforme Martucci e Basso (2002, p. 272) sintetizam, a habitação é a integração da casa e da moradia com a estrutura urbana e seus elementos, como infraestrutura e serviços. Em sua fórmula, apresentam: "CASA + MORADIA + ESTRUTURA URBANA = HABITAÇÃO".

Essas distinções são necessárias para a compreensão da Habitação de Interesse Social (HIS), que, como ilustra a Figura 3 da dissertação, não pode se restringir à mera provisão de unidades habitacionais. A HIS deve,

Figura 3 - Linha Do Tempo De Pensadores Sobre Habitação Social



Fonte: Elaboração própria, 2025.

portanto, abranger um conjunto de dimensões objetivas (estrutura física e urbana) e subjetivas (vivência e apropriação dos usuários) que estruturam a moradia digna, integrando a qualidade do espaço construído, a vivência dos usuários e a inserção no contexto urbano mais amplo.

Ainda que o conceito de HIS esteja ligado a parâmetros técnicos e legais, seu desenvolvimento contemporâneo envolve preocupações com sustentabilidade e integração urbana, a literatura recente da Organização das Nações Unidas -Habitat (2015) e Lefebvre (2001), apontam que a habitação deve articular qualidade arquitetônica, acesso a equipamentos, mobilidade, preservação ambiental e inclusão social. Esses aspectos não serão tratados a fundo aqui, mas constituem desdobramentos fundamentais para o entendimento da habitação social no contexto atual.

Diante disso, compreende-se a HIS como a produção habitacional voltada a famílias em vulnerabilidade financeira e social, implementada com apoio de políticas públicas e guiada por critérios de habitabilidade, infraestrutura e dignidade, integrando dimensões físicas, sociais e simbólicas do morar (Brasil, 2004; Denaldi, 2012; ONU-HABITAT, 2015).

Para tanto, como forma de organizar a evolução conceitual, a Figura 4 apresenta uma linha do tempo com pensadores-chave associados ao conceito de habitação social. Esse recurso visual contribui para contextualizar a evolução do conceito, revelando como conceito de habitação social desenvolveu-se, ampliou-se e diversificou-se ao longo das últimas décadas. Ao integrar esses conceitos em políticas públicas e projetos urbanos, torna-se possível desenvolver modelos de cidade que atendam às necessidades sociais, promovam equidade territorial e contribuam para a mitigação dos impactos ambientais, caminhos fundamentais para a implementação de processos de planejamento que se apoiem no modelo de cidades resilientes e orientadas para o bem comum.

1.3 Primeiras Iniciativas Habitacionais

As primeiras ações públicas voltadas à habitação no Brasil emergiram em um contexto de industrialização e urbanização acelerada, característico das décadas de

1930 a 1960. Nesse período, a política habitacional foi impulsionada principalmente por instituições previdenciárias, com destaque para o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI), criado por meio do Decreto-Lei nº 1.402/1939, e a Fundação Casa Popular (FCP), instituída pelo Decreto-Lei nº 9.764/1946.

O IAPI representou uma inovação ao vincular a previdência social à provisão de moradias para trabalhadores formais da indústria. Segundo Bonduki (1998), os conjuntos habitacionais do IAPI foram pioneiros na introdução de padrões de arquitetura moderna e planejamento urbano racionalizado, tornando-se referência na história da habitação social brasileira.

A partir de 1946, com a criação da Fundação Casa Popular (FCP), houve um esforço estatal para ampliar o acesso à moradia às famílias de baixa renda não cobertas pelos fundos previdenciários. A FCP assumia a missão de promover construções e financiamentos habitacionais subsidiados com recursos públicos.

Apesar da tentativa de universalizar o acesso à moradia, a atuação da FCP permaneceu marcada por improvisação administrativa e escassez de financiamento público, características que refletem uma política habitacional ainda embrionária e fragmentada (Kowarick, 1975; Denaldi, 2003).

Dessa forma, o período entre 1930 e 1964 revela as raízes estruturais da política habitacional brasileira: fragmentação institucional, seletividade social e territorial e separação entre produção habitacional e planejamento urbano. Essas características perdurariam nas décadas seguintes, moldando os programas habitacionais futuros.

1.3.1 Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI)

A consolidação da política habitacional no Brasil teve seus primeiros marcos institucionais durante o governo de Getúlio Vargas, especialmente no contexto do Estado Novo (1937–1945). A criação dos institutos de aposentadoria e pensões, como o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI), estabelecido em 1933, representou o início de uma atuação mais direta do Estado na promoção da habitação urbana formal (Bonduki, 1998, p. 113).

O IAPI foi concebido para atender às demandas habitacionais dos trabalhadores urbanos formalizados do setor industrial. A iniciativa integrava um conjunto de políticas de proteção social voltadas à classe trabalhadora urbana, inserindo a moradia como componente da política previdenciária. Por meio da arrecadação compulsória sobre os salários, os institutos de aposentadoria investiram em equipamentos urbanos e residenciais, sobretudo nas capitais e regiões industriais em expansão.

De acordo com Bonduki (1998, p. 114), o IAPI destacou-se por realizar projetos habitacionais de qualidade arquitetônica e urbanística, inspirados nas experiências do urbanismo moderno europeu. Muitos desses conjuntos buscavam articular habitação, serviços, áreas verdes e equipamentos coletivos. Exemplos notáveis incluem os conjuntos residenciais da Gávea (RJ) e da Mooca (SP), que se tornaram referências da arquitetura habitacional brasileira da época.

Embora apresentasse inovações técnicas e um padrão arquitetônico relativamente elevado, a política habitacional do IAPI era excludente, pois limitava o acesso à moradia apenas aos trabalhadores registrados no sistema previdenciário. Isso deixaria de fora uma grande parcela da população urbana pobre e informal (Kowarick, 1975). A habitação era considerada como benefício vinculado à contribuição previdenciária, o que reforçava uma abordagem seletiva e limitada de atendimento social.

Ademais, os programas de habitação dos institutos, como o IAPI, possuíam uma cobertura territorial limitada e funcionavam sob a lógica de oferta pontual e localizada. A falta de articulação com diretrizes mais amplas de planejamento urbano e a inexistência de mecanismos universais de acesso à moradia intensificaram a segregação urbana nas grandes cidades (Santos Júnior; Montandon, 2001).

Diante deste contexto, atuação do IAPI na área da habitação encerrou-se gradualmente com a reforma previdenciária nas décadas seguintes e com a centralização da política habitacional no Banco Nacional da Habitação (BNH) a partir da década de 1960. Contudo, não podemos deixar de reconhecer que sua experiência foi fundamental para o desenvolvimento posterior de programas habitacionais estatais,

constituindo um marco inaugural na história da institucionalização da habitação como política pública no Brasil.

1.3.2 Fundo Casa Popular (FCP)

A criação da Fundação da Casa Popular (FCP), instituída pelo Decreto-Lei nº 9.764, de 6 de setembro de 1946, representou um marco importante na tentativa de ampliação da política habitacional brasileira para além dos limites do sistema previdenciário. Inserida em um contexto de urbanização acelerada no pós-Segunda Guerra Mundial, a FCP surgiu com o objetivo de atender famílias de baixa renda que não estavam vinculadas aos institutos de aposentadoria e pensões, ampliando o acesso à moradia formal (Bonduki, 1998, p. 115).

Ao contrário do modelo anterior, o IAPI que focava em trabalhadores formais, a FCP procurou atender as camadas populares desassistidas, adotando um perfil mais inclusivo. Entretanto, essa intenção encontrou severas limitações orçamentárias e institucionais. Ao longo de seus 18 anos de existência, a FCP contribuiu pela construção de apenas 18.132 unidades habitacionais distribuídas em 143 conjuntos, número modesto diante da demanda crescente nos centros urbanos. Para efeito de comparação, durante o mesmo período, os Institutos de Aposentadoria e Previdência, apesar de não terem um foco habitacional, possibilitaram a produção de 123.995 unidades, além de diversos apartamentos voltados à classe média (Bonduki, 1998, p. 115).

Segundo Aragão (2006, p. 67-68), a limitação de recursos comprometeu diretamente a abrangência da FCP, tornando seus resultados residuais frente à escala do déficit habitacional brasileiro. A estrutura da fundação não dispunha da capacidade técnica e administrativa necessária para operar em larga escala, agravando os efeitos da precariedade habitacional nos centros urbanos em crescimento.

Apesar disso, autores como Santos Júnior e Montandon (2001) reconhecem que a FCP introduziu um novo paradigma ao buscar atender segmentos excluídos dos programas anteriores. Ainda assim, a execução fragmentada e a ausência de articulação com o planejamento urbano evidenciaram sua fragilidade institucional. Kowarick (1975) observa que, embora inovadora ao propor moradias para populações não

previdenciárias, a FCP operou sob uma lógica emergencial, desprovida de estratégias estruturantes.

Como Denaldi (2003) ressalta, essa situação crítica reflete o padrão praticado das políticas públicas de habitação no Brasil: medidas pontuais, sem continuidade institucional ou conexão com políticas urbanas mais abrangentes. Em resumo, a criação da Fundação da Casa Popular representou um esforço significativo para democratizar o acesso à moradia formal. No entanto, sua limitada capacidade de produção e sua vulnerabilidade institucional restringiram consideravelmente seu impacto.

1.3.3 Banco Nacional de Habitação (BNH)

A criação do Banco Nacional de Habitação (BNH), na década de 1960, representou o primeiro esforço estruturado do Estado brasileiro para lidar com a questão habitacional em larga escala, sucedendo à Fundação Casa Popular (FCP). A insuficiência desse modelo demonstrou a necessidade de uma estrutura mais consistente, levando à criação do BNH como primeiro esforço estruturado do estado brasileiro para lidar com a questão habitacional em escala nacional.

O BNH foi instituído como principal agente financiador de moradias populares, por meio do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), que expandiu o crédito habitacional para classes média e baixa renda (Bonduki, 1998). Embora com este formato inicial, o BNH⁴, foi considerado uma das políticas habitacionais mais significativas do Brasil. Este programa teve como órgão gestor, o Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que recebia recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para financiar a construção de moradias, especialmente, para as classes média e baixa. Segundo Bonduki (2011), o BNH foi responsável pela construção de milhões de unidades habitacionais, consolidando-se como um dos maiores programas habitacionais da história do país.

4 O BNH, criado em 1964, tinha como principais objetivos: expandir o acesso à moradia para população brasileira, com foco nas famílias de média e baixa renda, além de modernizar o setor da construção civil e estruturar o SFH. O BNH consumia recursos do FGTS para financiar projetos habitacionais, visando reduzir o déficit habitacional e promover a urbanização nas cidades brasileiras (Bonduki, 1998 e Maricato 2000).

O objetivo inicial era diminuir o déficit habitacional e modernizar a indústria da construção civil por meio da criação de grandes projetos. Em virtude desse fato, as atividades da instituição BNH são definidas e incluídas da seguinte maneira:

[...], pela extensão e variedade de seus Programas, era muito mais do que um Banco de Habitação e transformou-se, ao longo de sua existência, no principal instrumento de financiamento dos equipamentos urbanos do país, à exceção da energia elétrica, vias públicas, saúde e educação. Programas de apoio à indústria de materiais de construção, através do financiamento de investimentos e de capital de giro às empresas produtoras (Aragão, 2006, p. 150-152).

No entanto, críticas ao BNH surgiram desde os primeiros anos de sua implementação, o programa priorizou a classe média, relegando as camadas mais pobres a um acesso reduzido à moradia digna, além de reforçar a segregação espacial nas grandes cidades. As moradias financiadas pelo BNH foram, em grande parte, construídas em áreas periféricas com infraestrutura urbana precária (Maricato, 2000; Denaldi, 2003; Rolnik, 2015).

Esse modelo, segundo Villaça (2011), intensificou a dicotomia centro-periferia e agravou os processos de segregação socioespacial nas grandes cidades brasileiras. A falta de integração entre a política habitacional e o planejamento urbano agravou os efeitos negativos do crescimento das periferias, levando a uma urbanização extensiva, disfuncional e socialmente excludente.

Um aspecto importante da atuação do BNH foi o foco no financiamento da propriedade individual, em vez de opções coletivas e de locação, reforçando a ideia de que a casa própria como única solução viável para a questão habitacional. Essa opção atendia os interesses do setor imobiliário e da construção civil, e restringia a diversidade de modelos habitacionais (Cardoso; Denaldi, 2018).

O encerramento das atividades do BNH, em 1986, decorreu de uma série de fatores: a crise do endividamento externo, o esgotamento do modelo de financiamento habitacional, denúncias de corrupção e a pressão social por novos paradigmas urbanos e democráticos, especialmente após a redemocratização do país.

Apesar de seu colapso institucional em 1986, resultante de múltiplos fatores como a crise do endividamento externo, o esgotamento de seu modelo de

financiamento e a pressão por novos paradigmas urbanos e democráticos o Banco Nacional da Habitação (BNH) estabeleceu um legado duradouro. Este legado se caracterizou por um modelo de política habitacional marcadamente tecnocrática e altamente centralizada, focado na produção em massa e na lógica da propriedade individual (Bonduki, 1998; Maricato, 2000). A abordagem do BNH, que visava a redução do déficit habitacional em grande escala e a modernização da indústria da construção civil, resultou frequentemente na construção de grandes conjuntos habitacionais em áreas periféricas, muitas vezes com infraestrutura urbana precária e pouca integração com o tecido urbano consolidado (Maricato, 2000; Rolnik, 2015).

Essa lógica, que priorizava metas quantitativas em detrimento de uma inserção urbana qualificada, influenciaria profundamente os programas habitacionais subsequentes, incluindo o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Assim, a trajetória do BNH consolidou-se como um marco histórico fundamental para compreender não apenas as continuidades no padrão de localização periférica e de produção em larga escala, mas também as mudanças e desafios que as políticas habitacionais brasileiras buscam enfrentar em termos de justiça socioespacial e qualidade urbana.

1.3.4 Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social (PSH)

O Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social (PSH) foi instituído em 2001 como uma estratégia do Governo Federal para ampliar o acesso à moradia formalizada para famílias de baixa renda. Seu objetivo principal era conceder subsídios diretos à aquisição da casa própria, especialmente para famílias com renda mensal de até três salários mínimos, tradicionalmente excluídas dos modelos tradicionais de financiamento habitacional baseados em crédito bancário (Denaldi, 2012).

O PSH foi elaborado sob coordenação do Ministério das Cidades, em parceria com a Caixa Econômica Federal (CEF), responsável pela operação financeira. A política partia do reconhecimento de que a maior parte da população brasileira de baixa renda não conseguia acessar os programas de crédito convencionais, nem mesmo os criados

no âmbito do Sistema Financeiro da Habitação (SFH), cuja ênfase recaía sobre as classes médias (Bonduki, 2011).

Embora o programa tenha buscado corrigir essa distorção histórica, sua atuação foi limitada em termos de escala e impacto territorial. A ausência de uma articulação sólida com outras políticas urbanas como mobilidade, infraestrutura e regularização fundiária, reduziu sua capacidade de efetiva transformação das condições habitacionais urbanas. Como aponta Bonduki (2011), o PSH refletia a fragmentação característica da política habitacional dos anos 1990 e início dos 2000, marcada por ações pontuais e dispersas, sem uma diretriz nacional clara para o enfrentamento estruturado do déficit habitacional.

Além disso, a concentração das unidades subsidiadas em áreas periféricas ou com baixa valorização fundiária reproduziu os problemas históricos da segregação socioespacial. Conforme análise de Denaldi (2012), embora o PSH tenha proporcionado a aquisição de imóveis para parte da população vulnerável, não logrou alterar substancialmente o padrão de localização dos empreendimentos nem a lógica de reprodução desigual do espaço urbano.

Outro aspecto crítico apontado por Rolnik (2015) é que, ao privilegiar a produção da propriedade individual como eixo central da política habitacional, o programa deixou de lado modalidades alternativas de provisão habitacional, como o aluguel social ou os projetos de autogestão, restringindo as opções de atendimento às necessidades habitacionais diversificadas da população.

Em síntese, o PSH representou um avanço na política de habitação ao tentar incluir famílias historicamente desassistidas pelos modelos anteriores, mas sua baixa articulação com as políticas de planejamento urbano e sua limitação territorial impediram que se consolidasse como uma resposta eficaz e estruturante ao problema habitacional brasileiro.

1.3.5 Estatuto da Cidade e Diretrizes Urbanas

A promulgação do Estatuto da Cidade, por meio da Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, representa um marco jurídico e político fundamental no processo de institucionalização do Direito Urbanístico no Brasil. Na verdade, constitui-se um divisor de águas na política urbana brasileira, estabelecendo diretrizes gerais para o ordenamento urbano dos municípios e a gestão democrática das cidades. Essa legislação regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 e estabelece os princípios que orientam a política urbana nacional, com ênfase no cumprimento da função social da propriedade e da cidade (Brasil, 2001). Para Libório (2016), trata-se de um marco jurídico e político que consolidou os instrumentos urbanísticos e outros igualmente aplicáveis à gestão urbanística.

Rolnik (2001) ressalta que o Estatuto da Cidade foi a primeira regulação federal para a política urbana aplicada no país, concebida com intuito de intervenção no território, rompendo a herança tecnográfica dos antigos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDI), que prometiam a participação da população e da representatividade dos vários segmentos econômicos e sociais, mas careciam de efetividade e inclusão social.

O novo arcabouço legal propôs um modelo de intervenção territorial que reconhece o conflito de interesses urbanos e a centralidade da habitação no processo de desenvolvimento das cidades, abrindo espaço para que os municípios regulassem, de forma mais justa, o uso e a ocupação do solo, especialmente nas áreas periféricas, onde se concentram os déficits habitacionais.

Além disso, o Estatuto coloca a habitação no centro da política urbana, ligando-a ao direito à cidade, à regularização fundiária e à prevenção do crescimento urbano informal. Nesse contexto, ele cria o fundamento jurídico para políticas públicas unificadas que superem a abordagem setorializada da produção habitacional e fomentem a inclusão urbana das populações vulneráveis.

Como forma de compreensão da importância do Estatuto das Cidades (2001), um marco do direito urbanístico e regulatório dos processos urbanos, no quadro 1 abaixo, serão descritas as características principais.

Quadro 1 - Estatuto da Cidade e suas características

Legislação	Característica	Abrangência	Pontos inéditos no Direito Urbanístico
Lei Federal nº10.257/2001	Marco legal da política urbana brasileira; Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, estabelece diretrizes para a ordenação do território urbano com base na função social da propriedade e da cidade	Aplicação em todos os municípios brasileiros, especialmente com mais de 20 mil habitantes ou que integrem regiões metropolitanas, áreas de interesse turístico ou impacto ambiental relevante; Exige a elaboração do Plano Diretor para esses municípios.	<ul style="list-style-type: none"> - Parcelamento; - Edificação ou utilização compulsórias; - IPTU progressivo; - Desapropriação com pagamento de títulos; - Criação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV); - Fortalecimento da função social da propriedade; - Participação popular como princípio da política urbana; - Previsão de controle social, por meio de conselhos, audiências públicas e conferências.

Fonte: Brasil, (2001); Rolnik (2001) e Libório (2016); adaptada pela autora, 2025.

Apesar de seu potencial transformador ser amplamente reconhecido, o Estatuto da Cidade enfrenta significativos desafios em sua implementação. Diversos estudos apontam que a efetividade das diretrizes e ferramentas por ele estabelecidas tem sido inconsistente, especialmente em municípios que demonstram limitada capacidade técnica e institucional para sua aplicação (Maricato, 2009; Rolnik, 2001). Essa fragilidade na execução compromete a plena concretização dos objetivos do Estatuto, que visam a uma gestão urbana mais democrática e equitativa.

A carência de recursos humanos qualificados, a burocracia excessiva e a frequente falta de vontade política são obstáculos que reforçam a urgente necessidade

de apoio técnico, capacitação e alocação adequada de recursos para que os instrumentos do Estatuto da Cidade possam ser efetivamente aplicados em sua totalidade (Libório, 2016). Somente assim será possível garantir que a legislação se traduza em transformações concretas no ordenamento urbano e na promoção da função social da propriedade e da cidade.

Assim, o Estatuto da Cidade se estabelece como um pilar fundamental no direito urbanístico brasileiro, ao consolidar o direito à cidade como eixo central das políticas urbanas e ao fornecer um conjunto de ferramentas legais destinadas a combater as desigualdades territoriais e promover a função social da propriedade. No entanto, a mera existência e o reconhecimento de tais instrumentos legais não garantem, por si só, a concretização de cidades verdadeiramente justas, democráticas e sustentáveis. Para que esses objetivos sejam alcançados, é indispensável a atuação conjunta e coordenada da sociedade civil, do Estado e das instituições de pesquisa, fomentando uma governança urbana efetiva e participativa que possa traduzir os preceitos legais em transformações socioespaciais concretas.

1.3.6 Programa de Arrendamento Residencial (PAR)

O Programa de Arrendamento Residencial (PAR)⁵ foi instituído por meio da Lei nº 10.188, de 12 de fevereiro de 2001, com o objetivo de ampliar o acesso à moradia digna para famílias de baixa renda, sobretudo nas áreas metropolitanas. Coordenado pelo governo federal e operacionalizado pela Caixa Econômica Federal (CEF), o programa introduziu um modelo alternativo ao financiamento tradicional, baseado no arrendamento com opção de compra (Brasil, 2001).

⁵ O Programa de Arrendamento Residencial (PAR) foi criado durante a presidência de Fernando Henrique Cardoso, no ano 1999, como uma das opções em ampliar o acesso à moradia popular, especialmente às famílias de baixa renda (Bonduki, 2011). O PAR introduziu o arrendamento residencial com opção de compra, permitindo que os beneficiários alugassem a moradia e, ao final do contrato, a adquirirem por um valor reduzido (Freire, 2005). Segundo Vasconcellos e Vilaça (2002), essa abordagem visava “oferecer uma solução habitacional sem os altos custos de financiamento direto”, ampliando as possibilidades de acesso à moradia. No entanto, conforme Freire (2005), o programa encontrou desafios em atender de forma abrangente as famílias mais vulneráveis, dado que muitos arrendatários enfrentaram dificuldades em cumprir com os pagamentos, limitando o impacto do PAR na redução do déficit habitacional.

Inspirado em experiências internacionais de locação subsidiada, o PAR foi desenhado para atender, prioritariamente, famílias com renda mensal de até R\$ 1.800 (valores da época), especialmente aquelas sem acesso ao crédito habitacional convencional, como trabalhadores informais e servidores públicos de baixa renda (Bonduki, 2011). A inovação consistia na possibilidade de os arrendatários adquirirem o imóvel ao final do contrato de arrendamento, mediante pagamento residual e cumprimento de prazos contratuais.

Segundo Freire (2005), o PAR representou uma tentativa de diversificar os mecanismos de provisão habitacional no país, avançando sobre uma faixa populacional historicamente desassistida pelos programas do Sistema Financeiro da Habitação (SFH). No entanto, o programa enfrentou limitações operacionais relevantes: o número de unidades habitacionais produzidas foi significativamente inferior à demanda existente, e muitos beneficiários encontraram dificuldades para arcar com os pagamentos mensais, mesmo com subsídios públicos.

Para Cardoso e Aragão (2013), o PAR revelou contradições típicas da política habitacional da década de 2000, marcada por soluções financeiras inovadoras, mas com baixa capacidade de transformação estrutural. A ausência de articulação entre os empreendimentos do programa e o planejamento urbano local resultou na repetição de padrões excludentes, com a localização periférica dos conjuntos, carência de infraestrutura e precário acesso a serviços urbanos.

Conforme apontado por Denaldi (2012), embora o PAR tenha introduzido uma nova lógica de gestão habitacional, a locação com perspectiva de propriedade, seu impacto foi limitado pela instabilidade econômica das famílias atendidas e pela ineficiência na gestão dos contratos de arrendamento. Os altos índices de inadimplência, aliados à dificuldade de manutenção das unidades, comprometeram a sustentabilidade do modelo.

Apesar das críticas, o PAR contribuiu para o amadurecimento do debate sobre os instrumentos alternativos à propriedade imediata e indicou caminhos para pensar políticas habitacionais que contemplem a pluralidade de condições socioeconômicas da população brasileira.

1.3.7 Ministério das Cidades (2003)

A instituição do Ministério das Cidades, estabelecido pela Lei nº10.683/2003, deu início a uma nova orientação nas políticas de habitação do país, com a coordenação de ações mais amplas e integradas de desenvolvimento urbano. Esse órgão, vinculado ao governo federal, passou a centralizar a articulação de políticas habitacionais ligadas ao saneamento, transporte e planejamento urbano, com o objetivo de adotar uma abordagem mais integrada (Brasil, 2003). A ênfase na questão urbana e à moradia popular indicava uma mudança de paradigma na política habitacional brasileira, especialmente por buscar superar a natureza fragmentada e setorial das ações anteriores (Rolnik, 2009).

Nesse novo arranjo institucional, o Ministério das Cidades, assumiu o propósito de construir a Política Nacional de Habitação (PNH), embasado nos princípios da função social da propriedade, na gestão democrática e participativa e no combate ao déficit habitacional de forma articulada com as demais políticas urbanas (Brasil, 2004; Maricato, 2011). Sua criação representou a reorganização institucional da política urbana, com a integração das políticas de habitação, saneamento, transporte/mobilidade e planejamento urbano.

Segundo Rolnik (2009), a institucionalização do Ministério refletiu a consolidação da agenda da reforma urbana, amplamente reivindicada por movimentos sociais e intelectuais desde os anos 1980, e representou uma tentativa de superar o histórico de fragmentação, setorização e descontinuidade das políticas públicas voltadas às cidades.

Nesse novo arranjo institucional, o Ministério das Cidades (2003) passou a conduzir o processo de elaboração da Política Nacional de Habitação (PNH), dentro das atribuições do Ministério das Cidades eram:

- a) a política de desenvolvimento urbano;
- b) as políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; [...]
- d) a política de subsídio à habitação popular;

e) o planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de habitação e desenvolvimento urbano' (BRASIL, 2003, art. 30).

Com base nessas atribuições, consolidaram-se diretrizes como o enfrentamento do déficit habitacional, a integração federativa e o incentivo aos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS).

A atuação do Ministério também foi decisiva para o lançamento, em 2004, do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) e do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), instrumentos que materializaram os princípios da PNH e contribuíram para a descentralização da política habitacional, respeitando as realidades locais (Fernandes, 2011; Ribeiro; Azevedo, 2009).

De acordo com Serafim (2013), a criação do Ministério possibilitou avanços significativos na articulação de políticas urbanas, com a ampliação dos investimentos públicos e a diversificação das modalidades de produção habitacional. Esse processo, facilitou o caminho para programas de maior escala, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançados em 2007 e 2009, respectivamente.

Ainda que nem todos os princípios estruturantes da reforma urbana tenham se concretizado plenamente, a atuação do Ministério das Cidades entre 2003 e 2010 foi fundamental para o reposicionamento da política habitacional dentro da agenda urbana nacional, trazendo a moradia de interesse social para o centro do debate sobre justiça territorial, inclusão urbana e sustentabilidade.

1.3.8 Sistema Nacional de Habitação (SNHIS) e FNHIS

O Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS), e o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), instituídos pela Lei nº 11.124/2005, foram dois importantes avanços na institucionalização da política habitacional voltada para a população de baixa renda (Brasil; 2005; Cardoso, 2007; Denaldi, 2012). A criação do SNHIS teve como objetivo articular e integrar ações habitacionais em escala nacional,

promovendo a descentralização da gestão e o fortalecimento da participação social no planejamento e execução das políticas públicas.

Uma de suas principais inovações foi a obrigatoriedade da elaboração dos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS), como condição para que estados e municípios acessassem os recursos do fundo. Esses planos deveriam refletir diagnósticos locais, estabelecer metas, e assegurar a participação da sociedade civil, por meio de Conselhos de Habitação e chamadas públicas, como mecanismos de controle e deliberação (Fernandes, 2011; Santos Júnior, 2013).

O FNHIS, por sua vez, consolidou-se como o principal instrumento financeiro do SNHIS. Era composto por recursos do Orçamento Geral da União, complementados por fontes estaduais, municipais e até internacionais. Os recursos eram prioritariamente destinados a projetos de urbanização de favelas, produção de novas unidades habitacionais, regularização fundiária e melhorias habitacionais em domicílios precários, com foco em famílias com renda de até cinco salários mínimos (Ministério das Cidades, 2007).

Uma das características distintivas do SNHIS foi o modelo de gestão participativa e descentralizada, fortalecido pela atuação do Conselho Nacional das Cidades. A composição multissetorial visava garantir o debate público e técnico das diretrizes habitacionais. Segundo Rolnik (2015), esse marco representou uma mudança na política habitacional do Brasil, superando o modelo tecnocrático e centralizado nos anos anteriores e promovendo uma agenda mais alinhada com as demandas sociais.

Entretanto, a implementação do sistema enfrentou desafios relacionados à habilidade técnica e institucional de diversos municípios, o que limitou sua eficácia em larga escala. Ademais, a competição com grandes iniciativas como o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), lançado em 2009, resultou no deslocamento do foco do SNHIS, que passou a concentrar recursos em modelos menos participativos e mais voltados à produção habitacional em massa (Bonduki, 2018).

Apesar disso, os marcos definidos pelo SNHIS e FNHIS forneceram uma base significativa para o fortalecimento da política urbana e habitacional brasileira,

incorporando princípios de gestão democrática, integração territorial e sustentabilidade social como pilares fundamentais.

1.3.9 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi lançado em 2007 pelo governo federal com o objetivo de estimular o crescimento econômico nacional por meio da ampliação dos investimentos em infraestrutura. O programa articulava recursos públicos e privados para superar gargalos históricos nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação, recursos hídricos e inclusão social, com especial atenção às condições urbanas das populações de baixa renda (Brasil, 2007; Ipea, 2010).

O PAC foi estruturado ao redor de grandes eixos, tais como, transporte, energia, saneamento, habitação, recursos hídricos e inclusão social, abrangendo decisões que visavam não apenas dinamizar a economia, mas também melhorar a qualidade de vida da população, sobretudo nas áreas urbanas e periféricas (Brasil, 2007). O programa, segundo Cardoso e Aragão (2013), foi uma resposta aos desafios de infraestrutura urbana, saneamento e mobilidade, que afetavam, principalmente as áreas periféricas e de baixa renda.

Na área da habitação, o PAC promoveu uma inflexão significativa ao vincular políticas habitacionais a ações de urbanização integrada de favelas, buscando compatibilizar provisão de moradia com melhorias em infraestrutura básica e mobilidade urbana. Como destaca Maricato (2011), esse modelo apontava para um esforço inédito de aproximação entre os programas habitacionais e o planejamento urbano, ainda que marcado por assimetrias na sua execução.

Cardoso e Aragão (2013) ressaltam que o PAC foi estruturado em grandes eixos temáticos, possibilitando a integração entre diversas áreas setoriais. No campo habitacional, destacaram-se os investimentos em urbanização de assentamentos precários, regularização fundiária, provisão de novas unidades habitacionais e requalificação de áreas degradadas. A articulação dessas ações visava não apenas a

redução do déficit habitacional, mas também a qualificação dos espaços urbanos e a promoção da inclusão social.

Entretanto, a implementação do PAC enfrentou uma série de desafios. Conforme Denaldi (2012) aponta, o programa enfrentou atrasos nas obras, desafiando a coordenação entre as diferentes esferas de governo. A sobreposição de competências somadas à burocracia e a ausência de planejamento integrado comprometeram a celeridade e a eficácia de muitos projetos, apesar dos investimentos significativos.

Ainda assim, o programa contribuiu para consolidar a atuação do Estado como agente indutor do desenvolvimento urbano, retomando o protagonismo na formulação e execução de políticas públicas de grande escala. Segundo Rolnik (2015), o PAC representou uma tentativa de reconectar a política habitacional ao território urbano, ainda que essa reconfiguração tenha sido tensionada por interesses econômicos e operacionais diversos.

É nesse contexto que, em 2009, foi instituído o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), como desdobramento direto da política habitacional estruturada no âmbito do PAC. O PMCMV radicalizou o modelo de produção habitacional em larga escala, mantendo vínculos com os princípios estabelecidos no PAC, mas operando com nova lógica de financiamento, voltada à dinamização do setor da construção civil e à ampliação do acesso à moradia para famílias de baixa renda.

Assim, o PAC constitui um marco na trajetória da política urbana brasileira ao inaugurar um novo ciclo de investimentos públicos e ao articular, ainda que com limitações, a política habitacional com os princípios da função social da cidade, da integração territorial e da redução das desigualdades socioespaciais.

1.3.10 Programa Minha Casa Minha Vida Fase 1

Em 2009, ocorreu o lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), como resposta à crise econômica global de 2008. O PMCMV visava não apenas reduzir o déficit habitacional, mas também reacender o setor da construção civil e gerar empregos. O programa atendeu faixas de renda entre 0 a 10 salários-mínimos

com subsídios maiores para a Faixa 1 (até 3 salários-mínimos), voltado à população mais pobre (Denaldi, 2012; Cardoso e Aragão, 2013).

Durante a primeira fase do programa, foram contratadas mais de 2 milhões de unidades habitacionais, o que ressalta um avanço significativo no enfrentamento do déficit habitacional. No entanto, as autoras como Maricato (2016) e Rolnik (2015) criticam a localização dos empreendimentos, comumente em áreas periféricas e distantes dos centros urbanos, o que acirrou a segregação socioespacial e os problemas de mobilidade. As críticas quanto à qualidade das moradias e à infraestrutura oferecida continuaram, como apontado por Diniz e Fonseca (2017). Além disso, o cenário de recessão econômica prejudicou a continuidade dos investimentos, colocando em risco a estabilidade do programa.

Cardoso e Aragão (2013) ressaltam que o PMCMV diminuiu consideravelmente o déficit habitacional, mas também impulsionou o setor de construção civil e criou postos de trabalhos. Cabe destacar que, o PMCMV, estabelecido pela Lei nº 11.977/2009, foi pioneiro ao introduzir subsídios para famílias de baixa renda, principalmente na Faixa 1.

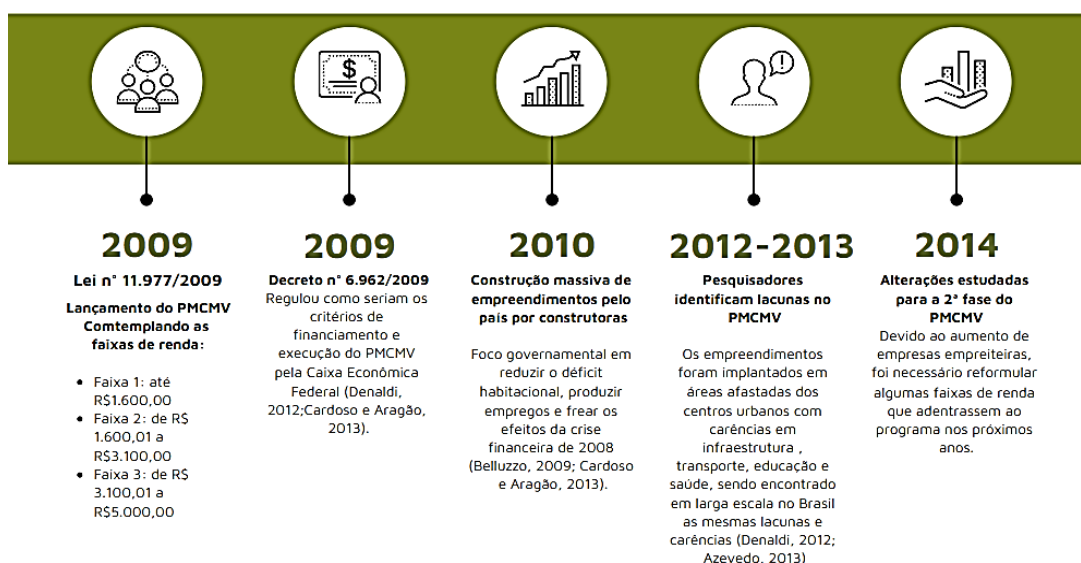
Durante suas duas primeiras fases, a primeira de 2009–2014 e a segunda de 2015–2018, o programa estruturou-se em faixas de renda, priorizando famílias com renda mensal de até R\$ 1.800 (Faixa 1), as quais recebiam subsídios diretos, sem necessidade de comprovação de capacidade de pagamento. Nas demais faixas, os contratos envolviam financiamento com juros reduzidos e prazos estendidos. Ao todo, foram contratadas mais de 4 milhões de unidades habitacionais em todo o território nacional (Bonduki, 2018).

No entanto, apesar de seu impacto quantitativo, o PMCMV foi objeto de amplas críticas no meio acadêmico e técnico, sobretudo no que se refere à qualidade da inserção urbana dos empreendimentos, à padronização excessiva dos projetos e à fragilidade da infraestrutura dos conjuntos construídos (Rolnik, 2015; Denaldi, 2013).

A maior parte dos empreendimentos da Faixa 1 foi implantada em áreas periféricas, com baixo valor fundiário, como forma de reduzir custos e atender metas físicas de produção habitacional, o que resultou na reprodução da segregação socioespacial já consolidada nas cidades brasileiras. A primeira fase entre os anos de 2009 a 2014, indicada na Figura 4 a seguir, caracterizou-se por uma produção acelerada, com predomínio da lógica da quantidade sobre a qualidade urbanística

Figura 4 - Infográfico Programa Minha Casa Minha Vida 2009 -2014

Linha do tempo do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV)



Fonte: Elaboração própria, 2025.

A segunda fase (2015–2018) introduziu alguns ajustes, como exigência de equipamentos públicos em entorno próximo e incentivos à diversificação tipológica, mas sem romper com a lógica predominante (Cardoso; Aragão, 2013).

Para Denaldi (2013), o PMCMV, especialmente na Faixa 1, contribuiu para a ampliação do acesso à moradia formalizada, mas com impactos limitados sobre a inserção urbana. Os empreendimentos frequentemente apresentavam infraestrutura precária, acessibilidade restrita e ausência de integração com redes de mobilidade, comércio e serviços públicos básicos.

A avaliação crítica do PMCMV aponta que sua concepção centralizada, aliada à terceirização da produção habitacional para grandes construtoras, enfraqueceu a participação dos municípios e da sociedade civil na definição das diretrizes locais dos

projetos (Rolnik, 2015). Ao privilegiar a escala e o volume, o programa afastou-se dos princípios da função social da cidade, do direito à moradia adequada e da sustentabilidade urbana.

Em síntese, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) representou um esforço governamental de financiamento habitacional em massa de proporções inéditas no Brasil. Porém, ao privilegiar a produção em larga escala e, frequentemente, ignorar os princípios do planejamento urbano sustentável e da justiça socioespacial, o programa resultou em impactos territoriais contraditórios e frequentemente perversos, que se distanciaram significativamente dos seus declarados objetivos sociais. A ênfase na localização periférica e a fragilidade na integração com a infraestrutura e os serviços urbanos (conforme evidenciado na análise do Residencial Nova Canaã) revelam as lacunas entre a política habitacional e a construção de cidades equitativas e ambientalmente responsáveis (Rolnik, 2015; Maricato, 2016).

1.3.11 Programa Casa Verde e Amarela (PCVA)

Instituído pela Lei nº 14.118, de 12 de janeiro de 2021, e inicialmente regulamentado pela Medida Provisória nº 996/2020, o Programa Casa Verde e Amarela (PCVA) foi criado como substituto do PMCMV, no contexto da gestão federal iniciada em 2019. A proposta do novo programa era manter a política de promoção do acesso à moradia, mas com mudanças estruturais na forma de financiamento, nas modalidades de atendimento e nas prioridades operacionais (Brasil, 2021a).

A Casa Verde e Amarela, trouxe uma nova abordagem ao priorizar a regularização fundiária como diretriz central. Conforme dispõe o artigo 2º da Lei nº 14.118/2020, o programa prioriza o atendimento habitacional compatível com a realidade local; a integração das dimensões física, urbanística, fundiária, econômica, social, cultural e ambiental; o estímulo à função social da propriedade e ao direito à moradia; e o planejamento integrado com políticas de infraestrutura, saneamento e mobilidade (Brasil, 2021b).

Além desses aspectos, o PCVA incluiu dispositivos para promoção de melhorias no parque habitacional existente, a fim de reparar as inadequações das edificações,

saneamento, de infraestrutura e de equipamentos públicos, estimulando a modernização do setor da construção e inovação do setor da construção civil (Brasil, 2021).

Contudo, Alves e de Paula (2022, p.118) identificam que

“a partir da construção do modelo lógico, percebem-se determinadas fragilidades e inexistências do desenho do programa na relação ‘recursos-ações’, bem como o problemático aumento da possibilidade de financeirização da moradia para a população de menor renda no lugar da garantia de produção subsidiada.”

De igual modo, De Marco e Battirola (2021, p.1885) criticam o processo de elaboração do PCVA, afirmando que “a falta de debate prévio sobre o PCVA afastou os cidadãos de uma democracia participativa e deliberativa”. Adicionalmente, Balbim (2021, p.35) observa que o programa

“não se vincula ao objetivo de solucionar problemas mais complexos, como o tratamento de áreas de risco e o acesso ao saneamento básico, deixando de lado a garantia de moradia digna para milhões de brasileiros que vivem em assentamentos precários (Balbim, 2021, p.35).

Por fim, Souza, Maciel e Ushara (2021) destacam que a “lei atualiza a organização das fontes de recurso que já sustentavam os programas e ações habitacionais, incluindo ainda a possibilidade de novos ingressos, precipuamente de recursos externos e de fontes privadas” (Souza, Maciel e Ushara, 2021, p.8)

Para Denaldi (2021), o foco na regularização fundiária pode ser considerado um avanço técnico e jurídico, especialmente ao contemplar populações historicamente marginalizadas. No entanto, a redução da escala de produção habitacional e a ênfase na contenção fiscal comprometeram a eficácia redistributiva do programa. O PCVA também enfrentou limitações operacionais quanto à capacidade de articulação com outras políticas urbanas, como saneamento, mobilidade e infraestrutura. Em muitos casos, as ações de regularização não foram acompanhadas de investimentos em serviços públicos e integração urbana, intensificando as dinâmicas de precarização do território.

Em resumo, o PCVA marca uma mudança na política habitacional brasileira, ao procurar integrar soluções fundiárias e habitacionais com uma perspectiva territorial.

Entretanto, sua consolidação como ferramenta fundamental para a inclusão urbana e habitacional foi dificultada pelas restrições orçamentárias, a diminuição dos subsídios para os grupos mais vulneráveis e a descontinuidade institucional.

1.3.12 Programa Minha Casa Minha Vida – Fase 2

Em 2023, com o retorno do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao governo federal, o PMCMV foi oficialmente relançado por meio da Medida Provisória nº 1.162/2023, convertida na Lei nº 14.620, de 13 de julho de 2023, com modificações que visavam corrigir deficiências identificadas nas fases anteriores do programa (Brasil, 2023). A Figura 5 a seguir, traz como o programa foi reformulado e estruturado para atender as demandas no período de vigência de 2023.

Figura 5 - Infográfico Programa Minha Casa Minha Vida 2023 -



Fonte: Brasil, 2023; Câmara Legislativa, 2023; adaptada pela autora, 2025.

A nova fase do programa passou a incorporar critérios de integração urbana, articulando as unidades habitacionais com infraestrutura, mobilidade, equipamentos públicos e políticas sociais complementares. Como destaca Cymbalista (2023), essa

reorientação representa uma tentativa de reduzir os efeitos da segregação socioespacial, ampliando o acesso das populações de baixa renda a territórios com melhores oportunidades e qualidade de vida.

Outro aspecto relevante foi a introdução de parâmetros de sustentabilidade urbana e eficiência energética, alinhados às diretrizes da nova Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. O novo PMCMV também prevê a ampliação de modalidades de provisão, como produção por autogestão, aquisição subsidiada e locação social, embora essas ainda estejam em fase de regulamentação e implementação gradual (Rolnik, 2023).

Todavia, o programa enfrenta importantes desafios de ordem fiscal e institucional. A capacidade de execução depende da disponibilidade orçamentária, da coordenação entre os entes federativos e da efetiva articulação intersetorial. Rolnik (2023) ressalta que, apesar das boas intenções, a concretização dos princípios do novo PMCMV exige um arranjo federativo consistente, com planejamento urbano integrado e forte presença do Estado nos territórios vulneráveis.

Diniz e Silva (2023) observam que a sustentabilidade do programa depende da integração com outras políticas urbanas e sociais, incluindo saneamento, mobilidade e inclusão produtiva. Trata-se de um retorno aos fundamentos do direito à cidade, mas que requer comprometimento político e capacidade administrativa para não repetir os equívocos do passado.

A nova etapa do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), relançada em 2023, sinaliza uma reorientação qualitativa e estratégica na política habitacional do governo federal. Essa reformulação busca priorizar a equidade territorial e a qualidade urbana, incorporando explicitamente critérios de integração com a infraestrutura e serviços existentes (Brasil, 2023; Cymbalista, 2023). Porém, a efetividade e o sucesso dessa nova abordagem dependem intrinsecamente da capacidade de superação das limitações estruturais que historicamente permeiam a gestão urbana no Brasil. Tais limitações incluem a fragmentação institucional, a burocracia excessiva e a carência de planejamento urbano integrado, elementos que, como evidenciado em contextos como

o de Cuiabá, podem comprometer a materialização dos princípios de inclusão e sustentabilidade propostos.

1.4 Considerações Parciais

Neste primeiro capítulo, buscou-se apresentar as bases conceituais e históricas importantes para a análise crítica da inserção urbana de empreendimentos habitacionais de interesse social no Brasil. A pesquisa pretendeu desvelar as profundas contradições entre a retórica das políticas públicas e os impactos territoriais efetivos, utilizando o Residencial Nova Canaã como um estudo de caso emblemático dessas disjunções.

A jornada argumentativa se inicia com uma exploração da inserção urbana, um conceito que, como se observa, transcendeu sua dimensão meramente funcional. Apresenta-se sua evolução, desde a "legibilidade urbana" de Lynch (1960) e o seminal "direito à cidade" de Lefebvre (1968, 2001), até as formulações contemporâneas que reivindicam sustentabilidade, inclusão e participação cidadã (Gehl, 2010; Harvey, 2012; Silva; Moreira, 2023). A constatação, no entanto, é que a materialização desses princípios no contexto das políticas habitacionais brasileiras é frequentemente deficiente, configurando a inserção urbana como um processo complexo e multidimensional, cujo sucesso depende de um compromisso genuíno com a justiça socioespacial (Maricato, 2016; Rolnik, 2015).

Em seguida, a dissertação aprofunda a discussão sobre a sustentabilidade. Esta não é tratada como um conceito acessório, mas como um imperativo ético e técnico que deveria guiar o planejamento urbano. Analisam-se os marcos do Relatório Brundtland (WCED, 1987, p. 46) e o modelo do Triple Bottom Line de Elkington (1997), que integram dimensões políticas, econômicas e ambientais. Argumenta-se que a sustentabilidade urbana, com sua ênfase na mobilidade ativa, gestão racional de recursos e resiliência, tem sido, lamentavelmente, subvertida a meros critérios formais em muitos empreendimentos, como se exemplifica com o Selo Casa Azul (Caixa, 2010), impedindo

um planejamento verdadeiramente equitativo (Leite, 2012; Rolnik, 2015; Maricato, 2016).

A distinção entre "casa", "lar", "moradia" e "habitação" revela-se essencial para a crítica empreendida. Como se destaca, a "casa" refere-se ao objeto físico (Martucci; Basso, 2002, p. 271), o "lar" à sua dimensão simbólica (Bachelard, 1993), e a "moradia" ao espaço vivido (Santos, 1981; Maricato, 2011). A "habitação", por sua vez, é o campo técnico e normativo que integra a casa, a moradia e a estrutura urbana (Brandão, 2006; Martucci; Basso, 2002, p. 272). A negligência dessa tríade em sua totalidade se mostrou uma fragilidade recorrente nos programas de interesse social, que entregam "casas" sem garantir "moradia" e "habitação" dignas.

O panorama histórico das políticas habitacionais no Brasil traçado no capítulo expõe uma persistência de vícios estruturais. As primeiras iniciativas, como o IAPI (década de 1930) e o FCP (década de 1940), já manifestavam uma seletividade social e territorial, e uma fragmentação (Bonduki, 1998; Kowarick, 1975) que se tornariam características marcantes. O Banco Nacional da Habitação (BNH) (1964-1986), embora de escala inédita e com significativos investimentos (Bonduki, 1998; Aragão, 2006, p. 150-152), solidificou um modelo tecnocrático, centralizado e, inegavelmente, segregador, priorizando a produção em massa em áreas periféricas e carentes de infraestrutura (Maricato, 2000; Rolnik, 2015; Villaça, 2011).

Com a edição do Estatuto da Cidade (2001) um marco jurídico que buscou democratizar a gestão urbana e garantir a função social da propriedade (Brasil, 2001; Rolnik, 2001) e a criação do Ministério das Cidades (2003) e do SNHIS/FNHIS (2005), esperava-se uma ruptura com essa lógica. Entretanto, a pesquisa mostrou que, apesar do consistente arcabouço legal, a efetividade desses instrumentos foi frequentemente minada pela fragmentação institucional e pela limitada capacidade técnica e institucional dos municípios (Maricato, 2009). Programas como o PAR (2001) e o PAC (2007), embora com seus méritos, não lograram reverter plenamente a tendência à periferização (Denaldi, 2012; Cardoso; Aragão, 2013).

A análise mais aprofundada recai sobre o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). A Fase 1 (2009-2014), com seu impulso massivo à construção (Denaldi, 2012;

Cardoso; Aragão, 2013), priorizou o quantitativo sobre o qualitativo. Gerou empreendimentos que, falhavam gravemente na inserção urbana, intensificando a segregação socioespacial e a dependência do transporte motorizado (Maricato, 2016; Rolnik, 2015). O Programa Casa Verde e Amarela (PCVA) (2021) é analisado como uma tentativa de reformulação, focando na regularização fundiária (Brasil, 2021b), mas com impactos limitados devido a fragilidades inerentes à sua concepção (Alves; De Paula, 2022; Balbim, 2021). Por fim, o relançamento do PMCMV em 2023 é observado como uma nova etapa que promete incorporar critérios de integração urbana, equidade territorial e sustentabilidade (Brasil, 2023; Cymbalista, 2023). Entretanto, se faz necessário adotar um olhar crítico e cauteloso, questionando se esses novos discursos se traduzirão em práticas efetivamente transformadoras, dada a persistência de limitações estruturais na gestão urbana brasileira (Rolnik, 2023; Diniz; Silva, 2023).

Em síntese, este capítulo permite argumentar que, apesar de um longo e complexo histórico de políticas habitacionais e de avanços conceituais significativos no planejamento urbano, o Brasil ainda luta para superar um modelo que prioriza a produção de "casas" em detrimento da criação de "habitações" integradas e "moradias" dignas. Essa desarticulação crônica entre planejamento habitacional e planejamento urbano, manifesta na localização periférica e na precariedade da inserção urbana dos empreendimentos, constitui a problemática central que a pesquisa busca investigar e aprofundar através do estudo do Residencial Nova Canaã.

CAPÍTULO 1 – REFERÊNCIAS UTILIZADAS

ABIKO, A.; ORNSTEIN, S. **Inserção Urbana e Avaliação Pós-Ocupação da Habitação de Interesse Social**. São Paulo: [s.n.], 2006.

ARAGÃO, J. **Habitação no Brasil: BNH e sua trajetória**. São Paulo: [s.n.], 2006.

AZEVEDO, S. **Cidades brasileiras: um diagnóstico da habitação urbana**. Rio de Janeiro: FASE/IPPUR/UFRJ, 2009.

BACHELARD, G. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BONDUKI, N. **Habitação e autogestão**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BRANDÃO, C. **Habitação: conceitos e estrutura urbana**. Belo Horizonte: [s.n.], 2006.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal, 1988.

DENALDI, R. **Política habitacional no Brasil: impasses e perspectivas**. São Paulo: Annablume, 2003.

GEHL, J. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2010.

GIRARDET, H. **Creating Regenerative Cities**. Londres: Routledge, 2014.

HARVEY, D. **Social Justice and the City**. Londres: Edward Arnold, 1973.

HARVEY, D. **Rebel Cities**. Londres: Verso, 2012.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LEAL, L.; SABOYA, R. **Diretrizes de projeto sustentável em arquitetura e urbanismo**. Curitiba: [s.n.], 2017.

LEFEBVRE, H. **Le Droit à la Ville**. Paris: Anthropos, 1968.

LEITE, C. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes**. São Paulo: Bookman, 2012.

LEITE, S. C. B. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes?**. São Paulo: Instituto Pólis, 2012.

LYNCH, K. **The Image of the City**. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.

MARCUSE, P. **Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City**. In: **Postmodern Cities and Spaces**. Oxford: Blackwell, 1998.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Estudos Avançados, 2000.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2016.

McHARG, I. **Design with Nature**. New York: Natural History Press, 1969.

MUMFORD, L. **A cidade na história**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustainability and Cities**. Washington, DC: Island Press, 1999.

ONU-Habitat. **Relatório e diretrizes sobre habitação adequada**. Nairobi: UN-Habitat, 2015.

ROLNIK, R. **Guerra dos lugares**. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EdUSP, 2000.

SANTOS JUNIOR, O.; MONTANDON, D. **Habitação e cidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SILVA, C. **Sustentabilidade e qualidade de vida em habitações sociais**. São Paulo: Editora Universitária, 2018.

SILVA, C. E.; MOREIRA, L. A. **Sustentabilidade e Inserção Urbana na Habitação Social**. Curitiba: Appris, 2023.

SOJA, E. **Seeking Spatial Justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

VAINER, C. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2000.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2011.



Capítulo 2

CAPÍTULO 2 – FERRAMENTAS DE AVALIAÇÃO DA INSERÇÃO URBANA E DA SUSTENTABILIDADE EM HABITAÇÃO SOCIAL

O presente capítulo dedica-se à apresentação e análise das principais metodologias de avaliação da inserção urbana aplicáveis ao contexto brasileiro, constituindo um subsídio fundamental para a compreensão dos instrumentos analíticos empregados nesta pesquisa. Para tanto, são detalhadas a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU), desenvolvida pelo LabCidade/FAUUSP em parceria com o ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) (2014), a Matriz Metodológica do próprio ITDP (2014), os Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017), a Avaliação Pós-Ocupação (APO) e, por fim, a Ferramenta REGIC (Regiões de Influência das Cidades) do IBGE. A presente seção descreve os princípios, indicadores, parâmetros e critérios de aplicação de cada uma dessas metodologias. Ao final, é apresentado um estudo comparativo entre as ferramentas analisadas, com o intuito de fundamentar a seleção daquela empregada no estudo de caso e sua respectiva justificativa.

2. Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do Labcidade/Fauusp e ITDP (2014)

A Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU), elaborada pelo LabCidade da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) em parceria com o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), foi concebida em 2014 com o propósito de avaliar a localização e a qualidade urbanística dos empreendimentos habitacionais vinculados à Faixa 1 do PMCMV. Esta, propõe, portanto, uma abordagem metodológica sistematizada que visa a subsidiar tanto a aprovação quanto o aprimoramento de projetos habitacionais, sempre com o foco primordial na promoção de uma efetiva integração ao tecido urbano.

Os aspectos centrais de sua análise englobam a acessibilidade ao transporte público, os quais são essenciais para a conexão dos moradores com a cidade; a fluidez e segurança da circulação de pedestres, essencial para a vitalidade urbana; e a

proximidade a serviços e equipamentos urbanos essenciais, garantindo o acesso às necessidades cotidianas e ao direito à cidade. Seu uso é recomendado por órgãos técnicos e gestores públicos, como prefeituras, a Caixa Econômica Federal (CEF) e o Ministério das Cidades, no processo de avaliação e validação de novos empreendimentos habitacionais. Destaca-se pela aplicabilidade prática e pela capacidade de orientar a qualificação urbana dos projetos, com base em critérios objetivos.

Embora tenha sido originalmente desenvolvida para o PMCMV, a metodologia é suficientemente flexível para ser adaptada a outros programas habitacionais. Conforme apontado pelo LabCidade-FAUUSP e ITDP,

a possibilidade de aplicação da metodologia em outros programas habitacionais, dentre eles, a política de companhias de habitação (COHAB), a fim compreender as concepções das implantações dos conjuntos habitacionais atreladas às políticas públicas utilizadas na construção (LabCidade-FAUUSP e ITDP, 2014, p.3)

Em sua maioria estão localizados em áreas precárias da cidade, proporcionando a verificação dos critérios urbanísticos da ferramenta desenvolvida, são marcadas por infraestrutura deficiente e escassa oferta de serviços públicos. Essa realidade reforça a importância de instrumentos técnicos que possam avaliar criteriosamente as condições de inserção urbana e orientar intervenções qualificadas.

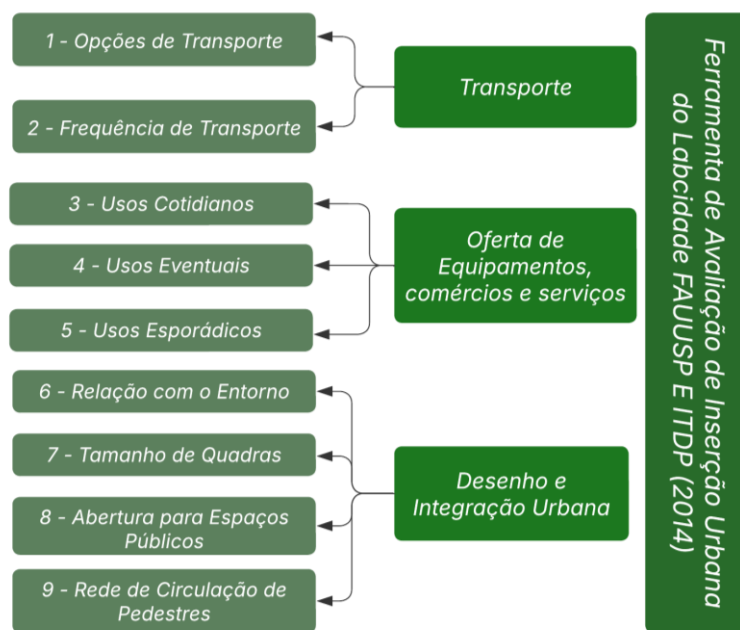
A partir da metodologia, são definidos critérios urbanísticos que não se limitam em aprovar ou rejeitar projetos, mas também oferecer subsídios para que eles garantam espaços públicos que promovam sociabilidade, circulação confortável de pedestres e pleno acesso ao transporte público e a equipamentos, comércio, serviços e a outras atividades essenciais à vida urbana.

O principal objetivo da ferramenta é avaliar se os empreendimentos habitacionais promovam a sociabilidade e a qualidade de vida, evitando o isolamento urbano e a precariedade de acessos a serviços, comércio e transporte, pelos critérios urbanísticos que devem ser cumpridos, e sugere melhorias quando os projetos não atingem os padrões mínimos de qualidade. (LabCidade-FAUUSP; ITDP, 2014, p.3).

A estrutura é organizada em três indicadores: transporte, comércio e serviços, e desenho e integração urbana, os quais são desdobrados em indicadores específicos. Cada indicador possui parâmetros de análise com escalas classificativas entre: Bom, Aceitável ou Insuficiente. Esse sistema possibilita a verificação da conformidade dos empreendimentos com os princípios de boa urbanização, além de orientar ações corretivas e melhorias.

A definição desses critérios foi embasada em extensas bases de dados urbanas disponíveis no Brasil, o que viabiliza sua aplicação por órgãos públicos responsáveis pela análise, desenvolvimento e aprovação de projetos habitacionais. Dessa forma, apresenta-se como um instrumento técnico consistente e adaptável às diversas realidades municipais, promovendo uma avaliação mais equitativa e fundamentada da inserção urbana, conforme os indicadores apresentados na Figura 6 a seguir.

Figura 6 - Indicadores da Ferramenta de Avaliação da Inserção Urbana pelo Programa Minha Casa Minha Vida



Fonte: LabCidade-FAUUSP; ITDP (2014), adaptado pela autora (2025).

A ferramenta estrutura-se em três temas principais, os quais englobam, no total, nove indicadores específicos. Cada um desses indicadores, por sua vez, é balizado por parâmetros rigorosos que permitem a avaliação da qualidade da inserção urbana dos empreendimentos habitacionais.

Desse modo, a classificação tripartida 'Bom', 'Aceitável' ou 'Insuficiente' oferece um diagnóstico técnico preciso e, simultaneamente, orienta as melhorias necessárias nos projetos analisados. Esta abordagem transcende a mera verificação de conformidade, ao viabilizar a qualificação substancial das intervenções urbanas no que tange à mobilidade, à oferta de serviços essenciais e à efetiva articulação do empreendimento com o tecido urbano existente.

A seguir, apresenta-se o Quadro 2 a seguir, que sintetiza os principais indicadores e parâmetros da ferramenta, agrupando-os por tema, objetivo de avaliação, critérios mensuráveis e classificação correspondente.

Quadro 2 - Ferramenta de Análise de Inserção Urbana do Labcidade FAUUSP e ITDP (2014)

Tema 1 - Transporte			
Indicador	Objetivo	Crítérios/Parâmetros Mensuráveis	Classificação
Opções de Transporte	Avaliar diversidade e acessibilidade a itinerários de transporte público	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de itinerários diferentes acessíveis a até 1 km a pé. • Itinerários considerados diferentes se distarem ≥ 2 km entre si em algum trecho. 	Bom: ≥ 4 itinerários Aceitável: ≥ 3 Insuficiente: ≤ 2
Frequência do Transporte	Avaliar qualidade do serviço das linhas (intervalos e período de operação).	<ul style="list-style-type: none"> • Intervalo nos entrepicos (10h–16h). • Horas de funcionamento/dia útil. • Avaliação por itinerário. 	Bom: ao menos 1 linha “boa” por itinerário (≤ 10 min, 24h). Aceitável: ao menos 1 linha “aceitável” (11–20 min, ≥ 17 h).

			Insuficiente: algum itinerário sem linha aceitável.
Tema 2 – Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços			
Usos Cotidianos	Verificar se atividades essenciais diárias estão próximas e acessíveis.	<ul style="list-style-type: none"> • Todos os usos obrigatórios + % dos complementares a \leq 1 km (\approx 15 min a pé). • Verificação de capacidade de vagas (creche e EI). 	<p>Bom: todos obrigatórios + todos complementares.</p> <p>Aceitável: todos obrigatórios + \geq4 complementares.</p> <p>Insuficiente: falta obrigatórios e/ou $<$4 complementares.</p>
Usos Eventuais	Avaliar acesso a serviços usados esporadicamente, mas importantes (ex.: escolas EF/EM, saúde).	<ul style="list-style-type: none"> • Todos obrigatórios + % complementares acessíveis em \leq 20 min a pé ou \leq 30 min por transporte. • Verificação de capacidade. 	<p>Bom: todos obrigatórios + todos complementares.</p> <p>Aceitável: todos obrigatórios + \geq7 complementares.</p> <p>Insuficiente: falta obrigatórios e/ou $<$7 complementares</p>
Usos Esporádicos	Avaliar acesso a serviços de uso não cotidiano (ex.: hospital, centro administrativo)	<ul style="list-style-type: none"> • Todos obrigatórios + % complementares acessíveis em \leq 1h por transporte público. • Verificação de capacidade (ex.: hospital). 	<p>Bom: todos obrigatórios + todos complementares.</p> <p>Aceitável: todos obrigatórios + \geq3 complementares.</p> <p>Insuficiente: falta obrigatórios e/ou $<$3 complementares.</p>
Tema 3 – Desenho e Integração Urbana			

Relação com o Entorno	Avaliar integração física e funcional do empreendimento com a área urbana adjacente.	<ul style="list-style-type: none"> • % do perímetro em contato com “entorno efetivamente urbano”. 	Bom: 100% Aceitável: ≥40% Insuficiente: <40%
Tamanho das Quadras	Analisar conectividade urbana e possibilidades de percurso a pé.	<ul style="list-style-type: none"> • Média dos perímetros das quadras do empreendimento + quadras adjacentes 	Bom: ≤500 m Aceitável: 500–800 m Insuficiente: >800 m
Aberturas para o Espaço Público	Avaliar permeabilidade entre áreas públicas e privadas (segurança + vitalidade urbana).	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de acessos de pedestres por 100 m de divisa público–privado. 	Bom: ≥4 acessos Aceitável: ≥2 Insuficiente: <2
Rede de Circulação de Pedestres	Avaliar qualidade dos caminhos e acessibilidade (calçadas, iluminação, arborização).	<ul style="list-style-type: none"> • Rede completa = 3 elementos completos: <ol style="list-style-type: none"> 1) Circulação (larguras mínimas, travessias, abrigo de transporte). 2) Iluminação contínua. 3) Arborização/sombreamento. • Avaliação interna e nos trajetos até transporte e usos cotidianos. 	Bom: completa no projeto + percursos ao transporte + percursos aos usos cotidianos. Aceitável: completa no projeto + percursos ao transporte. Insuficiente: falha em qualquer elemento.

Fonte: Labcidade FAUUSP e ITDP (2014), adaptada pela autora, 2025.

Com base nos critérios expostos, nota-se que a ferramenta oferece uma análise completa e criteriosa da inserção urbana dos empreendimentos habitacionais. Essa abordagem é especialmente pertinente no cenário brasileiro, em que a maioria das unidades do PMCMV foi implantada em áreas periféricas, marcada pela escassez oferta

de serviços públicos, precariedade da infraestrutura urbana e intensa segregação socioespacial.

Ao atribuir diferentes níveis de qualidade aos indicadores, não apenas identifica carências estruturais, mas orienta ações corretivas e estratégias de requalificação urbana, contribuindo diretamente para a efetividade das políticas habitacionais e para a promoção do direito à cidade.

A aplicabilidade da FAIU, apresenta elevada pertinência para o território brasileiro, sobretudo por sua capacidade de diagnosticar elementos estruturais que afetam diretamente a qualidade da inserção urbana dos empreendimentos habitacionais. Entre os aspectos mais críticos avaliados destacam-se o acesso ao transporte público e a proximidade a serviços urbanos essenciais, como escolas, creches, postos de saúde e centros comerciais.

Em cidades de médio e grande porte, como Cuiabá/MT, marcada por expansão urbana acelerada, padrões de ocupação periférica e deficiências em infraestrutura urbana, torna-se imprescindível a análise da frequência do transporte coletivo e da diversidade de usos locais, conforme preconizado nos parâmetros do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014). Tais critérios são fundamentais para garantir que os moradores de habitações de interesse social, particularmente os inseridos nos empreendimentos do PMCMV Faixa 1, não sejam isolados do tecido urbano e das oportunidades socioeconômicas da cidade.

Além disso, os critérios relacionados à integração física com o entorno urbano, como a permeabilidade dos acessos e do tamanho das quadras, são estratégicos para enfrentar o histórico processo de segregação socioespacial que caracteriza muitas metrópoles brasileiras. Essa segregação, como apontam Rolnik (2015) e Maricato (2011), agrava as desigualdades territoriais ao localizar empreendimentos em áreas periféricas desprovidas de centralidade urbana. Conforme argumenta Bonduki (2018), instrumentos como esse devem servir de base para o desenho de políticas públicas habitacionais que articulem a produção de moradia com o acesso ao direito à cidade.

2.1 Matriz Metodológica do ITDP

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) é uma organização internacional que tem como foco central a formulação e aplicação de metodologias voltadas à qualificação da mobilidade urbana, com ênfase nos sistemas de transporte público de média e alta capacidade, tais como BRT (Bus Rapid Transit), VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), metrô e corredores de ônibus.

Nesse contexto, constitui uma ferramenta técnico-analítica destinada a avaliar a eficiência, qualidade e sustentabilidade dos sistemas de transporte coletivo. A metodologia contempla uma abordagem integrada, que articula temas como acessibilidade urbana, integração modal, redução de emissões de poluentes e incentivo à mobilidade sustentável, especialmente em sua relação com o uso do solo urbano.

Ademais, a matriz ITDP (2014) está alinhada aos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que evidencia a necessidade de priorizar o transporte público e modos ativos por meio de caminhadas e ciclismo, em detrimento do transporte individual motorizado.

Os princípios que as norteiam estão pautados na promoção da acessibilidade equitativa, na redução das desigualdades territoriais, no estímulo à mobilidade ativa (como caminhabilidade e uso da bicicleta) e na mitigação das externalidades ambientais, com especial atenção à emissão de gases de efeito estufa e poluentes locais (ITDP, 2014).

Por sua vinculação ao escopo institucional do ITDP, foram adotados como base analítica os sistemas de transporte coletivo de alta capacidade, concebidos não apenas como canais de mobilidade, mas como estruturas de ordenamento territorial.

Dessa forma, propõe-se a implantação de corredores de transporte público planejado, de modo a fomentar o adensamento populacional e a diversidade de usos no entorno das estações. Assim como, “busca garantir que os corredores de transporte público, não apenas facilitam a mobilidade, mas também incentivem o adensamento populacional e a criação de áreas de uso misto nas regiões de influência das estações” (ITDP, 2014, p.5).

Além disso, está em consonância com os princípios estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) Lei nº 12.587/2012, que estabelece como diretriz a priorização dos modos coletivos e ativos de transporte, em detrimento do transporte individual motorizado. Essa diretriz visa não apenas melhorar a fluidez urbana, mas também promover maior equidade no acesso à cidade e sustentabilidade no uso do espaço urbano.

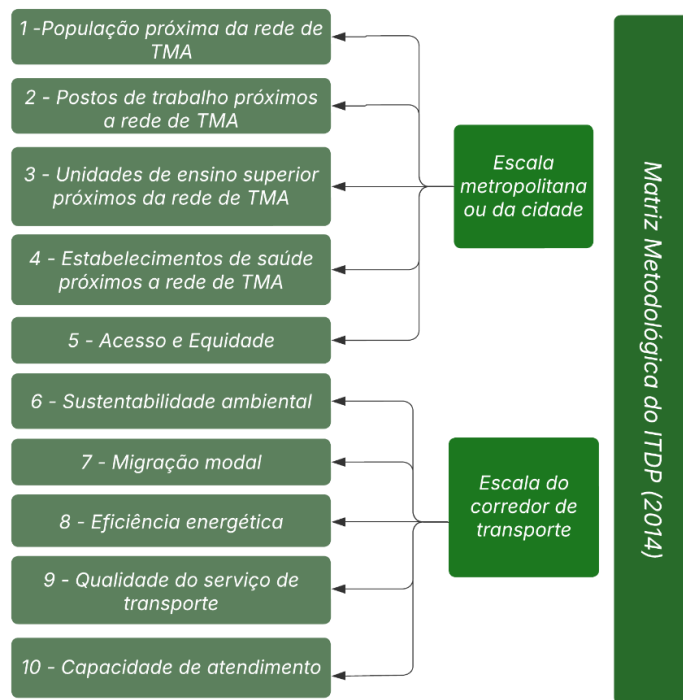
Os indicadores estruturantes foram concebidos com o objetivo de avaliar a qualidade dos corredores de transporte público, oferecendo suporte técnico à formulação de políticas públicas e à alocação estratégica de recursos financeiros. Tais indicadores destinam-se a subsidiar decisões por parte de gestores públicos, planejadores urbanos e investidores, promovendo ações mais assertivas e eficazes na interface entre mobilidade urbana e desenvolvimento territorial (ITDP, 2014).

A estrutura metodológica da matriz contempla duas escalas analíticas complementares:

1. Escala metropolitana ou da cidade;
2. Escala do corredor de transporte.

Essa abordagem multiescalar permite avaliar diferentes dimensões da relação entre o sistema de transporte e o tecido urbano, com ênfase em critérios como acessibilidade, sustentabilidade ambiental e qualidade dos serviços oferecidos à população. A Figura 7 a seguir, demonstra como a matriz se estrutura.

Figura 7 - Indicadores da Matriz Metodológica do ITDP (2014)



Fonte: ITDP (2014), adaptado pela autora, 2025.

Na escala metropolitana ou urbana, os indicadores visam compreender o papel dos corredores de transporte como vetores estruturantes do desenvolvimento urbano sustentável. Avalia-se, nesse âmbito, de que forma os sistemas de mobilidade contribuem para integrar áreas residenciais, comerciais e de serviços, promovendo o uso misto do solo e o adensamento construtivo nas zonas de influência das estações e paradas. Essa lógica reforça a função dos corredores não apenas como canais de deslocamento, mas como indutores de requalificação urbana e de promoção da equidade territorial.

Segundo o ITDP (2014), essa abordagem busca superar uma concepção restrita da mobilidade, centrada apenas na eficiência dos deslocamentos, para integrar a mobilidade como um instrumento de ordenamento urbano, alinhado às diretrizes da política de desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.

A análise da inserção urbana, quando associada aos sistemas de transporte de média e alta capacidade, abrange um conjunto de dimensões inter-relacionadas que visam compreender a integração entre mobilidade, uso do solo e qualidade de vida urbana. O desenvolvimento urbano integrado, por exemplo, constitui a primeira

dimensão dessa avaliação, focada em identificar o grau de articulação entre o planejamento urbano e os investimentos em transporte público, bem como em verificar se as políticas de uso e ocupação do solo acompanham a lógica dos corredores e promovem áreas multifuncionais, com habitação, comércio e serviços nas proximidades das estações (ITDP, 2014, p. 18).

Na sequência, a dimensão ‘População e Empregos no entorno da rede de transporte’ tem como objeto de análise a concentração de residentes e postos de trabalho em um raio de até 1km das estações. Essa avaliação permite à ferramenta verificar se os corredores efetivamente ampliam o acesso da população às oportunidades econômicas e sociais, um aspecto fundamental diante do persistente desafio da desconexão entre moradia e emprego nas cidades brasileiras (ITDP, 2014, p. 22).

Outro aspecto fundamental explorado pela metodologia é a dimensão do ‘Acesso e Equidade’. Esta dimensão examina as condições de acessibilidade física e universal no entorno das estações, abrangendo elementos como calçadas, travessias seguras, ciclovias e sinalização adequada. É importante que o sistema de transporte contemple, de forma inclusiva, grupos vulneráveis, a exemplo de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou baixa renda. A ‘Sustentabilidade Ambiental’ também integra a avaliação, considerando os impactos e benefícios ecológicos gerados pelos corredores. Analisa-se o estímulo à opção por modais não motorizados, a mitigação de poluentes atmosféricos e a promoção de uma ocupação mais racional do solo urbano. Por fim, a ‘Qualidade do Serviço de Transporte’ é minuciosamente analisada a partir da percepção dos usuários, avaliando-se a confiabilidade, frequência, pontualidade, conforto e capacidade operacional do sistema, aspectos estes que determinam sua eficiência e aceitação social (ITDP, 2014, p. 30-35).

Além disso, outros critérios que fortalecem a relação entre uso do solo e mobilidade urbana são considerados, especialmente no que se diz respeito à densidade das áreas edificadas, diversidade funcional e organização das centralidades urbanas. Esses indicadores são essenciais para fundamentar diagnósticos sólidos sobre a inserção

urbana de empreendimentos habitacionais e direcionar estratégias de requalificação dos territórios periféricos.

No âmbito da Matriz Metodológica do ITDP (2014), outros critérios contribuem para ampliar a compreensão da intrínseca relação entre o uso do solo e o transporte público, com especial destaque para aqueles que se voltam às características das áreas edificadas. Tais critérios são essenciais para a análise da inserção urbana de empreendimentos habitacionais, pois avaliam não apenas a eficiência da mobilidade, mas também a maneira pela qual o sistema de transporte efetivamente estrutura e qualifica o território.

Especificamente, a metodologia organiza esses critérios em categorias temáticas, iniciando-se com a:

a) Integração entre Transporte e Uso do Solo

Avalia se os corredores de transporte se adequam no tecido urbano, promovendo uma relação de proximidade entre as áreas edificadas, comerciais e de serviços. Busca garantir que “as oportunidades e atividades cotidianas estejam localizadas a curtas distâncias a pé de onde as pessoas vivem e trabalham” (ITDP, 2014, p.18), tendo em vista que os sistemas de transporte influenciam o uso do solo nas áreas de influência dos corredores de transporte, para os quais devem ser considerados:

Adensamento urbano e diversidade de funções urbanas: a metodologia analisa como os corredores de transporte estimulam o adensamento e a criação de áreas multifuncionais (residenciais, comerciais, institucionais) nas áreas do entorno, o que é crucial para a inserção urbana de empreendimentos.

Proximidade de áreas residenciais, comerciais e de serviços: A matriz avalia a capacidade do sistema de transporte de conectar empreendimentos habitacionais, comerciais e áreas de serviço, promovendo um uso misto do solo nas proximidades dos corredores (ITDP, 2014, p.4-5).

b) Condições de Acessibilidade

Foca na avaliação da qualidade das condições de mobilidade voltadas para pedestres e ciclistas, bem como a acessibilidade universal, logo, antevê a análise da

“infraestrutura de calçadas, travessias seguras e distâncias percorridas pelos pedestres até os pontos de transporte público” (ITDP, 2014, p.20).

Conectividade com o transporte público: Analisa a proximidade de empreendimentos a estações de transporte e se eles facilitam o acesso a outras partes da cidade, um fator determinante para uma boa inserção urbana.

Acessibilidade para pedestres e ciclistas: Avalia se há condições adequadas de deslocamento para pedestres e ciclistas, tanto dentro do empreendimento quanto em suas imediações. Isso é relevante para a inserção urbana, pois um empreendimento bem integrado deve garantir o acesso seguro e confortável a pontos de transporte e ao entorno (ITDP, 2014, p.19-20).

c) Desenvolvimento Sustentável e Impactos Ambientais

Incluem em seus critérios de avaliação da inserção urbana, a sustentabilidade ambiental, reconhecendo a importância dos sistemas de transporte na promoção de padrões urbanos mais eficazes e ambientalmente responsáveis. Avalia se os corredores de transporte ajudam a diminuir as emissões de poluentes atmosféricos, incentivam o uso racional do solo urbano e colaboram para mitigar a expansão urbana descontrolada, geralmente associada à dispersão periférica de empreendimentos habitacionais.

Não obstante ter sido concebida prioritariamente para aferir a eficiência e a sustentabilidade de sistemas de transporte coletivo, a matriz do ITDP demonstra adaptabilidade para a análise da inserção urbana de empreendimentos residenciais e comerciais. Esta flexibilidade decorre de sua abrangência temática e de seu enfoque territorial. A ferramenta possibilita a avaliação não apenas do desempenho intrínseco do transporte, mas também da maneira como a presença desses corredores impacta o território urbano, ao influenciar diretamente a forma, a densidade e a função dos espaços construídos.

O destaque recai sobre a capacidade dos corredores de induzir mudanças no padrão de mobilidade urbana, favorecendo a transição modal do transporte individual motorizado para modos coletivos e ativos. Essa transição, além de reduzir os impactos ambientais negativos, contribui para a diminuição da pegada de carbono e melhora da qualidade ambiental das cidades. Conforme destaca o ITDP (2014),

Redução de emissões de Co₂ e NO_x: Mede o impacto do corredor de transporte na redução das emissões de dióxido de carbono (Co₂) e óxidos de nitrogênio (NO_x), que são os causadores principais de poluição e mudanças climáticas. Um dos objetivos da metodologia é incentivar a migração modal para o transporte coletivo, que tem menores níveis de emissão.

Migração Modal: Avalia a mudança comportamental dos usuários, incentivando que deixem de utilizar veículos motorizados individuais e passem a usar o transporte coletivo ou modos de transporte ativo (a bicicleta como exemplo). Isso favorece a reduzir o congestionamento e os impactos ambientais nas cidades.

Eficiência energética do sistema de transporte: Esse indicador mede o consumo de energia por passageiro no sistema de transporte, com o objetivo de promover tecnologias de transporte mais eficientes, como veículos elétricos ou de baixa emissão (ITDP, 2014, p.24-25).

d) Qualidade o Serviço de Transporte

Além da infraestrutura e sustentabilidade, a metodologia também avalia a qualidade percebida pelos usuários e a eficiência do serviço de transporte.

Percepção dos usuários: Efetuar pesquisas de satisfação com usuários do sistema de transporte para medir a qualidade percebida do serviço, levando em consideração confiabilidade, pontualidade e conforto (ITDP, 2014, p.31).

Frequência de transporte: Avalia a frequência com que os veículos (ônibus, trens, etc.) passam nas estações ao longo do dia. Um sistema eficiente deve oferecer um intervalo de tempo reduzido entre os veículos para garantir a acessibilidade e a confiabilidade do serviço (ITDP, 2014, p.34).

Capacidade de atendimento: Mede o número de passageiros que o sistema consegue transportar por hora em cada sentido (PPHPD – *Passengers per hour per Direction*), garantindo que o sistema esteja preparado para atender à demanda da população (ITDP, 2014, p.34).

Esse instrumento de avaliação de inserção urbana é relevante para o ordenamento do espaço urbano, dentre outros aspectos, sobretudo por possibilitar à “integração do transporte público de alta capacidade com o uso do solo (ITDP, 2014, p.17)”, o que é fundamental para combater a exclusão social e melhoria na qualidade de vida nas áreas periféricas.

Ao estimular a criação de corredores de transporte que conectam bairros distantes a centros urbanos consolidados, polos de emprego e serviços, a matriz do ITDP contribui diretamente para reduzir as desigualdades territoriais e aumentar a equidade

no acesso a bens e oportunidades urbanas, fomentando uma lógica de desenvolvimento mais inclusiva e sustentável.

Para tal, a matriz integra um conjunto extenso de indicadores que permitem avaliar aspectos fundamentais da inserção urbana, tais como a proximidade a áreas densamente povoadas e centros de trabalho, bem como a mobilidade sustentável, abrangendo mudanças modais e a redução de impactos ambientais. Embora seu objetivo primordial seja a avaliação da infraestrutura de transporte, a matriz pode ser adaptada para oferecer uma visão mais ampla da inserção urbana, considerando fatores territoriais que afetam diretamente a eficácia dos empreendimentos habitacionais.

Os indicadores da Matriz Metodológica do ITDP são apresentados em conjunto com os critérios avaliativos, a metodologia de aplicação e os níveis de qualificação da análise. Todos esses elementos são detalhadamente sintetizados no Quadro 3, que serve como um guia para a compreensão dos aspectos considerados.

Quadro 3 - Indicadores da Matriz Metodológica do ITDP (2014)

Indicador	Crítérios	Parâmetros	Classificação
População próxima da rede de TMA	Percentual da população próxima a estações de transporte de média e alta capacidade (TMA)	Máximo de 1km de distância da estação	Percentual de cobertura da população total e por faixa de renda
Pontos de trabalho próximos a rede de TMA	Percentual de postos de trabalho localizados perto das estações de TMA	Máximo de 1 km de distância	Percentual de cobertura de postos de trabalho
Unidades de ensino superior próximas a rede de TMA	Proximidade entre universidades e a rede de TMA	Máximo de 1km de distância	Número de instituições atendidas pela rede de TMA
Estabelecimentos de saúde próximos a rede de TMA	Proximidade entre hospitais, clínicas e a rede de TMA	Máximo de 1km de distância	Quantidade de estabelecimentos de saúde cobertos
Acesso a equidade	Distância entre travessias para pedestres e proximidade a infraestrutura de mobilidade para ciclistas	Condições de acessibilidade nas calçadas e travessias	Condições adequadas de acessibilidade
Sustentabilidade ambiental	Redução das emissões de gases de efeitos estufa (CO ₂ , NO _x) após implementação do corredor de TMA	Comparação entre níveis de emissão antes e depois da implementação	Grau de migração modal e nível de redução das emissões

Migração modal	Avalia a mudança no uso do transporte individual motorizado para o transporte coletivo ou modos ativos	Percentual de usuários que migram para o transporte coletivo ou bicicleta após a implementação	Incentivo ao uso de transportes coletivos e ativos como a bicicleta
Eficiência energética	Consumo de energia por passageiro	Avaliação da eficiência dos veículos utilizados no transporte coletivo	Nível de adoção de tecnologias de baixa emissão, como veículos elétricos ou híbridos
Qualidade do serviço de transporte	Avaliação da percepção dos usuários sobre a confiabilidade e conforto do sistema	Realização de pesquisas de satisfação com os usuários	Grau de confiabilidade, pontualidade e conforto percebido pelos usuários
Frequência de transporte	Frequência com que os veículos de transporte público (ônibus, trens, metrô) passam pelas estações	Intervalo de tempo entre as chegadas dos veículos	Acessibilidade e confiabilidade do serviço com base na frequência operacional
Capacidade de atendimento	Números de passageiros transportados por hora em cada sentido (pphpd – passengers per hour per Direction)	Capacidade máxima de atendimento de passageiros no sistema por corredor de transporte	Capacidade de atender a demanda urbana.

Fonte: Matriz Metodológica ITDP (2014); adaptada pela autora, 2025.

O conjunto apresentado no quadro 3, proporciona a compreensão abrangente sobre o papel estratégico dos sistemas de transporte público na promoção da acessibilidade urbana e na mitigação dos impactos ambientais, ao mesmo tempo em que busca responder às demandas de mobilidade da população, não se limitando a aferir a eficiência operacional dos corredores, mas articula variáveis urbanas e sociais que influenciam diretamente a qualidade de vida nas cidades.

Sua implementação no Brasil é relevante diante do quadro histórico de desigualdades territoriais e das contínuas falhas no sistema de mobilidade urbana nas principais metrópoles do país. O padrão de ocupação do território se tornou fragmentado e desigual, devido ao processo de crescimento urbano desordenado, aliado ao espraiamento horizontal dos centros urbanos. Como resultado, grande parte

da população, sobretudo aquelas que vivem em periferias urbanas, encontram-se fisicamente e funcionalmente isoladas dos centros de emprego, serviços e oportunidades (Maricato, 2015; Rolnik, 2016).

Essa desconexão entre periferia e centralidade acarreta longos tempos de deslocamento, elevados custos de transporte e impactos significativos sobre a qualidade de vida urbana, ampliando as barreiras de acesso ao direito à cidade (ITDP, 2014). Nesse cenário, a matriz do ITDP identifica-se como um instrumento técnico e político fundamental para orientar ações integradas de planejamento urbano, transporte e habitação, contribuindo para o enfrentamento das desigualdades socioespaciais e para a construção de cidades mais inclusivas e sustentáveis.

2.2 Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017)

Lançados em 2017 pelo Ministério das Cidades, os Cadernos Minha Casa + Sustentável constituem uma ferramenta metodológica cujo propósito é o aprimoramento da inserção urbana e da sustentabilidade dos empreendimentos habitacionais associados ao Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). O objetivo primordial desses Cadernos é promover a integração dos conjuntos habitacionais ao tecido urbano existente, transcendendo uma abordagem meramente focada na oferta quantitativa de unidades e incorporando, assim, princípios de sustentabilidade ambiental, social e econômica (Brasil, 2017).

Desse modo, ao se configurar como uma ferramenta metodológica, os Cadernos revelam-se estratégicos por garantir a integração entre as habitações de interesse social e a infraestrutura urbana, assegurando o acesso a serviços públicos essenciais, como saúde, educação e lazer (Brasil, 2017). A proposta metodológica distingue-se, ainda, por sua capacidade de orientar os diversos atores envolvidos na implementação do programa a exemplo de gestores públicos, instituições financeiras, construtoras e empreiteiras a planejar e executar empreendimentos que se articulem de forma mais efetiva com a malha urbana e, conseqüentemente, promovam a qualidade de vida dos moradores.

Os princípios orientadores dos Cadernos baseiam-se na criação de cidades mais justas, acessíveis e sustentáveis, com foco primordial na inclusão socioespacial e na integração funcional dos novos empreendimentos. Dessa forma, os Cadernos estruturam-se por meio da articulação entre os campos da habitação e do planejamento urbano, visando a fomentar a conectividade entre os empreendimentos e os sistemas públicos de saúde, educação, mobilidade e lazer. Essa abordagem pressupõe que os conjuntos do PMCMV devem ser inseridos em um contexto urbano organizado, propondo, assim, uma perspectiva integrada entre políticas públicas setoriais e estratégias de urbanização.

Nesse sentido, a abordagem proposta pelos Cadernos integra indicadores de qualidade urbana a parâmetros avaliativos, possibilitando a mensuração do grau de adequação da localização e do entorno dos empreendimentos habitacionais. A estrutura desses indicadores está organizada em cinco áreas temáticas principais:

1. Acesso viário;
2. Transporte público coletivo;
3. Lazer, cultura e esporte;
4. Comércio e serviços;
5. Equipamentos públicos comunitários.

Cada uma dessas áreas apresenta indicadores específicos, acompanhados de critérios e parâmetros que permitem avaliar a qualidade da inserção urbana dos conjuntos habitacionais. A estrutura da ferramenta, portanto, oferece subsídios técnicos para decisões sobre localização, dimensionamento e articulação dos empreendimentos com a infraestrutura urbana existente, contribuindo para o fortalecimento de políticas habitacionais mais qualificadas e territorialmente sensíveis.

A área temática "Acesso Viário Empreendimento/Entorno" tem como propósito avaliar a conectividade física e a qualidade das vias que interligam o conjunto habitacional ao restante da cidade. Esta dimensão é detalhada por quatro indicadores complementares: o PR01 - Geometria das Vias de Acesso, que analisa a adequação geométrica e a integração das vias com o sistema viário local; o PR02 -Trânsito de

Pedestres, que observa a existência e a qualidade de calçadas acessíveis, arborizadas e iluminadas, em conformidade com a NBR 9050; o PR03 - Trânsito de Bicicletas, focado na presença de ciclovias, ciclofaixas e rotas seguras para ciclistas; e o PR04 - Conexões do Empreendimento com o Entorno, o qual examina as condições de continuidade e segurança das rotas que ligam o empreendimento a equipamentos urbanos essenciais, a exemplo de escolas, unidades de saúde, CRAS e pontos de transporte público (Brasil, 2017, p. 38-44).

O Acesso ao Transporte Público Coletivo, reúne os parâmetros PR05 a PR08, voltados à avaliação da cobertura e qualidade do sistema de transporte. O PR05 mensura a proximidade de embarque estabelecendo distâncias máximas de 500m até pontos de 1km até terminais; o PR06 avalia a diversidade de opções de transporte, recomendando a existência de ao menos um itinerário de transporte coletivo para municípios de pequeno e médio porte, e três ou mais opções para os de grande porte; PR07 considera a frequência das viagens, com intervalos máximos de 15 a 20 minutos nos horários de pico; e o PR08 trata da disponibilização de informações aos usuários, verificando se há comunicação acessível e gratuita sobre itinerários, horários, tarifas e modos de integração (Brasil, 2017, p.50-56).

O Acesso a Atividades de Lazer, Cultura e Esporte, incorpora os parâmetros PR09 e PR10, ambos classificados como indicadores únicos. O PR09 analisa o acesso a atividades de lazer e cultura, recomendando que praças, centros culturais, bibliotecas e outros espaços estejam localizados até 1km do empreendimento. O PR10 avalia o acesso a práticas esportivas, como quadras, academias ao ar livre e campos de futebol, devendo situar-se a uma distância máxima de 1,4km (Brasil, 2017, p.60-62).

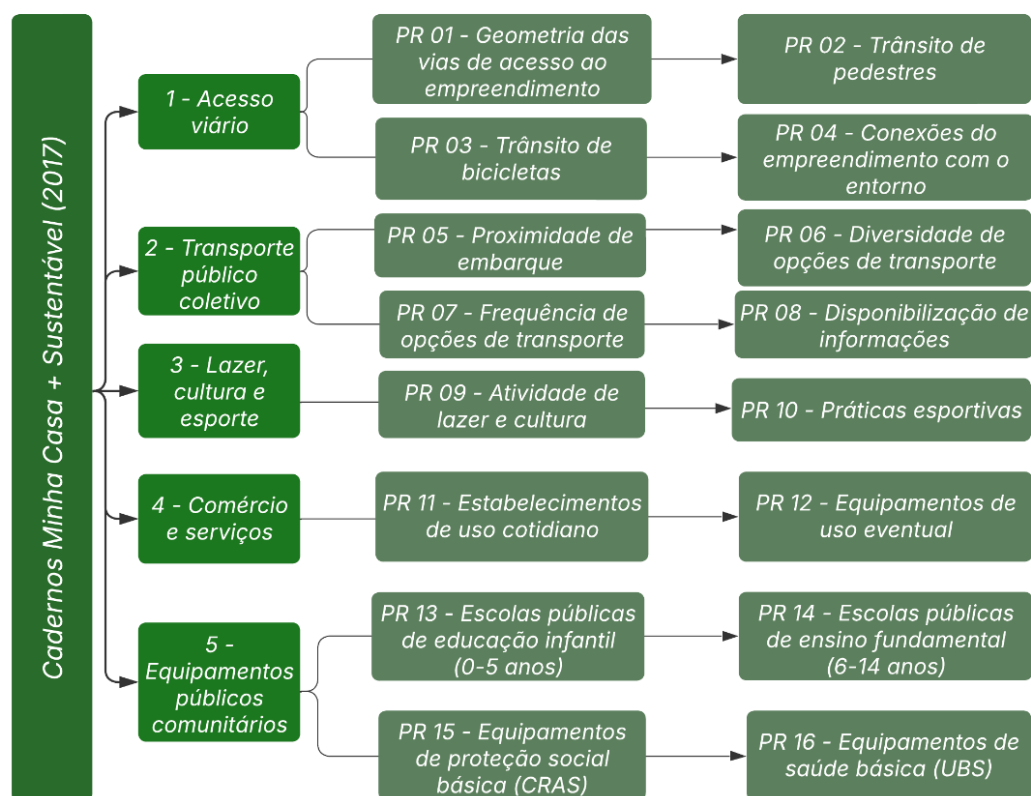
O Acesso a Estabelecimentos de Comércio e Serviços, abrange dois parâmetros, o PR11 que trata dos estabelecimentos de uso cotidiano (padarias, mercados e mercearias) em um raio de até 1km; e o PR12, que diz respeito aos equipamentos de uso eventual (supermercados, bancos e correios), admitindo duas alternativas de avaliação, por deslocamento a pé até 1,4km ou por transporte coletivo, até 15 a 20 minutos de viagem. O PR12 é classificado como parâmetro alternativo, uma vez que a análise pode se basear em uma ou outra condição de acesso (Brasil, 2017, p.66-70).

Por fim, o Acesso a Equipamentos Públicos Comunitários, reúne quatro parâmetros diretamente ligados à oferta de serviços públicos essenciais. O PR13 avalia o acesso a escolas públicas de educação infantil (0-5 anos); PR14, acesso a escolas públicas de ensino fundamental (6-14 anos); PR15, a proximidade de equipamentos de proteção social básica (CRAS) e o PR16, o acesso a unidades básicas de saúde (UBS). Em geral, a distância recomendada para escolas é de até 1km, e para os equipamentos de assistência e saúde, de até 2km (Brasil, 2017, p.71-75).

Os parâmetros avaliativos propostos pelos Cadernos Minha Casa + Sustentável foram concebidos para permitir adaptações às especificidades dos diferentes contextos urbanos brasileiros, permitindo sua aplicação em tecidos urbanos heterogêneos, desde áreas densamente consolidadas até regiões periféricas em expansão. Essa flexibilidade é um dos aspectos centrais que conferem robustez à metodologia, permitindo que ela seja utilizada tanto para diagnósticos quanto para o planejamento e avaliação de novas implantações habitacionais.

A abordagem metodológica utiliza escala quantitativa de avaliação, com o objetivo de mensurar o desempenho dos empreendimentos a partir de critérios técnicos bem definidos, sendo demonstrados na Figura 8 a seguir. Para cada parâmetro estabelecido, são fornecidos valores de referência que orientam a classificação dos resultados obtidos em três categorias: bom, aceitável e insuficiente.

Figura 8 - Indicadores do Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017)



Fonte: Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017), adaptada pela autora, 2025.

Para fins de sistematização e clareza, apresenta-se a seguir o Quadro 4 organiza de forma descritiva os principais indicadores, parâmetros de referência, critérios de análise e classificações associadas à temática de inserção urbana conforme definidos na ferramenta.

Quadro 4 - Indicadores voltados para a inserção urbana

Indicador	Crítérios	Parâmetros	Classificação
Pr01: Geometria das vias de acesso	Adequação geométrica das vias de acesso ao empreendimento, garantindo fluxo seguro para veículos e pedestres	Largura mínima de vias integração com o sistema viário local	Bom: vias adequadas; Aceitável: faixas para ciclistas Insuficiente: Vias não adequadas
Pr03: Trânsito de bicicletas	Infraestrutura para ciclistas, garantindo segurança nas vias de acesso	Presença de ciclovias ou faixas exclusivas para ciclistas nas proximidades do empreendimento	Bom: ciclovias presentes Aceitável: faixas para ciclistas Insuficiente: sem infraestrutura para ciclistas

Pr05: Proximidade de Transporte Público	Distância entre o empreendimento e o ponto de embarque no transporte público	Distância máxima de 500m para pontos de 1000m para terminais	Bom: menos de 1km Aceitável: 1km a 2km Insuficiente: mais de 2km
Pr09: Atividades de lazer e cultura	Proximidade a espaços de lazer e cultura para os moradores	Distância máxima de 1km para áreas de lazer	Bom: menos de 1km Aceitável: 1km a 2km Insuficiente: mais de 2km
Pr11: Estabelecimentos de uso cotidiano	Acesso a comércios de uso diário como padarias e mercearias	Distância máxima de 1km para estabelecimentos de uso diário	Bom: menos de 1km Aceitável: 1km a 2km Insuficiente: mais de 2km
Pr13: Acesso às escolas públicas	Proximidade de escolas de ensino infantil e fundamental	Distância máxima de 1km para escolas de educação infantil e fundamental	Bom: menos de 1km Aceitável: 1km a 2km Insuficiente: mais de 2km
Pr15: Acesso a equipamentos de proteção social (CRAS)	Proximidade a centros de referência de assistência social (CRAS)	Distância máxima de 2km para centros de assistência social	Bom: menos de 2km Aceitável: 2km a 3km Insuficiente: mais de 3km

Fonte: Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017), adaptada pela autora, 2025.

Após a aplicação dos parâmetros avaliativos, os Cadernos Minha Casa + Sustentável (Quadro 4) contemplam a criação de um Relatório de Diagnóstico de Demanda (RDD), que é um instrumento metodológico fundamental. O RDD tem como objetivo identificar e avaliar a demanda gerada pelos empreendimentos habitacionais em relação à infraestrutura urbana disponível em suas proximidades. Com base nos parâmetros e indicadores previamente avaliados, o relatório serve como um guia prático e didático para gestores públicos e planejadores urbanos, facilitando a tomada de decisões estratégicas (Brasil, 2017).

A coleta sistemática de dados sobre as áreas de influência direta dos empreendimentos, abrange aspectos como a oferta e qualidade do transporte coletivo, disponibilidade de serviços públicos (educação, saúde, lazer), e o perfil socioeconômico da população local. A partir dessa análise, o diagnóstico indica os ajustes necessários para que os empreendimentos estejam em conformidade aos critérios de inserção urbana sustentável propostos na metodologia.

A aplicação prática demonstra que a ferramenta dos Cadernos Minha Casa + Sustentável é flexível e adaptável, podendo ser utilizada em diferentes escalas urbanas, desde cidades até municípios de médio e pequeno porte. Essa adaptabilidade possibilita

que diretrizes e os indicadores sejam contextualizados à realidade local, considerando a infraestrutura disponível, os desafios específicos da região e as demandas da população.

Ao ser aplicada em diversos contextos, a ferramenta enfatiza a relevância de uma abordagem sensível ao território, em que os critérios de avaliação sejam adaptados à complexidade e diversidade das cidades brasileiras. Dessa forma, não só se melhora a qualificação física dos empreendimentos, mas também se fortalece sua inserção social, econômica e ambiental no tecido urbano, promovendo cidades mais integradas, inclusivas e resilientes.

2.3 Avaliação Pós-Ocupacional (APO)

A Avaliação Pós-Ocupacional (APO) constitui uma ferramenta metodológica que compreende um conjunto de técnicas e procedimentos voltados a aferir a adequação do ambiente construído às necessidades dos usuários, após a sua ocupação. Desenvolvida inicialmente por Ornstein et al. (2018), a APO centra-se no diagnóstico da experiência do usuário, considerando tanto aspectos objetivos quanto subjetivos do uso cotidiano dos espaços.

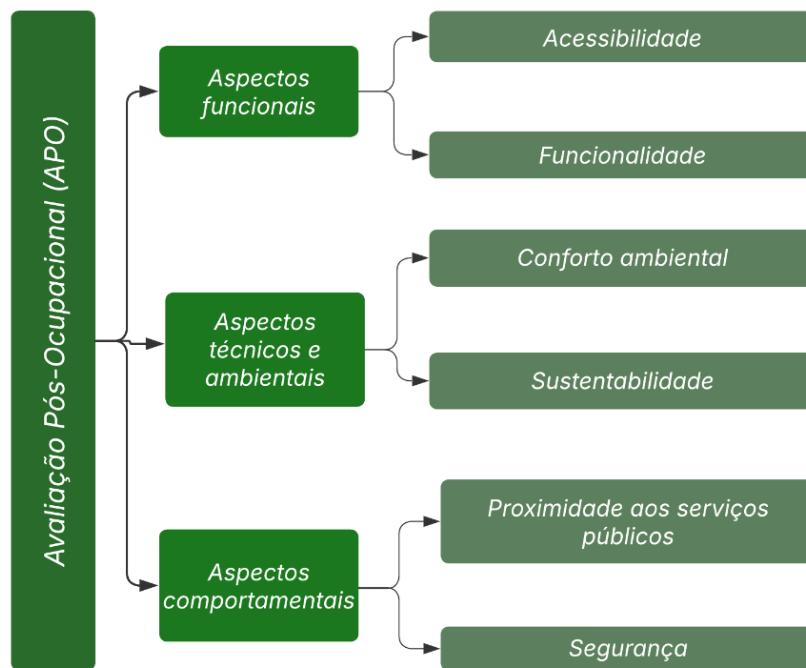
Múltiplos aspectos do espaço construído são abordados, buscando, assim, proporcionar um ambiente funcional, confortável e sustentável para seus usuários. No contexto do PMCMV, segundo Villa et al. (2016), a APO tem por finalidade avaliar a qualidade das habitações sociais. Para isso, considera a interação entre os usuários e os ambientes habitacionais, com o intuito de assegurar que as edificações estejam adequadas às necessidades dos usuários e de oferecer novas alternativas para aprimoramentos em projetos futuros.

Conforme Ornstein e Roméro (2003, p.45) “A aplicação da APO em habitações de interesse social permite identificar problemas e propor soluções que atendam as reais necessidades dos moradores.” Isso engloba, de modo estruturado, analisar como são as rotinas e o bem-estar dos moradores e como são impactados pela ocupação, contribuindo para ajustes necessários nas políticas públicas de habitação e práticas de design urbano.

A APO permite o monitoramento constante das unidades habitacionais, com a finalidade de diagnosticar problemas e sugerir melhorias, visando à otimização da qualidade de vida dos ocupantes (Villa et al., 2016). Dessa forma, essa metodologia possibilita o estabelecimento de um ciclo de retroalimentação que indica aperfeiçoamentos contínuos, tanto para os projetos futuros quanto para as unidades já edificadas. Ou seja, ela atua como um “ciclo virtuoso” na avaliação de edificações, realimentando o processo de projeto com dados coletados durante o uso dos edifícios (Preisere, Rabinowitz e White, 1988).

A Figura 9, apresentada a seguir, ilustra didaticamente a estrutura da APO e seus indicadores, que são concebidos de maneira holística para abranger os diversos grupos de análise pertinentes.

Figura 9 - Indicadores da APO para a inserção urbana



Fonte: Avaliação Pós-Ocupação (Ornstein et. al., 2018), adaptada pela autora, 2025.

A metodologia da APO ancora-se em dois princípios fundamentais: o primeiro, a avaliação baseada na experiência real dos usuários; e o segundo, a melhoria contínua do ambiente construído. Esses princípios visam estabelecer um ciclo de aprimoramento que integra usuários, gestores e projetistas, fomentando um processo de

aperfeiçoamento dos espaços a partir das condições experienciadas pelos ocupantes. Ornstein e Roméro (2003) destacam, no âmbito da APO, três temas que, posteriormente, se subdividem em avaliações específicas.

Aspectos Funcionais: Avaliam a eficiência do layout e a circulação interna, garantindo que os espaços atendam às necessidades dos moradores. Segundo a metodologia utilizada no estudo de Mendonça e Villa (2016, pág. 253), “[...] verificar os usos da habitação de acordo com seus modos de vida, hábitos e costumes, bem como os perfis familiares”.

Aspectos Técnicos e Ambientais: Verificam o desempenho das edificações em termos de conforto térmico, acústico e eficiência energética. A metodologia de Ornstein e Rómero (2003) tratam como aspectos importantes para a análise de desempenho qualitativos e as diretrizes do projeto em geral. Esses indicadores avaliam a oferta de condições ambientais de qualidade, com as características de relação com o usuário e a comunidade.

Aspectos Comportamentais: Analisam a interação dos moradores com os espaços e sua percepção de segurança, privacidade e conforto. A participação dos usuários é essencial para entender como o projeto atende às expectativas e demandas culturais e sociais dos moradores (Villa e Ornstein, 2016).

E dentro de cada aspecto, ocorre a divisão das avaliações ao empreendimento estudado, dispostos nos itens de “a” até “g”, conforme Ornstein e Roméro (2003), esses são os principais pontos de avaliação de aplicação da APO:

a) socioeconômicos: são variáveis que avaliam o empreendimento e os usuários desde sua origem, tamanho e composição familiar; níveis de renda; faixa etária; nível de escolaridade; inserção do conjunto habitacional no bairro; entre outros. Esses dados ajudam a contextualizar o perfil dos usuários e suas relações com o espaço habitado.

b) infraestrutura, superestrutura urbana e áreas livres: envolvem a análise da disponibilidade de serviços, como transporte público, comércio, educação, saúde e lazer, bem como a presença e qualidade de espaços públicos, calçadas e áreas comunitárias.

c) avaliação da satisfação dos usuários: é aferida por meio de percepções sobre o conforto, o aspecto visual dos edifícios, a densidade habitacional, a privacidade, a possibilidade de personalização das unidades, a convivência nas áreas comuns e o sentimento de pertencimento, além da segurança e da organização dos moradores em ações coletivas.

d) avaliação do(s) sistema(s) construtivo(s): são avaliados a partir dos aspectos técnicos e patológicos das edificações, como a qualidade dos revestimentos, coberturas, instalações hidráulicas e elétricas, impermeabilizações e o desempenho geral dos materiais aplicados.

e) avaliação funcional: diz respeito à adequação espacial e à usabilidade das unidades habitacionais e dos edifícios, considerando arranjos internos, proporções dos ambientes, circulação entre cômodos, ventilação e acessibilidade às janelas e portas.

f) avaliação energética e do conforto ambiental: examinam o conforto térmico, acústico e lumínico das unidades. Avaliam-se fatores relacionados ao conforto ambiental como orientação solar, ventilação natural, consumo de energia, características do entorno e desempenho dos materiais de vedação.

g) avaliação econômico-funcional: este indicador considera as alterações feitas pelos próprios usuários nas moradias, relacionando custos e benefícios das intervenções, tais como, ampliações, modificações de acabamentos e adaptações em instalações. A partir desses objetivos, Ornstein et. al. (2018, p.45), afirmam que “a APO é uma etapa essencial do ciclo de vida do projeto, pois possibilita a retroalimentação entre os usuários e os projetistas, com o intuito de ajustar o ambiente às reais condições de uso e ocupação”. Com este propósito, utiliza uma série de indicadores e critérios para medir e avaliar o desempenho do ambiente construído os quais interligam-se diretamente aos temas centrais como conforto ambiental, funcionalidade do espaço, desempenho técnico e sustentabilidade.

A Avaliação Pós-Ocupação (APO) se estrutura por um conjunto de indicadores que se revelam instrumentos essenciais para uma investigação aprofundada da adequabilidade e do desempenho do ambiente construído. Esses parâmetros são imperativos para assegurar que os espaços habitacionais não apenas correspondam

eficazmente às expectativas e aos modos de vida dos moradores, mas que também elevem os padrões de habitabilidade essenciais, um desafio particularmente complexo e multifacetado no contexto socioespacial brasileiro. Ao balizar a análise, eles permitem identificar lacunas, potencializar acertos e, fundamentalmente, subsidiar a retroalimentação de projetos futuros, bem como a formulação de políticas públicas mais assertivas, direcionadas à contínua otimização da qualidade de vida urbana. Uma síntese detalhada da abrangência e da natureza desses indicadores, que são a espinha dorsal metodológica da APO para este estudo, é apresentada e esmiuçada no Quadro 5.

Quadro 5 - Síntese dos indicadores aplicados pela APO

Indicador	Critérios	Parâmetros	Classificação
Aspectos funcionais	Eficiência do layout e da circulação	Organização dos ambientes e adequação ao uso	Satisfatório Insatisfatório
Aspectos técnicos	Desempenho térmico e acústico	Temperatura interna, isolamento acústico	Excelente Bom Precário
Aspectos ambientais	Eficiência energética	Ventilação natural, iluminação e materiais de construção	Alta Média Baixa
Acessibilidade	Verificação da facilidade de acesso para pessoas com deficiência	Presença de rampas, elevadores, portas largas, sinalizações adequadas	Satisfatório Insuficiente
Segurança	Proteção contra incêndios e segurança patrimonial	Sistema de alarme, extintores, saídas de emergência	Adequado Precário
Aspectos comportamentais	Percepção de segurança e privacidade dos moradores	Interação dos usuários com os espaços, percepção de bem-estar	Positiva Negativa
Proximidade aos serviços públicos	Distância até as escolas, postos de saúde, comércio	Distância de 500m a 2km de serviços essenciais	Próximo Intermediário Distante
Conforto ambiental	Análise do conforto térmico, acústico e lumínico	Temperatura adequada, isolamento acústico, boa iluminação	Excelente Bom Insuficiente
Sustentabilidade	Impactos sociais e ambientais	Utilização de soluções sustentáveis, conexão com áreas verdes	Alta Moderada Insuficiente
Funcionalidade	Verificação do layout e usabilidade dos espaços	Layout eficiente, mobiliário adequado, facilidade de uso pelos usuários	Ótimo Regular Necessita melhorias

Fonte: Avaliação Pós-Ocupação (Ornstein et. al., 2018), adaptada pela autora, 2025.

No âmbito do tema de inserção urbana, os indicadores de proximidade de serviços e infraestrutura urbana são importantes para analisar as condições de integração dos empreendimentos habitacionais às áreas urbanas consolidadas, tendo em vista que este aspecto contribui para a qualidade de vida dos moradores.

A utilização da APO no Brasil é bastante difundida e extensa, realizando, de modo eficaz, a análise de empreendimentos habitacionais de interesse social, como o PMCMV. Silva (2018), o cenário brasileiro apresenta desafios específicos, como a variação climática, desigualdades socioeconômicas e a diversidade cultural, que tornam a utilização dessa ferramenta ainda mais importante.

A APO, demonstra flexibilidade e habilidade de adaptação a diferentes tipos de construções e contextos urbanos, assegurando que a avaliação seja relevante tanto para habitações sociais quanto para edifícios comerciais e institucionais (Ornstein et. al., 2018). Ao permitir uma análise detalhada do desempenho do ambiente construído, com base na percepção dos usuários, fornece suporte para melhorias contínuas dos projetos arquitetônicos e urbanos, promovendo a criação de ambientes funcionais, confortáveis e sustentáveis.

Com indicadores que se debruçam, desde o desempenho técnico até a percepção dos moradores, a APO permite visualizar na concepção projetual até a implantação dos conjuntos edificados, não só os caminhos para o aperfeiçoamento, também oferece subsídios importantes para o desenvolvimento de novos empreendimentos mais adequados às complexas dinâmicas das cidades no Brasil.

2.4 Ferramenta REGIC – Regiões de Influência das Cidades (IBGE)

A ferramenta REGIC (Regiões de Influência das Cidades), desenvolvida pelo IBGE (2018), tem por objetivo principal mapear a hierarquia urbana e as regiões de influência das cidades no Brasil. Identificando como os centros urbanos se relacionam com suas áreas de abrangência, por meio de indicadores que tratam sobre as funções da gestão pública e empresarial, além de analisar a atração de bens e serviços que as cidades podem exercer sobre suas regiões vizinhas (IBGE, 2018).

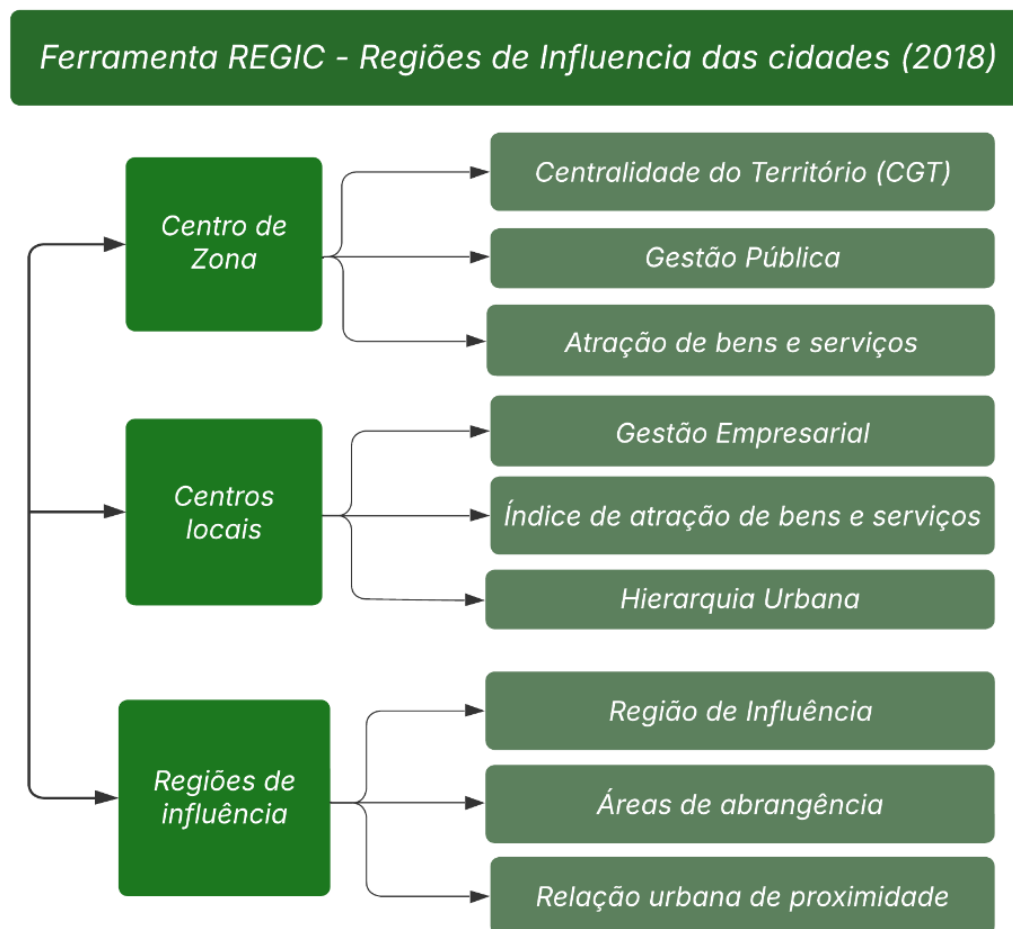
Segundo o IBGE (2018), o REGIC foi elaborado com intuito de fornecer subsídios sólidos para o planejamento territorial, identificando os centros urbanos mais importantes e suas influências regionais. Ele classifica, de modo hierárquico, as cidades brasileiras desde as metrópoles até centros locais de menor relevância.

Nessa conjuntura de crescente complexidade e interdependência urbana, a REGIC (IBGE, 2018) estabelece-se como uma ferramenta metodológica estratégica. Sua premissa primordial é fornecer um substrato analítico consistente para o planejamento territorial e urbano, oferecendo uma compreensão multifacetada das dinâmicas de centralidade de cada cidade e de suas intrincadas áreas de influência. Ao fazê-lo, a REGIC instrumentaliza e qualifica a elaboração de políticas públicas, a concepção de planos regionais e a alocação de investimentos em infraestrutura e serviços urbanos, promovendo intervenções mais assertivas e sinérgicas com as realidades locais.

Dessa forma, parte de dois componentes fundamentais para a determinação da hierarquia e região de influência das cidades, especificamente, a atração exercida entre as cidades próximas e as ligações de longa distância realizadas pela atuação de instituições públicas e privadas presentes nos centros urbanos (IBGE, 2018).

Na Figura 10 a seguir, demonstra como a ferramenta REGIC se estrutura, com seus indicadores e suas particularidades de forma panorâmica, para compreensão como o IBGE trabalhou a ferramenta de análise.

Figura 10 - Estrutura da Ferramenta REGIC - IBGE (2018)



Fonte: REGIC – IBGE (2018), elaborada pela autora, 2025.

Como maneira de avaliar esses territórios, a metodologia do REGIC (2018) é dividida em diversas etapas que elencam a hierarquia das cidades e suas regiões de influência. Nela, os indicadores utilizados são o Índice de Atração de Bens e Serviços, que, segundo o IBGE (2018, p.76) “foi calculado a partir da população residente nos Municípios entrevistados e o percentual dos destinos”, representando o grau de atração de uma cidade sobre outras, com base nos fluxos de pessoas em busca de bens e serviços. Outro indicador é a Centralidade de Gestão do Território (CGT) “é dada pela combinação da centralidade de gestão pública (CGP) e do coeficiente de intensidade da gestão empresarial (CI), aplicando-se transformação para escala logarítmica” (IBGE, 2018, p.83).

A REGIC emprega a ponderação desses indicadores para hierarquizar as cidades em cinco estratos distintos: Metrópoles, Capitais Regionais, Centros Sub-Regionais,

Centros de Zona e Centros Locais (IBGE, 2018). Complementarmente a essa categorização estrutural, a ferramenta analisa os fluxos e as interações interurbanas, investigando ativamente para quais localidades os moradores se deslocam em busca de bens e serviços essenciais, como saúde, educação e comércio. Essa abordagem multifacetada, que engloba os indicadores, parâmetros e classificações empregadas para delinear as regiões de influência, é integralmente sintetizada no Quadro 6, proporcionando um diagnóstico abrangente das complexas dinâmicas territoriais.

Quadro 6- Indicadores, Parâmetros e Classificação do Regic (IBGE)

Indicador	Crítérios	Parâmetros	Classificação
Centralidade de gestão do território (CGT)	Presença de órgãos públicos e empresas multilocalizadas na cidade	Avaliar o nível de comando público exercido pela cidade sobre o território circundante	5 Grupos: Metrópole; Capital; Regional; Centro; Local
Gestão pública	Relações de comando de órgãos públicos entre cidades	Número de sedes, superintendências, gerencias executivas	5 níveis: Regional; Estadual; Intermediário; Nacional.
Gestão empresarial	Relações entre sedes empresariais e filiais	Quantidades de sedes e filiais em cidades distintas	9 classes de intensidade de relacionamentos empresariais
Índice de atração de bens e serviços	Percentual de deslocamentos para obtenção de bens e serviços em outras cidades	Avaliar o grau de dependência de outras cidades em relação aos serviços oferecidos	Atração: Alta; Média; Baixa.
Hierarquia urbana	Classificação das cidades de acordo com a influência regional e nacional	Vinculação entre cidades e a hierarquia de gestão pública e empresarial	5 níveis: Metrópole; Nacional; Capital; Regional e Centro Local;
Região de influência	Avaliação das regiões influências por centros urbanos hierarquizados	Vínculos de gestão do território e busca de bens e serviços	Metrópole; Capital regional; Centro sub-regional; Centro Local

Fonte: REGIC – IBGE, 2018, elaborada pela autora, 2025.

Sua importância para o contexto das cidades brasileiras, decorre da ampla variedade urbana e das diferenças socioeconômicas regionais. No Brasil, as diferenças

entre metrópoles, capitais regionais e cidades do interior são ímpares, e o REGIC fornece um diagnóstico aprofundado dessas dinâmicas, ajudando a orientar investimentos e políticas descentralizadas de serviços públicos e desenvolvimento econômico (IBGE, 2018).

Ao reconhecer a complexidade desta questão, o estudo das áreas de influência permite avaliar como os empreendimentos habitacionais, a exemplo do PMCMV, podem estar ou ser inseridos nas regiões urbanas de forma mais eficaz. Assim, essa metodologia auxilia a identificar quais cidades têm maior potencial de polarização e quais precisam de mais apoio em termos de infraestrutura e serviços.

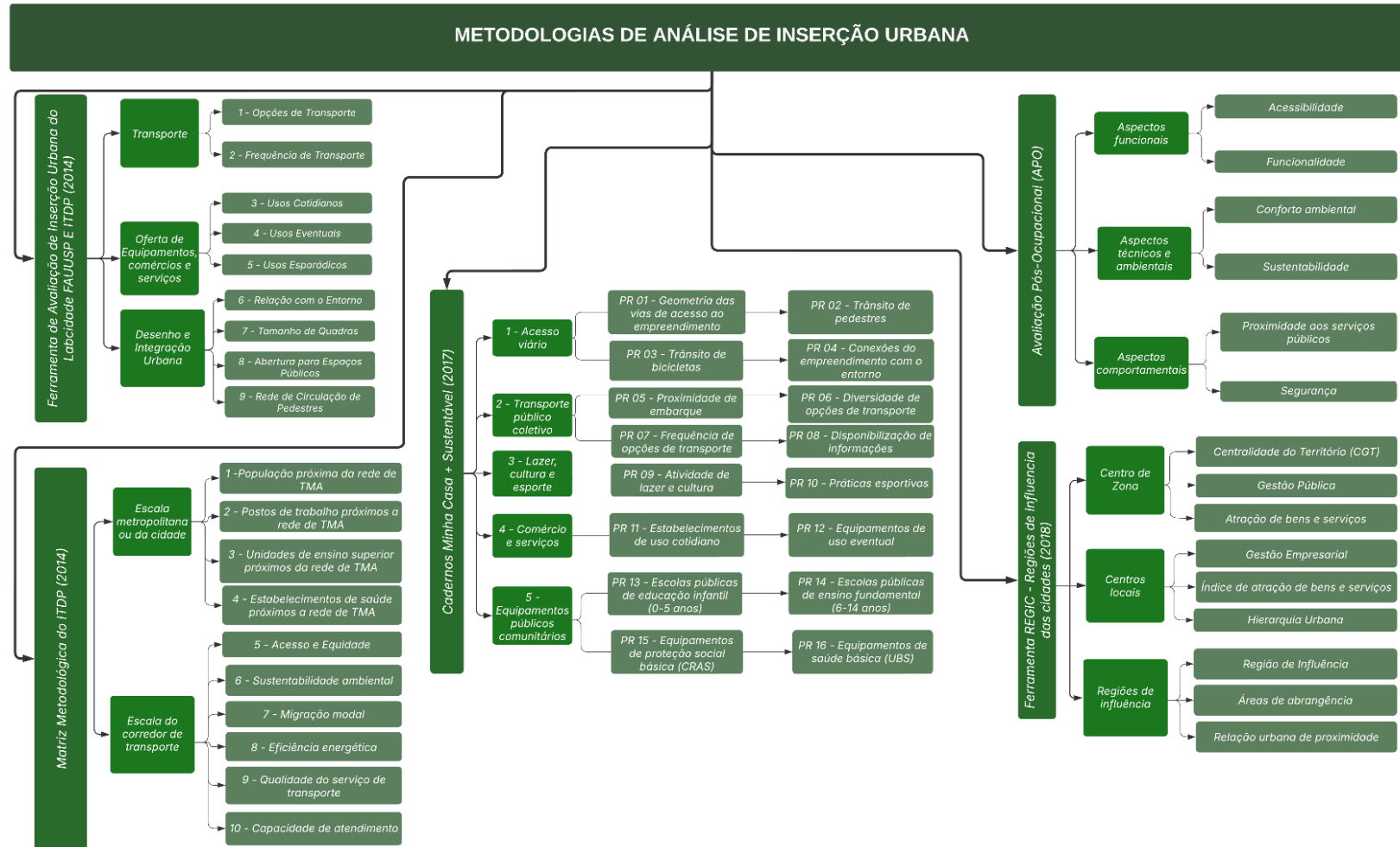
Portanto, pode ser uma das ferramentas metodológicas de análise de inserção urbana de empreendimentos habitacionais, favorecendo a garantir que as atuais e as futuras construções estejam adequadamente conectadas aos centros urbanos e serviços essenciais.

2.5 Síntese Comparativa Das Ferramentas Metodológicas De Análise De Inserção Urbana

Com base nas metodologias expostas, constata-se que estudos de inserção urbana compartilham parâmetros semelhantes, apesar de adotarem abordagens e direcionamentos diferentes. Em geral, os indicadores mais frequentes estão relacionados à acessibilidade ao transporte público, à proximidade a serviços essenciais como (escolas, creches e unidades de saúde) e à infraestrutura para pedestres e ciclistas. Isso demonstra uma preocupação abrangente com a mobilidade urbana. Na análise comparativa das ferramentas, a frequência e a proximidade das linhas de transporte coletivo emergem como indicadores comuns e de relevância transversal. Sua presença é notória tanto em frameworks que abordam a infraestrutura urbana de forma mais ampla quanto em metodologias especializadas na avaliação de redes de transporte de média e alta capacidade (TMA), sublinhando o reconhecimento unânime de sua importância para a inserção urbana.

Na Figura 11 a seguir, apresenta um panorama de como foram elencados os temas e os indicadores das ferramentas para compreender como elas se conectam para compor uma comparação entre as 5 ferramentas apresentadas.

Figura 11- Ferramentas com Temas e Indicadores sobre Análise de Inserção Urbana



Fonte: Elaboração própria, 2025

Neste mesmo raciocínio, a oferta de usos cotidianos e serviços públicos são abordadas por diferentes metodologias, com variações nos critérios de distância máxima e número mínimo de serviços. Vale ressaltar que cada uma possui diferenciais, sendo pela adoção de um viés mais técnico e objetivo associado a parâmetros como a capacidade de atendimento, níveis de emissões ou frequência de veículos por hora. Outras priorizam elementos subjetivos ou qualitativos, como a percepção de segurança, o conforto ambiental e a usabilidade dos espaços pelos moradores.

Ademais, certos sistemas de análise expandem o escopo de avaliação para incluir elementos da gestão territorial e da centralidade urbana, sugerindo classificações hierárquicas que englobam as influências em níveis regionais e nacionais das cidades. Esses indicadores possibilitam tanto a avaliação da inserção local do empreendimento, mas também sua articulação com as redes urbanas mais amplas, importante para estudos de planejamento regional.

Em suma, a comparação entre elas, revela que, apesar da diversidade de enfoques, há pontos de convergência temática entre elas, a exemplo da mobilidade, do acesso a serviços e da qualidade do ambiente urbano. Logo, o que as torna únicas, é no tópico da escala de análise, nos critérios de qualificação e na ênfase dada a aspectos quantitativos e qualitativos, os quais refletem os diferentes objetivos das pesquisas e o contexto em que são aplicadas.

Como demonstrativo dos pontos em comum das ferramentas, o quadro 7 a seguir ilustra os temas, indicadores trabalhados e as variações em cada uma. A análise comparativa entre elas indica cinco indicadores recorrentes, presentes em todas, a acessibilidade ao transporte público, proximidade a serviços essenciais, caminhabilidade, qualidade da infraestrutura urbana e relação com o entorno. Apesar das variações nos critérios e nas escalas de análise, a estrutura contém elevado consenso técnico sobre os elementos mínimos para a efetiva integração de empreendimentos ao tecido urbano.

Quadro 7– Comparativo entre indicativos nas ferramentas metodológicas de análise de inserção urbana

	Indicadores em Comum	Indicadores Específicos	Enfoque da Avaliação
Transporte	Frequência Proximidade	Capacidade de atendimento Eficiência energética Técnico-operacional	Técnico-operacional
Serviços	Proximidade a escolas	Saúde Lazer Usos cotidianos Usos eventuais Usos esporádicos	Funcional Territorial
Mobilidade ativa	Acessos Calçadas	-Ciclovias -Qualidade dos percursos -Caminhabilidade	Funcional
Qualidade urbana	Segurança Conforto Funcionalidade	Sustentabilidade Percepção de privacidade	Subjetivo Ambiental
Gestão urbana	Hierarquia Centralidade	Influência Relações entre cidades	Territorial Geopolítico

Fonte: Elaboração própria, 2025.

Enquanto algumas metodologias, como a do ITDP, focam em elementos operacionais e quantitativos, outras como a Avaliação Pós-Ocupação (APO), incluem dimensões qualitativas e perceptivas dos usuários. Neste sentido, o LabCidade se sobressai por integrar aspectos funcionais, técnicos e territoriais. Enfatizando a importância de uma avaliação multiescalar e multidimensional da inserção urbana, fundamental para direcionar políticas habitacionais e projetos habitacionais e projetos urbanísticos que priorizem a qualidade urbana e equidade territorial.

2.6 - Considerações Parciais

O Capítulo 2 delineou um panorama abrangente das metodologias e ferramentas disponíveis para a avaliação da inserção urbana e da sustentabilidade em habitação social, servindo como alicerce para a fundamentação da abordagem analítica adotada nesta dissertação. A exposição das cinco ferramentas da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU) do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) aos Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017), passando pela Matriz Metodológica do ITDP (2014), a Avaliação Pós-Ocupacional (APO) e a REGIC (IBGE, 2018) evidencia a complexidade do tema e a diversidade de filtros pelos quais a qualidade urbana da habitação de interesse social pode ser analisada.

A FAIU do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), escolhida como instrumento principal para este estudo, revela-se particularmente pertinente por sua concepção direcionada aos empreendimentos da Faixa 1 do PMCMV. Sua estrutura em três eixos transporte, comércio/serviços e desenho/integração urbanos e a classificação em "Bom", "Aceitável" ou "Insuficiente" oferecem uma métrica objetiva e pragmática, fundamental para a avaliação diagnóstica de empreendimentos já consolidados. Todavia, é imperativo reconhecer que, ao focar em parâmetros objetivos para pré-aprovação de projetos, a FAIU, por si só, pode tangenciar as dimensões mais subjetivas e comportamentais da inserção urbana, como a percepção de segurança ou o sentimento de pertencimento, aspectos fundamentais para a vitalidade e apropriação dos espaços pelos moradores.

A Matriz Metodológica do ITDP (2014) complementa essa visão ao enfatizar a mobilidade como vetor de ordenamento territorial. Sua força reside na análise da eficiência e sustentabilidade dos sistemas de transporte coletivo de média e alta capacidade, e como estes induzem ao adensamento e à diversidade de usos. No entanto, a aplicação integral dessa matriz em empreendimentos isolados de Faixa 1, localizados em áreas periféricas desprovidas de infraestrutura de alta capacidade, pode ser limitada. O valor aqui reside mais na sua capacidade de contextualizar as deficiências

de conectividade do transporte público, expondo a lacuna entre a localização do empreendimento e a ambição de um sistema de mobilidade integrado.

Os Cadernos Minha Casa + Sustentável (Brasil, 2017) introduzem uma dimensão importante ao vincular a habitação social à sustentabilidade em seus pilares ambiental, social e econômico. A abrangência de seus indicadores, que vão do acesso viário a equipamentos comunitários, denota um avanço na percepção da política pública, buscando transcender a mera oferta quantitativa de moradias. A inclusão do Relatório de Diagnóstico de Demanda (RDD) representa uma tentativa louvável de articular a expansão habitacional com a infraestrutura e os serviços existentes. No entanto, a crítica essencial que se impõe é se tal ferramenta, em sua aplicação prática, consegue de fato superar as pressões econômicas e políticas que historicamente relegam os empreendimentos de interesse social a locais com infraestrutura deficitária, ou se acaba por oferecer apenas um "checklist" de boas intenções nem sempre efetivadas. A lacuna entre a proposta teórica dos cadernos e a realidade da execução dos projetos do PMCMV em áreas periféricas, onde o custo do terreno dita a localização, permanece um ponto de tensão.

A Avaliação Pós-Ocupacional (APO), embora não sendo a metodologia central de aplicação direta para esta etapa do estudo, emerge como um pilar conceitual indispensável. Sua natureza retrospectiva, focada na experiência vivida pelos usuários, permite um mergulho profundo nas interações entre o ambiente construído e as necessidades humanas. A APO seria o *locus* privilegiado para investigar a satisfação dos moradores, o uso real dos espaços e a eficácia das soluções arquitetônicas e urbanísticas na promoção do bem-estar. Sua relevância reside, portanto, em ressaltar a necessidade de uma análise que vá além dos aspectos físicos e funcionais, englobando as dimensões comportamentais e subjetivas que a própria FAIU, por sua natureza, não aborda em profundidade. É a APO que, por excelência, permite a "retroalimentação" do processo de projeto, aprendendo com o uso e com a vida.

Finalmente, a REGIC (IBGE, 2018) cumpre um papel fundamental de contextualização macro-territorial da inserção urbana. Ao hierarquizar cidades e mapear suas áreas de influência, ela oferece o pano de fundo que qualifica a importância

de um município como Cuiabá na rede urbana nacional. Contudo, sua aplicação direta para avaliar a inserção urbana de um empreendimento específico é limitada, uma vez que seu foco são os fluxos intermunicipais e as funções regionais, e não as dinâmicas intraurbanas de um loteamento. A REGIC, portanto, serve mais como um arcabouço de compreensão das polarizações regionais e dos fatores que moldam a atratividade e a dependência entre cidades, um *background* essencial para entender as pressões sobre o uso do solo e a localização de empreendimentos, mas não como uma ferramenta de avaliação micro-urbanística.

Em síntese, o Capítulo 2 demonstra que, enquanto a FAIU do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) é a ferramenta mais objetiva e diretamente aplicável para o diagnóstico da inserção urbana do Residencial Nova Canaã, as demais metodologias oferecem lentes complementares e críticas. A Matriz ITDP e os Cadernos Minha Casa + Sustentável sublinham os ideais de mobilidade e sustentabilidade que frequentemente são desafiados na prática. A APO ressalta a dimensão humana e subjetiva que, idealmente, deveria guiar e validar qualquer planejamento. E a REGIC oferece a escala macro, lembrando que a inserção urbana de um empreendimento é um nó em uma rede territorial muito maior. O desafio da pesquisa, portanto, é aplicar a ferramenta escolhida com a consciência dessas múltiplas perspectivas, permitindo uma análise que, embora ancorada em métricas objetivas, esteja sensível às complexas implicações sociais e espaciais da habitação de interesse social.

CAPÍTULO 2 – REFERÊNCIAS UTILIZADAS

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Selo Casa Azul: Boas práticas para habitação mais sustentável**. Brasília: CEF, 2010.

ITDP. **Matriz Metodológica para Avaliação da Inserção Urbana**. São Paulo: ITDP, 2014.

ITDP; LABCIDADE/FAUUSP. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana: MCMV**. São Paulo: ITDP/FAUUSP, 2014.

LABCIDADE/FAUUSP; ITDP. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do PMCMV**. São Paulo: FAUUSP/ITDP, 2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Minha Casa + Sustentável**. Brasília, 2017.

ORNSTEIN, S. W. **Avaliação Pós-Ocupação: métodos e técnicas**. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

ORNSTEIN, S. W. et al. **Avaliação Pós-Ocupação na Arquitetura, Urbanismo e Design**. São Paulo: Blucher, 2009.

PINTO, E. **Avaliação Pós-Ocupacional: Metodologia e Aplicações**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

PREISER, W.; RABINOWITZ, H.; WHITE, E. **Post-occupancy evaluation**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1988.

PRUDENTE, A. A.; LEIRO, M. S. **Inserção urbana no MCMV: Salvador/BA**. Urbana, 2014.

REGIC/IBGE. **Regiões de Influência das Cidades (2018)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.



Capítulo 3

CAPÍTULO 3 – CARACTERIZAÇÃO URBANA DO ESTUDO DE CASO: RESIDENCIAL NOVA CANAÃ, CUIABÁ/MT

O estado de Mato Grosso, estrategicamente situado na região Centro-Oeste do Brasil, apresenta características geográficas, climáticas e morfológicas peculiares que impactam significativamente os padrões de ocupação urbana e a configuração do território. A elucidação dessas particularidades é premissa fundamental para contextualizar os complexos processos de urbanização que configuram sua capital, Cuiabá, e, por extensão, a dinâmica dos seus assentamentos.

Nesse contexto, o presente capítulo se debruça sobre a caracterização do Residencial Nova Canaã, localizado no município de Cuiabá. Serão considerados seus aspectos urbanos, socioeconômicos e infraestruturais, os quais proveem subsídios essenciais para a análise da dinâmica urbana e da distribuição territorial da população ali residente.

Utilizando as ferramentas metodológicas apresentadas no Capítulo 2, serão criteriosamente examinados a localização do empreendimento, sua acessibilidade, a infraestrutura urbana disponível, os padrões de mobilidade, a oferta de equipamentos públicos e as características de uso e ocupação do solo em seu entorno imediato e expandido. Essa abordagem multiescalar é importante para discernir as dinâmicas territoriais que condicionam a inserção urbana do Residencial Nova Canaã no tecido da cidade, fundamentando, assim, uma avaliação crítica de sua integração socioespacial.

3.1 Caracterização do Estado de Mato Grosso

O estado de Mato Grosso, localizado na região Centro-Oeste do Brasil, possui uma área territorial de aproximadamente 903.357 km², sendo o terceiro maior estado brasileiro em extensão. Com uma população de 3.658.649 habitantes (IBGE, 2022), apresenta uma baixa densidade demográfica e elevada concentração urbana na capital Cuiabá, e em municípios polos como Rondonópolis, Sinop e Várzea Grande.

O crescimento populacional de Mato Grosso, segundo o IBGE (2022), mostrou um aumento significativo desde 1960, com a população subindo de 330.610 habitantes para 3.658.649 habitantes no último censo IBGE de 2022, demonstrando aumento de 818%.

Diante desse processo de concentração urbana e integração funcional entre os principais centros, foi instituída, por meio da Lei Complementar Estadual nº 359/2009, a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC), que desempenha um papel estratégico na dinâmica econômica nacional, destacando-se pelos setores do agronegócio, mineração e logística (SEPLAN/MT, 2022). Essa configuração espacial reflete diretamente sobre as dinâmicas de uso e ocupação do solo que serão aprofundadas nos próximos tópicos.

3.1.1 Aspectos Ambientais, Climáticos e Geomorfológicos

O estado de Mato Grosso abriga três biomas brasileiros: O Cerrado, a Amazônia e o Pantanal, formando um mosaico ecológico de grande importância para a biodiversidade (MMA, 2020). A existência desses biomas atribui ao estado uma função fundamental na conservação ambiental e no equilíbrio climático regional.

A topografia predominante do estado é plana e suavemente ondulada, pertencente a unidade geomorfológica dos Planaltos e Chapadas da Bacia do Paraná e da Amazônia (Ross, 1990). Os principais tipos de formações geológicas são sedimentos do Grupo Parecis e rochas cristalinas do embasamento pré-cambriano.

O clima predominante é o tropical típico (Aw segundo Köppen), com duas estações bem definidas: um verão chuvoso (outubro a abril) e um inverno seco (maio a setembro). A temperatura média anual varia entre 24°C e 27°C, com índices pluviométricos que oscilam entre 1.200 a 2.000mm anuais, dependendo da região (INMET, 2022). A bacia hidrográfica do Rio Paraguai, onde se encontra o Pantanal mato-grossense, exerce influência direta sobre o clima e os regimes hídricos regionais.

3.1.2 Aspectos Socioeconômicos de Mato Grosso

Mato Grosso apresenta um Produto Interno Bruto (PIB) estadual superior a R\$ 170 bilhões (IBGE, 2021), fortemente impulsionado pelo agronegócio, sobretudo as culturas de soja, milho e algodão, além da pecuária extensiva. O setor primário responde por mais de 20% do PIB estadual, evidenciando a ruralização da economia (SEPLAN/MT, 2022). No entanto, o setor de serviços é o maior empregador urbano, especialmente nas regiões metropolitanas.

Apesar dos indicadores macroeconômicos positivos, o estado ainda apresenta desigualdades regionais significativas, com elevados índices de vulnerabilidade social em municípios periféricos e assentamentos urbanos informais. O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Mato Grosso é de 0,725 (PNUD, 2020), mas com variações importantes entre os municípios. Problemas de acesso à moradia, saneamento básico e mobilidade urbana persistem, especialmente em áreas de expansão urbana desordenada.

3.2 Caracterização do Município de Cuiabá/MT

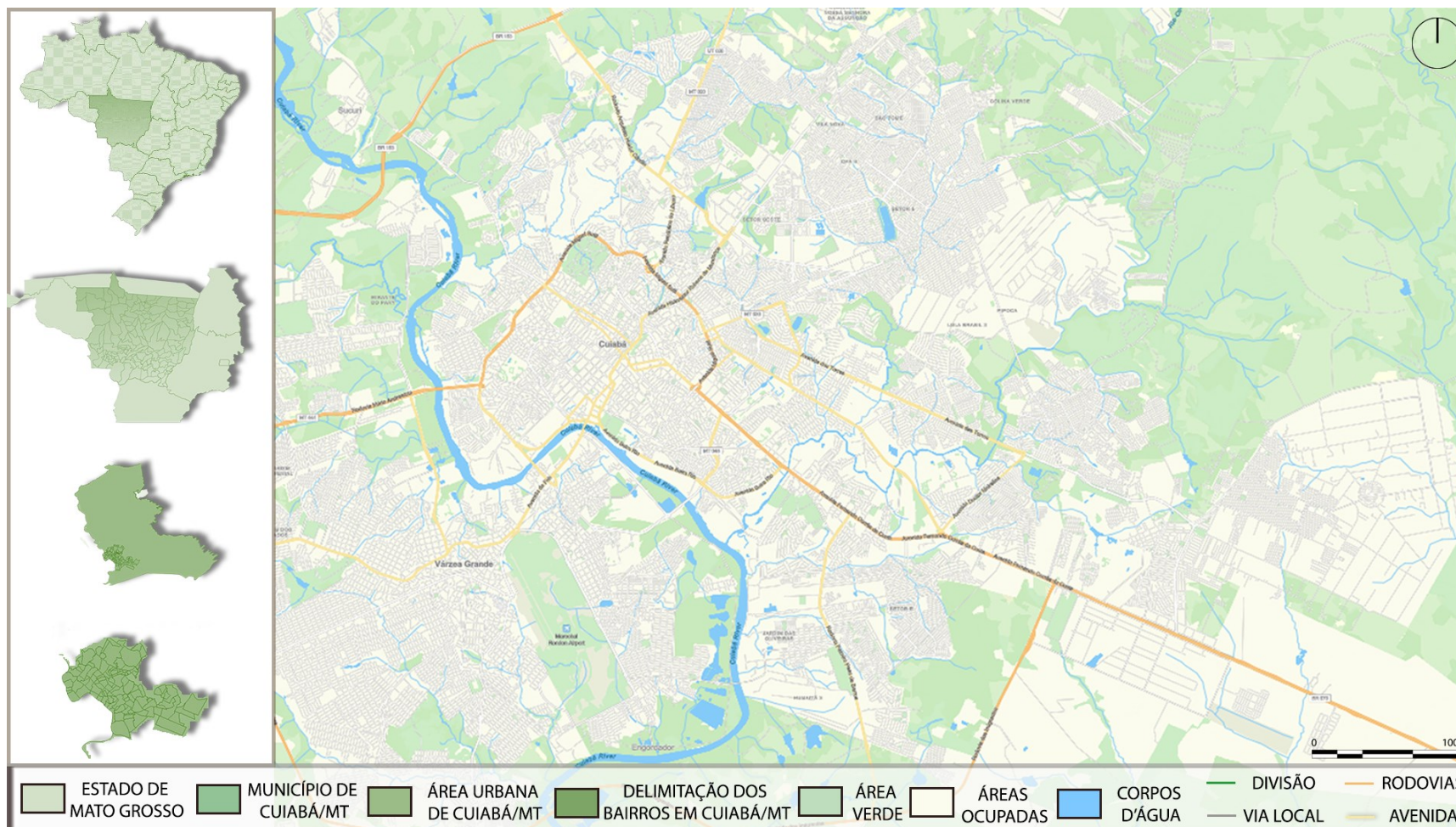
Fundada em 1719 e elevada à categoria de capital em 1835, Cuiabá desempenha o papel de centro administrativo e político do estado. Com uma população de 650.877 habitantes, (IBGE, 2022), a cidade apresenta elevado grau de urbanização, sendo o principal polo de serviços e comércio da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC).

Localizada no Centro Geodésico da América do Sul (Figura 12), Cuiabá possui uma área de 4.327,220 km², situando-se a uma altitude de 165 metros e com as coordenadas geográficas de 15° 35' 56'' de latitude Sul e 56° 06' 01'' de longitude de Greenwich (Mato Grosso, 2009; IBGE, 2022).

Cuiabá está inserida na bacia hidrográfica do Rio Cuiabá, um dos principais afluentes do Rio Paraguai a Bacia Platina, com extensão aproximada de 980km e a largura média de 200m. Outros corpos d'água também atravessam as áreas urbanas de Cuiabá, a exemplo o rio Coxipó. Essa rede hídrica desempenha papel essencial para sustentar e manter a biodiversidade da região, principalmente do Pantanal (Cuiabá. 2012).

Os cursos d'água que cortam o município, como os rios Cuiabá, Coxipó e o córrego do Barbado, compõem uma rede hidrográfica significativa, mas sofrem pressões antrópicas, como a urbanização desordenada, o lançamento de esgoto e a impermeabilização do solo. A degradação ambiental é intensificada por ocupações irregulares em áreas de preservação permanente (APPs), o que agrava os riscos de enchentes e perda de biodiversidade (Ferreira; Lima, 2016).

Figura 12- Localização e área urbana de Cuiabá/MT



Fonte: Elaboração própria, 2025.

O município pertence a Mesorregião Sul mato-grossense, microrregião Cuiabá, compondo um aglomerado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) composta pelos municípios de Cuiabá, Várzea Grande, Santo Antônio de Leverger, Nossa Senhora do Livramento, Chapada dos Guimarães e Campo Verde (Sinfra, 2024).

3.2.1 Características Ambientais, Climáticas e Geomorfológicas

Cuiabá está localizada em uma região entre os biomas Amazônia, Cerrado e Pantanal, o que confere uma biodiversidade notável (Ribeiro e Walter, 2008). O predomínio do Cerrado, no entanto, é marcante, com vegetações típicas de campos cerrados, matas secas e galerias fluviais. O relevo local é caracterizado por planícies e áreas suavemente onduladas, com presença de áreas de risco associadas a processos erosivos, sobretudo em bairros periféricos (Sano et. al., 2008; Cuiabá, 2012).

A capital é considerada como uma das cidades mais quentes do Brasil, com temperaturas médias superiores a 27°C e picos acima de 40°C durante a estação seca (INMET, 2022). O clima é predominantemente tropical continental, mostrando dois períodos notáveis: o chuvoso, com período de duração de oito meses, e o seco, com duração de quatro meses (IPDU, 2010; Cuiabá, 2012).

As temperaturas entre esses períodos oscilam com temperaturas mais elevadas com chuvas e ventanias violentas. Na época de precipitação a umidade do ar mantém-se alta, com a pluviosidade média anual de 1.300mm, sendo considerada o clima tropical continental úmido, entretanto, o período seco, inicia-se em junho e encerra-se em setembro, havendo alguns anos com períodos mais alongados, com a umidade do ar entre 18% a 40%, caracterizando o clima como tropical continental seco durante esses meses (Cuiabá, 2012; Silva; Santos, 2020).

Geomorfologicamente, Cuiabá está situada no domínio da Depressão Cuiabana, que abrange a peneplanície⁶ de erosão, onde destacam-se relevos de baixas amplitudes. Na

⁶ O termo "peneplanície" refere-se a uma superfície amplamente aplainada, resultante de longos períodos de erosão, sendo considerada o estágio final de um ciclo de erosão, caracterizada por baixa declividade e relevo suavemente ondulado (Christofolletti, 1999; Ross, 1996; Ab'sáber, 1967).

parte urbana, as altitudes oscilam de 146 a 259 metros e seu pico mais alto encontra-se no Morro da Conceição (Cuiabá, 2012).

O solo predominante na região é o Latossolo Vermelho-Amarelo, com boa profundidade, mas susceptível à erosão, especialmente em áreas de uso intensivo ou sem cobertura vegetal. A ocupação urbana em áreas de encosta e fundos de vale, associada à supressão de vegetação, tem potencializado processos erosivos e assoreamento de corpos hídricos (Ribeiro; Mendonça, 2019).

3.2.2 Aspectos Socioeconômicos

Cuiabá é um polo regional cuja dinâmica urbana tem se intensificado nas últimas décadas, especialmente em função do crescimento populacional, expansão periférica e demandas sociais crescentes. De acordo com o Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), atualmente possui população de 650.877 habitantes, com uma taxa de crescimento anual de aproximadamente 1,2% entre os censos de 2010 e 2022. Essa expansão populacional está atrelada a processos migratórios internos, particularmente da zona rural para áreas urbanas, e à consolidação da cidade como centro administrativo, comercial e educacional da região Centro-Oeste (Souza; Ferreira, 2021).

A economia cuiabana apresenta forte dependência do setor terciário, com destaque para o comércio, serviços públicos e atividades relacionadas ao agronegócio regional. Em 2021, o Produto Interno Bruto (PIB) municipal foi estimado em R\$ 21,8 bilhões, com um PIB per capita de aproximadamente R\$ 34.145,00, segundo dados do IBGE (2023).

Apesar desses indicadores positivos, a cidade enfrenta profundos desafios relacionados à desigualdade social. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2021), o índice de Gini de Cuiabá é de 0,542, revelando acentuada concentração de renda. Essa desigualdade se manifesta espacialmente por meio da segregação urbana, com concentração de população de baixa renda em regiões periféricas com menor infraestrutura urbana e acesso precário a equipamentos públicos (Rolnik, 2015; Maricato, 2017).

O processo de urbanização cuiabano, especialmente a partir dos anos 2000, tem sido caracterizado por uma expansão territorial desordenada e pelo adensamento desigual

do solo urbano, como recorda Romancini (2011) que o perímetro urbano que era de 1,2 mil hectares em 1970 passou para 25,1 mil hectares nos anos 2000 e houve significativo aumento de bairros, que antes eram 15 passou para 115. Silva e Romero (2013) acrescentam a Romancini (2011), no comparativo de 2000 a 2010, o território de Cuiabá expandiu-se de 9.202 hectares para 13.422 acompanhado de significativo aumento populacional de 476,5 mil habitantes para 541 mil habitantes, compreendo o mesmo período, evidenciando que a área urbana da cidade aumentou 45,86% e a população apenas 13,54%.

Desse modo, Fraporti (2019) expressa que mesmo com a existência de extensas áreas internas ao perímetro urbano dotadas de infraestrutura básica, observa-se uma tendência persistente de crescimento horizontal periférico, em detrimento da ocupação de áreas centrais subutilizadas. Esses espaços ociosos, conhecidos como vazios urbanos, são indicativos do paradoxo urbano de Cuiabá: a simultaneidade entre o déficit habitacional e a ociosidade de terrenos com potencial de uso habitacional ou comunitário.

Esse contexto urbano é interpretado por Gonçalves e Cruz (2018, p. 11) como uma “negativa ao uso social do solo urbano”, uma vez que a manutenção estratégica desses vazios eleva o preço da terra e dificulta o acesso das camadas populares à moradia bem localizada. Fraporti (2019), aborda que os instrumentos previstos no Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico (PDDE) de Cuiabá como o IPTU progressivo, a outorga onerosa do direito de construir, e a obrigatoriedade do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios não têm sido regulamentados ou aplicados efetivamente, o que contribui para a reprodução de uma estrutura urbana excludente e segregadora.

Corroborando essa análise, Canavarros (2016, p. 122) destaca que a legislação urbanística frequentemente atua a reboque da urbanização, legitimando, de forma retroativa, conjuntos habitacionais e loteamentos implantados à revelia dos limites do perímetro urbano. Esse processo, recorrente em Cuiabá, evidencia a fragilidade institucional frente à pressão do mercado imobiliário, resultando em expansões formais de áreas urbanas desarticuladas do planejamento territorial.

A formação dos vazios urbanos não é resultado do acaso, mas sim de escolhas políticas e econômicas estruturais que beneficiam setores de maior poder aquisitivo. Enquanto condomínios fechados e bairros planejados são construídos em áreas valorizadas

e bem estruturadas, a população de baixa renda é deslocada para conjuntos habitacionais nas bordas da cidade, em sua maioria, pouco conectados à malha urbana e carentes de equipamentos públicos e infraestrutura adequada. Essa lógica corrobora o diagnóstico de Villaça (2001), que afirma que a segregação socioespacial nas cidades brasileiras é resultado direto da combinação de políticas públicas omissas e da atuação direcionada do capital imobiliário, que criam barreiras ao acesso justo ao solo urbanizado.

Mesmo diante do discurso institucional de contenção da expansão do perímetro urbano, sob a justificativa da existência de vazios urbanos (Fraporti, 2019), observa-se, paradoxalmente, a autorização de novos empreendimentos em áreas de expansão — o que revela uma postura ambígua do poder público diante da pressão do setor da construção civil.

Esse modelo de desenvolvimento urbano orientado pela lógica fundiária compromete os princípios constitucionais da função social da cidade e do direito à moradia digna (Brasil, 1988), além de representar um ônus econômico significativo ao erário, uma vez que demanda altos custos para a implantação de infraestrutura em áreas dispersas, além de intensificar os problemas de mobilidade e gestão urbana.

No entanto, indicadores sociais revelam fragilidades importantes, sobretudo nas periferias urbanas. De acordo com dados da Fundação João Pinheiro (2021), o déficit habitacional em Cuiabá é significativo, afetando sobretudo as famílias de baixa renda, muitas das quais vivem em áreas precárias ou em conjuntos habitacionais distantes dos principais centros de oferta de empregos, saúde e educação.

A taxa de pobreza em Cuiabá, definida pelo rendimento domiciliar per capita inferior a meio salário mínimo, atingia 19,3% da população em 2020 (IBGE, 2021). Já a taxa de extrema pobreza (renda per capita inferior a R\$ 105,00) foi estimada em 6,1%, dados agravados durante a pandemia da COVID-19.

Além disso, de acordo com o Mapa da Desigualdade da Rede Nossa São Paulo (adaptado para capitais brasileiras em 2022), Cuiabá apresentou disparidades expressivas no acesso à saúde, educação de qualidade e saneamento básico, especialmente entre os bairros do centro expandido e os assentamentos periféricos consolidados.

O déficit habitacional na capital é exacerbado pela pressão socioeconômica resultante da desigualdade de renda, trabalho informal e crescimento populacional. De

acordo com estimativas da Fundação João Pinheiro (2022) há um déficit de aproximadamente 18.600 moradias em Cuiabá, caracterizada principalmente por domicílios precários, coabitação familiar e ônus excessivo com aluguel. Esse contexto favorece a consolidação de ocupações irregulares e loteamentos de baixa qualidade urbanística.

Como argumenta Denaldi (2012), as políticas habitacionais muitas vezes atuam de forma reativa, atendendo à demanda habitacional sem considerar adequadamente as dinâmicas sociais e urbanas locais, o que acarreta projetos urbanisticamente segregados e infraestrutura urbana deficitária.

Nesse cenário, a produção habitacional voltada às famílias de baixa renda, como a promovida pelo PMCMV, emerge como resposta governamental ao déficit habitacional. Entretanto, sua implantação em áreas periféricas e desarticuladas do tecido urbano, como no caso do Residencial Nova Canaã, evidencia os desafios estruturais da política habitacional em Cuiabá, o que será aprofundado no próximo tópico.

3.3 Empreendimentos PMCMV em Cuiabá

A respeito da atuação de programas sociais em Cuiabá, especialmente o PMCMV, no município, representa uma das principais políticas públicas de enfrentamento ao déficit habitacional, especialmente entre os anos de 2010 e 2020.

Durante esse período, o PMCMV viabilizou a entrega de mais de 15 mil unidades habitacionais em Cuiabá, com destaque para grandes empreendimentos como os residenciais Nico Baracat, Altos do Parque, Jardim União e o Nova Canaã. Estes foram direcionados às famílias inseridas nas Faixas 1 e 1,5 de renda, por meio de subsídios federais e financiamento facilitado pela Caixa Econômica Federal. Tal estratégia buscou garantir o direito à moradia para as populações mais vulneráveis, respondendo parcialmente à demanda reprimida por habitação no município (Novack, 2021).

O quadro 8, sistematiza os principais empreendimentos do PMCMV em Cuiabá no período de 2000 a 2020, totalizando 5.643 unidades habitacionais entregues a população.

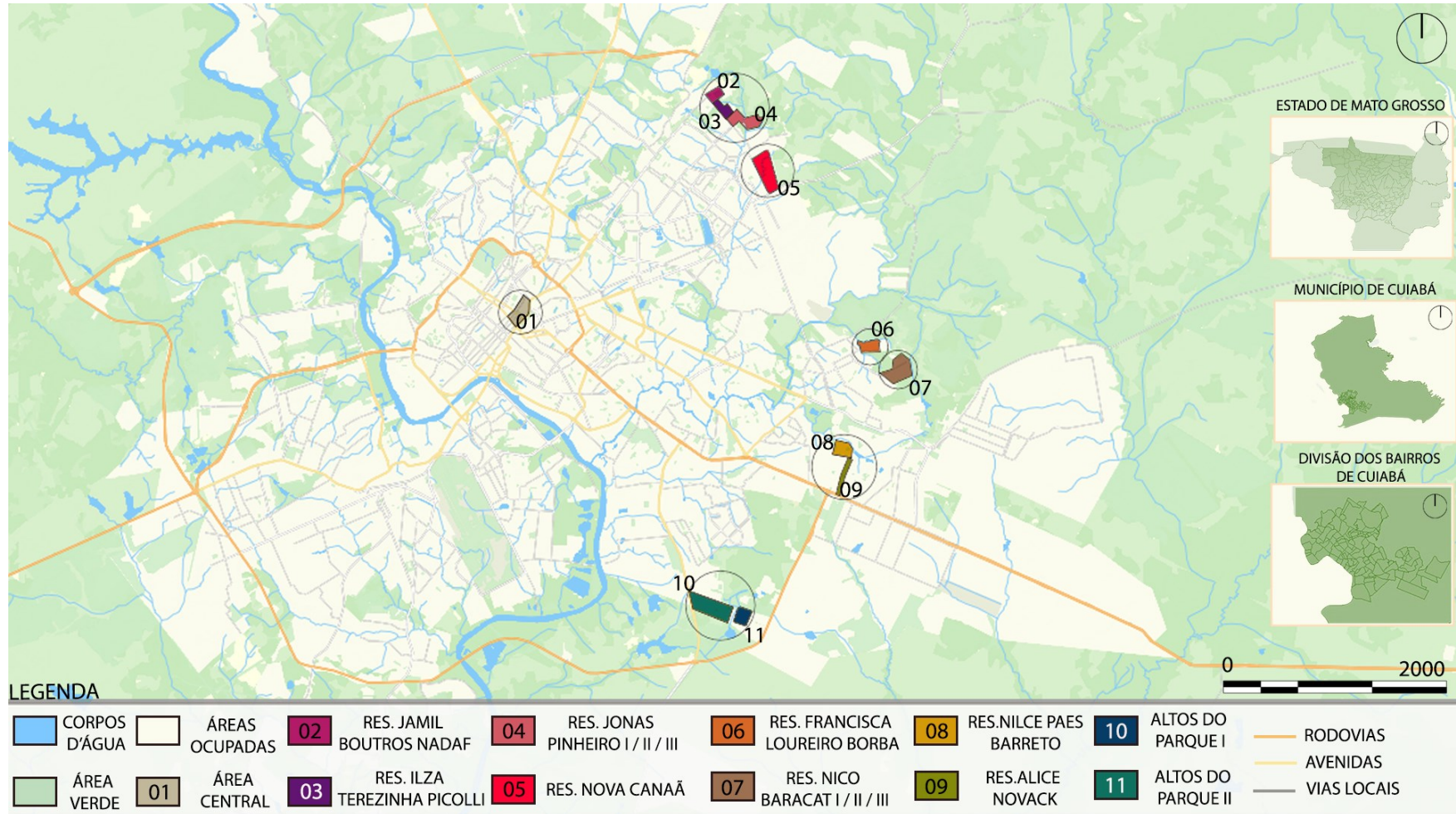
Quadro 8- Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida em Cuiabá-MT

Empreendimentos subsidiados pelo Programa Minha Casa Minha Vida							
Região Norte				Região Sul			
Ano	UH	Bairro	Distância do centro (KM)	Ano	UH	Bairro	Distância do centro (KM)
2010	322	Residencial Jamil Boutros Nadaf	9,21	2012	472	Residencial Nilce Paes Barreto	11,73
2011	196	Residencial Jonas Pinheiro I	9,42	2012	360	Residencial Alice Novacki	11,96
2011	499	Residencial Nova Canaã I	9,25	2013	472	Altos do Parque I	11,89
2011	499	Residencial Nova Canaã II	9,35	2014	638	Altos do Parque II	12,92
2017	78	Residencial Jonas Pinheiro II	9,77	2016	499	Residencial Francisca Loureiro Borba	11,70
2020	341	Residencial Jonas Pinheiro III	9,84	2019	443	Residencial Nico Baracat I	11,50
				2020	461	Residencial Nico Baracat II	12,69
				2020	360	Residencial Nico Baracat III	12,75
Total:		5643 Unidades Habitacionais					

Fonte: Novack (2021), adaptado pela autora, 2025.

Essa concentração de unidades habitacionais em zonas urbanas periféricas revela uma continuidade da lógica de crescimento horizontal e dispersa anteriormente discutida. Como apontam De Oliveira e Fioravante (2024), a expansão habitacional nos moldes atuais reforça a exclusão territorial, intensificando os efeitos da segregação socioespacial. Nesse caso, a localização dos conjuntos habitacionais em áreas afastadas, compromete o acesso da população a serviços básicos como saúde, lazer e mobilidade. Na Figura 13 a seguir, apresenta a localização dos empreendimentos citados no Quadro 8, é possível notar, de fato que estão afastados da região central, em locais periféricos.

Figura 13- Localização dos empreendimentos PMCMV em Cuiabá/MT



Fonte: Elaboração própria, 2025.

O empreendimento Residencial Nova Canaã, por exemplo, entregue entre os anos de 2010 a 2012, ilustra essa dinâmica. Embora represente uma estratégia de enfrentamento ao déficit habitacional da cidade, sua implantação periférica reflete a lógica de expansão urbana. Tal prática compromete o acesso da população a oportunidades de trabalho, educação, saúde e mobilidade, fatores essenciais para a garantia do direito à cidade (Rolnik, 2015; Villaça, 2001).

Diante disso, a construção de empreendimentos para a população vulnerável, sofreram oscilações relevantes ao longo dos anos, conforme os dados a respeito do déficit habitacional em Cuiabá, notou-se picos de 37.758 unidades em 2017 e uma queda para 9.563 unidades em 2018, apontando para a complexidade da demanda habitacional e os limites da capacidade de resposta estatal (Fundação João Pinheiro, 2021). Ainda que o número de moradias construídas tenha contribuído significativamente para a redução desse déficit, ele permanece concentrado entre as famílias de baixa renda, o que reforça a urgência de políticas habitacionais mais efetivas e territorialmente planejadas.

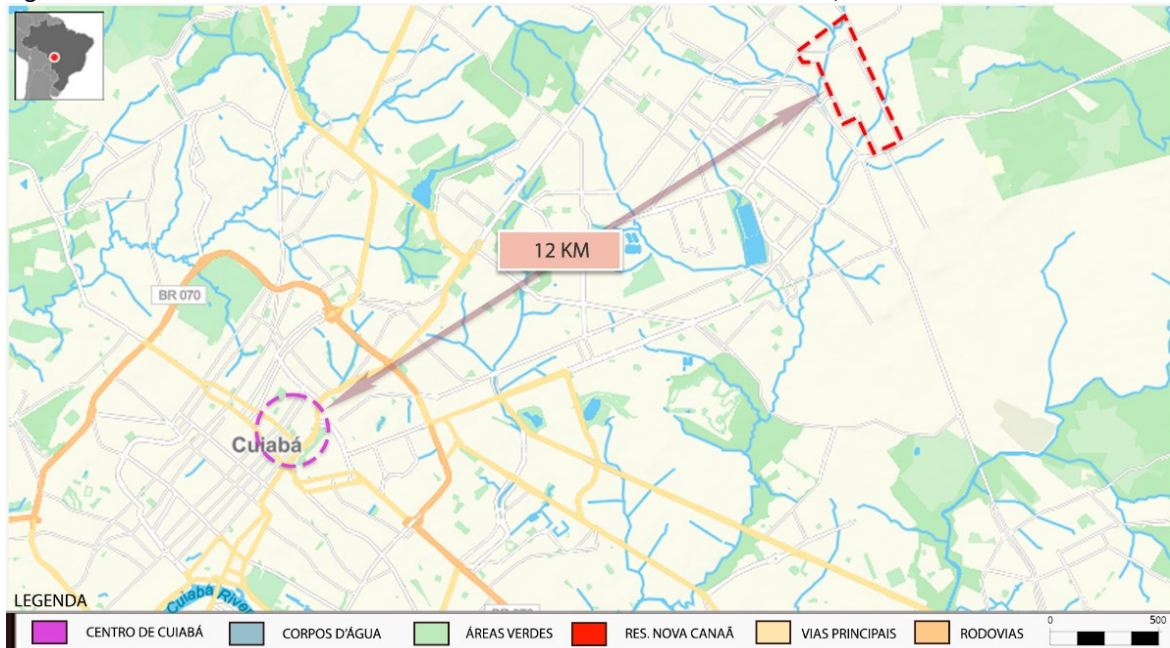
Em 2023, a Prefeitura Municipal de Cuiabá (PMC) iniciou um processo de atualização cadastral voltado à identificação precisa de famílias em situação de vulnerabilidade habitacional. A partir de entrevistas e formulários autodeclaratórios, buscou-se elaborar uma base de dados mais confiável para subsidiar políticas públicas locais, especialmente as voltadas à regularização fundiária uma das principais estratégias da gestão municipal do prefeito Emanuel Pinheiro. Um exemplo concreto dessa ação é a regularização do bairro Jonas Pinheiro III, onde mais de 450 imóveis foram cadastrados e cerca de 77 famílias receberam seus títulos definitivos até o final de 2024 (Prefeitura de Cuiabá, 2023).

Embora o PMCMV tenha contribuído de maneira significativa para ampliar a oferta de moradias populares em Cuiabá, os desafios persistem. Os dados indicam a necessidade de uma abordagem mais integrada, que não se limite à produção de unidades habitacionais, mas que considere a localização estratégica dos empreendimentos, a qualidade da infraestrutura urbana, a articulação com o sistema de mobilidade e a inserção socioterritorial das famílias beneficiadas.

3.3.1 Residencial Nova Canaã

O Residencial Nova Canaã, constitui um dos empreendimentos habitacionais vinculados ao Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) no município de Cuiabá-MT, inaugurado em 2012, é um loteamento situado na região norte, na Estrada Jurumirim, a aproximadamente 12km do centro da cidade (Figura 14).

Figura 14- Distância do Residencial Nova Canaã das áreas centrais de Cuiabá/MT



Fonte: Elaboração própria, 2025.

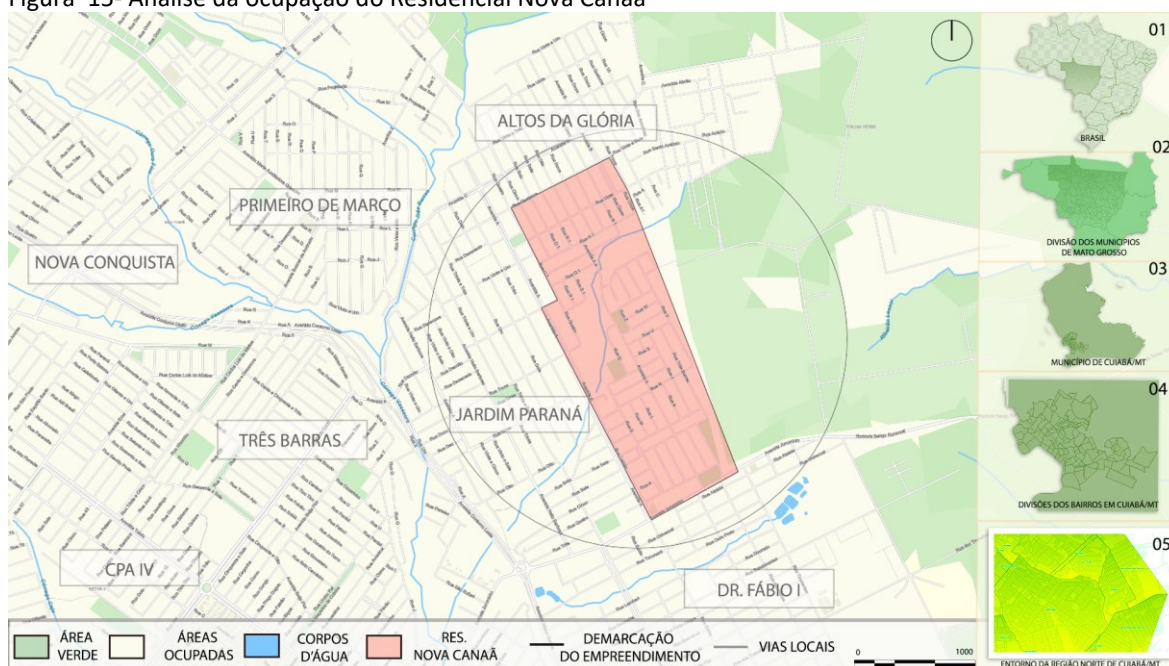
Para aprimorar a compreensão do contexto do Residencial Nova Canaã, este estudo procederá a uma análise detalhada da dinâmica de ocupação territorial da área. Serão examinados os aspectos locacionais e a configuração das vias de acesso, bem como as transformações da região em períodos anterior e posterior à implantação do empreendimento. Adicionalmente, o projeto urbanístico será minuciosamente investigado, com ênfase em sua organização espacial, buscando elucidar a conformação urbana do Residencial Nova Canaã e suas implicações socioespaciais.

3.3.2 Análise de Ocupação da Área do Residencial Nova Canaã

O Residencial Nova Canaã, composto pelas etapas I e II, foi construído pela empresa Lúmen, com recursos do Fundo de Arrendamento Residencial (FAR), totalizando 998 unidades habitacionais destinadas à Faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida (Canavarros, 2016). As duas etapas formam um único conjunto contíguo, com moradias de aproximadamente 36,89m², localizadas na região norte de Cuiabá/MT, em área limítrofe aos bairros Jardim Paraná, Altos da Glória e Três Barras, integrando o conjunto urbano conhecido como Grande Morada da Serra.

A localização do empreendimento, destacado em vermelho na figura 15 a seguir, mostra que ele está situado na região periférica em relação à malha urbana consolidada. O acesso principal ao Nova Canaã é feito por vias locais e coletoras que cruzam bairros já estruturados, como Três Barras e Altos da Glória. Isso evidencia a dependência do conjunto habitacional em relação à infraestrutura viária preexistente e reforçando seu carácter de expansão periférica.

Figura 15- Análise da ocupação do Residencial Nova Canaã



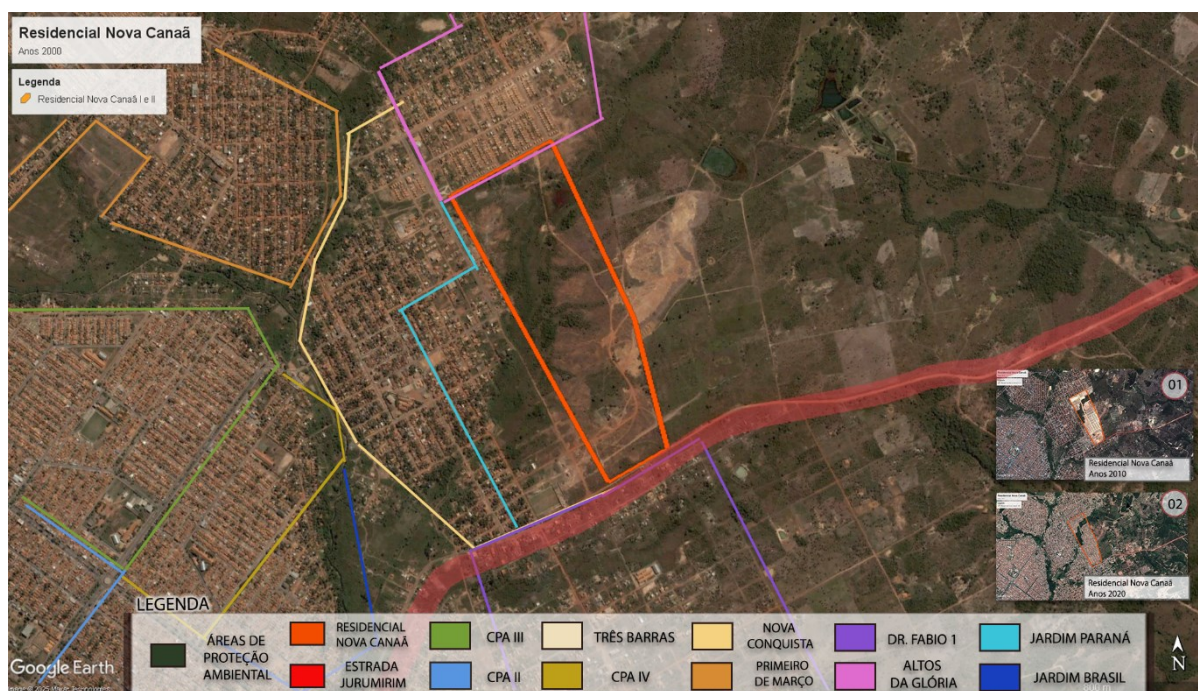
Fonte: Elaboração própria, 2025.

A análise da ocupação da área baseou-se em imagens de satélite do Google Earth, apresentando o recorte temporal entre os anos de 2000, 2010 e 2020 (figuras 16 a 18). Esse intervalo permite compreender o processo de transformação e integração territorial do

Nova Canaã no contexto de Cuiabá. Na imagem de 2000 (Figura 16), observa-se uma área predominantemente composta por vegetação e solo exposto, não havia qualquer ocupação associada ao empreendimento, embora tivesse a presença dos bairros Três Barras, Dr. Fábio Leite I, Jardim Umuarama, Primeiro de Março e Altos da Glória.

O acesso à região se dava pela Estrada Jurumirim, parcialmente asfaltada, o que evidencia o estágio inicial de ocupação urbana e o caráter periférico da localidade. A cobertura vegetal irregular e a presença de áreas suscetíveis à degradação ambiental indicam a fragilidade das Áreas de Preservação Permanente (APPs) existentes.

Figura 16 - Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2000



Fonte: Google Earth, 2000, adaptada pela autora, 2025.

Diante disso, nota-se que a estrada de acesso à região, a Estrada Jurumirim (destacada em vermelho), apresentava trechos asfaltados e outros ainda em terra, evidenciando o caráter periférico e ainda em processo de consolidação da área, reforçando o padrão de urbanização desordenada típico da expansão urbana periférica.

A imagem de satélite de 2010 (Figura 17) documenta a significativa alteração morfológica da paisagem, ilustrando a abertura do solo e o intenso desmatamento para a preparação do terreno. Este processo assinala o marco inicial da implantação do Residencial Nova Canaã, em conformidade com as diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas

pelo Programa Minha Casa Minha Vida. É importante observar, nesse contexto, a preexistência de córregos e remanescentes de vegetação ciliar que, ao delimitarem os limites naturais da área, se converteram em condicionantes ambientais do projeto, conformando uma interface ecológica que, simultaneamente, delimita e, por vezes, fragmenta as diferentes etapas do conjunto habitacional.

Figura 17- Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2010



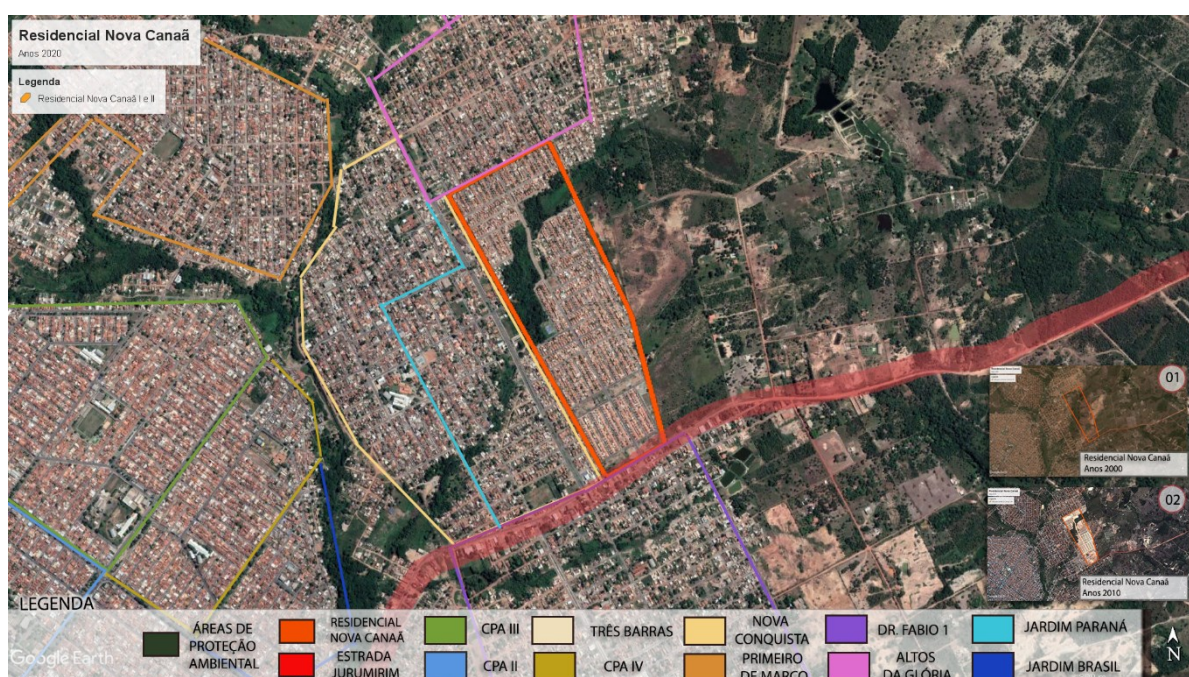
Fonte: Google Earth, 2010, adaptada pela autora, 2025.

Em 2020, (figura 18) constata-se a consolidação plena do empreendimento, com a totalidade de suas unidades habitacionais implantadas e a consequente formação de uma malha viária interna. Essa rede aparentemente coesa, interconectada a novas vias locais, coletoras e arteriais, projeta a imagem de uma articulação regional ao atender não apenas o Residencial Nova Canaã, mas também os bairros adjacentes. O acentuado adensamento urbano e a expansão dessas conexões viárias confirmam a intensificação da ocupação da região, respondendo a uma demanda latente por moradia.

Contudo, uma análise aprofundada revela uma integração urbana que, apesar da expansão física, permanece estruturalmente limitada. A persistência de um acesso principal restrito às vias preexistentes, Estrada Jurumirim, Avenida Hélio Barbosa e Avenida A, sublinha a dependência desses eixos e a ausência de uma verdadeira diversificação e

capilaridade da mobilidade. Essa configuração, emblemática de muitos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), reforça um modelo de urbanização periférica e fragmentada. Tal cenário implica diretamente em desafios significativos para os moradores, que enfrentam longos e, por vezes, onerosos deslocamentos diários, limitando seu acesso efetivo a serviços essenciais, oportunidades de trabalho e, em última instância, ao pleno exercício do direito à cidade. A mera expansão viária, sem uma integração funcional e socioespacial robusta, perpetua a segregação e subverte o ideal de uma cidade mais justa e equitativa.

Figura 18 - Imagem de satélite da região do Residencial Nova Canaã anos 2020



Fonte: Google Earth, 2020, adaptada pela autora, 2025.

A análise cartográfica e observacional subsequente revela, a acentuada densidade habitacional que caracteriza a área consolidada do empreendimento, acompanhada por uma preocupante e considerável diminuição da cobertura vegetal. Esta redução é particularmente manifesta nas áreas externas às faixas de preservação adjacentes aos cursos d'água, evidenciando a intensa pressão antrópica sobre os ecossistemas locais e a fragilização dos serviços ambientais urbanos. Tal padrão não apenas compromete o conforto térmico e a qualidade de vida dos moradores, mas também acentua a vulnerabilidade ecológica da região, sobrecarregando a infraestrutura existente e limitando o potencial de lazer e bem-estar.

Esse cenário corrobora substancialmente a tendência já diagnosticada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2016), que reiteradamente aponta para a implantação majoritária de empreendimentos destinados à Faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em áreas periféricas. Essa escolha locacional, motivada preponderantemente pela lógica da produção habitacional em larga escala e pela busca por terrenos de baixo custo, sacrifica a garantia de infraestrutura urbana adequada e a oferta de serviços essenciais, configurando um modelo de desenvolvimento urbano que privilegia o volume em detrimento da qualidade socioespacial.

Dessa forma, o caso do Residencial Nova Canaã materializa de forma contundente a lógica de localização periférica que caracterizou a implementação do PMCMV, gerando repercussões multifacetadas na integração territorial e na qualidade urbanística do projeto. O acentuado afastamento em relação ao centro urbano de Cuiabá, somado à carência de infraestrutura e serviços públicos qualificados no entorno imediato, não apenas reforça os desafios intrínsecos à inserção urbana desses conjuntos habitacionais, mas também intensifica a segregação socioespacial, limitando o acesso efetivo dos moradores a oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer, e, em última instância, ao pleno exercício do direito à cidade. Este é um exemplo vívido das contradições entre a política habitacional e os princípios de um planejamento urbano sustentável e inclusivo.

O próximo tópico examina a configuração interna do Nova Canaã, abordando aspectos como parcelamento de solo, sistema viário, acessibilidade, equipamentos públicos e espaços de uso coletivo, a fim de avaliar em que medida as diretrizes urbanísticas adotadas contribuem para a integração do conjunto ao tecido urbano e o modo como atua na qualidade de vida dos moradores.

3.3.3 Análise de Projeto Urbanístico

O projeto urbanístico pode ser entendido como uma ferramenta técnica e política que estrutura o espaço urbano, envolvendo aspectos físicos, funcionais, sociais e ambientais para orientar a ocupação do território (Villaça, 2001). Além de parecer um mero esboço de quadras e vias, ele mostra uma concepção de cidade, refletindo decisões sobre mobilidade, uso do solo, densidade e qualidade de vida (Maricato, 2016). Dessa forma, o projeto

urbanístico visa equilibrar as demandas habitacionais e de infraestrutura com a preservação ambiental e a integração entre os diferentes setores urbanos.

No caso do Residencial Nova Canaã, a análise do projeto urbanístico tem como objetivo compreender a coerência entre o desenho proposto e sua concretização prática, observando como a estrutura espacial impacta a dinâmica social e urbana local. Conforme apontado por Albert (2018), quando o conjunto foi entregue aos moradores, em 2012, os equipamentos públicos planejados ainda não haviam sido construídos, embora a área contemplasse espaços reservados para áreas verdes e de lazer. Essa lacuna comprometeu o uso pleno dos espaços e dificultou o fortalecimento dos laços comunitários, refletindo limitações na efetividade do projeto urbano.

Conforme ilustrado na Figura 19 a seguir, o projeto urbano do Residencial Nova Canaã, implantado em área contígua ao bairro Jardim Paraná, apresenta uma configuração espacial que, através de quadras e vias internas ordenadas e regularmente distribuídas, foi concebida para acomodar as 998 unidades habitacionais previstas.

Figura 19- Projeto Urbano do Residencial Nova Canaã



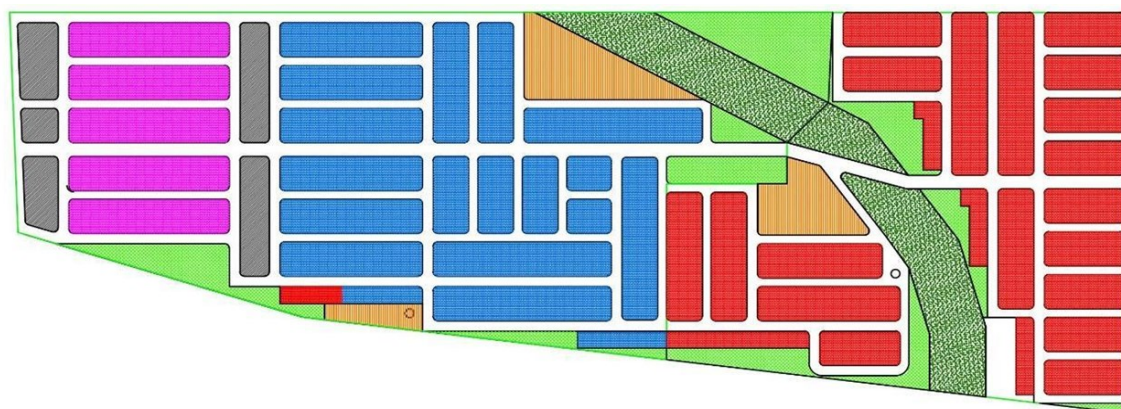
Fonte: Prefeitura de Cuiabá, 2018, adaptada pela autora, 2025.

O traçado evidencia uma clara hierarquia viária, com a via principal designada em amarelo, as vias coletoras em roxo e as vias locais em marrom. Adicionalmente, a representação gráfica do projeto detalha as áreas reservadas para equipamentos públicos (em laranja), as extensões de áreas verdes (em tonalidade verde) e o curso d'água que perpassa o conjunto, demarcando rigorosamente as Áreas de Preservação Permanente (APP) em azul. Essa disposição reflete a intenção original de organizar o espaço de forma lógica e funcional, buscando integrar a infraestrutura e a delimitação ambiental à expansão habitacional.

Em sua concepção, essa configuração projetual visava conciliar a densidade da ocupação habitacional com a provisão, ainda que incipiente, de serviços e a imprescindível preservação ambiental, alinhando-se aos princípios norteadores, em tese, do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Contudo, a análise da efetiva implantação do projeto revela um descompasso crítico: a persistente não implementação de parcela dos equipamentos públicos previstos no planejamento original, somada à localização periférica do empreendimento, não apenas intensifica os desafios inerentes à sua integração urbana, mas também compromete significativamente o acesso dos moradores a direitos e oportunidades urbanas. Tal cenário subverte a intenção de uma vida comunitária plena e dinâmica, aprofundando o padrão de segregação socioespacial e fragilizando o potencial de desenvolvimento humano e urbano.

A Figura 20, a seguir, apresenta a planta de setorização do empreendimento, fornecendo uma perspectiva clara da distribuição das etapas de implantação e da proposta de organização funcional do conjunto. Conforme delineado, o projeto foi subdividido em três grandes núcleos a 1ª Etapa (azul), 2ª Etapa (rosa) e 3ª Etapa (vermelho), os quais correspondem às fases sequenciais de sua execução.

Figura 20- Planta de Setorização do Residencial Nova Canaã



Legenda do Projeto



Fonte: Prefeitura de Cuiabá, 2018, adaptada pela autora, 2025.

Embora esta organização possa ser interpretada como racional sob a ótica da gestão construtiva e da viabilidade de implementação, ela revela, na prática, uma acentuada fragmentação espacial. Esta é diretamente atribuída à presença do córrego e das Áreas de Preservação Permanente (APPs), elementos naturais que, ao invés de serem integrados como eixos estruturadores, passam a funcionar como barreiras internas, dificultando a permeabilidade e a conexão orgânica entre os distintos setores. Conseqüentemente, essa notável separação física não apenas intensifica a sensação de isolamento entre os residentes, mas também mitiga o potencial de integração social e de consolidação de uma comunidade coesa, um aspecto fundamental para a qualidade de vida em empreendimentos de interesse social.

Em síntese, a análise do projeto urbanístico do Residencial Nova Canaã revela uma concepção que, embora formalmente uniforme e pretensamente alinhada à racionalidade espacial e a princípios de sustentabilidade ambiental, como demonstrado pela organização das quadras e pela demarcação das APPs, encontra-se em franco descompasso com sua efetiva materialização. Verifica-se, contudo, que a implementação fragmentada e a descontinuidade física marcante entre as etapas de construção acentuadas, inclusive, pela forma como os elementos naturais foram manejados configuram barreiras substanciais à

desejável integração urbana e social. Este cenário limita drasticamente a consecução dos objetivos intrínsecos a um programa habitacional de interesse social, comprometendo a qualidade de vida e a inclusão dos moradores no tecido urbano.

Esta caracterização pormenorizada do projeto, em sua dualidade entre concepção e realidade, serve, portanto, como preâmbulo essencial para a próxima etapa da pesquisa. O Capítulo 4 se dedicará à apresentação e à interpretação crítica dos resultados da aplicação da ferramenta de avaliação, com o intuito de mensurar a efetiva inserção urbana do empreendimento e analisar suas profundas implicações socioespaciais no contexto da cidade de Cuiabá.

3.4 Considerações Parciais

O Capítulo 3 cumpriu seu propósito de situar o Residencial Nova Canaã no complexo tecido urbano de Cuiabá, enraizando-o nas dinâmicas regionais do estado de Mato Grosso. Os aspectos geográficos, climáticos, e socioeconômica revelaram um cenário de urbanização acelerada e, por vezes, paradoxal, onde o vigor econômico do agronegócio e o crescimento populacional coexistem com acentuadas desigualdades socioespaciais e persistentes déficits de infraestrutura. Essa dualidade, que marca a expansão das metrópoles brasileiras, estabelece o substrato para a compreensão das escolhas e consequências da política habitacional.

A análise do município de Cuiabá, enquanto polo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, reforçou a observação de um crescimento territorial desordenado, caracterizado pela proliferação de vazios urbanos em áreas centrais e pela contínua expansão periférica. Essa lógica, que privilegia interesses econômicos e a especulação imobiliária, tem relegado parcelas significativas da população de baixa renda a assentamentos distantes e carentes, como o evidenciado pelo Residencial Nova Canaã. A ineficácia ou não aplicação de instrumentos de planejamento urbano, como o IPTU progressivo, conforme apontado, agrava a reprodução de uma estrutura urbana segregadora, mesmo diante de um discurso de contenção da expansão.

No que tange especificamente aos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) em Cuiabá, o capítulo demonstrou um volume expressivo de unidades entregues mais de 15 mil entre 2010 e 2020. Contudo, essa aparente superação do déficit habitacional em termos quantitativos é contrabalançada pela predominância da localização periférica desses conjuntos. O Residencial Nova Canaã emerge como um caso paradigmático dessa estratégia, implantado a aproximadamente 12 km do centro urbano, dependente de vias de acesso preexistentes e, muitas vezes, em estágio incipiente de consolidação. Essa escolha locacional, como bem observado, replica o padrão de territorialização da exclusão, aprofundando a segregação e impondo barreiras significativas ao acesso a serviços e oportunidades.

A análise de ocupação da área do Residencial Nova Canaã, através das imagens de satélite e da descrição da Estrada Jurumirim, ilustrou a transformação de uma paisagem predominantemente natural em um ambiente intensamente edificado. A rápida supressão da cobertura vegetal e o aumento da densidade habitacional, especialmente em áreas adjacentes às faixas de preservação, corroboram as críticas sobre a priorização da produção habitacional em detrimento da sustentabilidade ambiental e da qualidade urbana. Essa dinâmica não apenas fragiliza os ecossistemas locais, mas também onera a infraestrutura e compromete o bem-estar dos moradores, evidenciando as consequências de um modelo que, conforme o IPEA, desconsidera a integração urbanística em favor de metas quantitativas.

Finalmente, a análise do projeto urbanístico do Residencial Nova Canaã revelou a tensão intrínseca entre a racionalidade formal do desenho com sua hierarquia viária e demarcação de APPs e as disfunções geradas por sua implementação. A divisão do empreendimento em núcleos, embora concebida para a execução, resultou em uma fragmentação espacial significativa, acentuada pela presença de barreiras naturais que não foram efetivamente integradas como elementos de coesão, mas sim como divisores. A implantação parcial de equipamentos públicos planejados, aliada à essa fragmentação, mina o potencial de uma vida comunitária dinâmica e de uma verdadeira integração social.

Em suma, o Capítulo 3 demonstra que o Residencial Nova Canaã é um microcosmo das macro-questões da política habitacional e do planejamento urbano brasileiro. Sua

caracterização revela que, apesar das intenções declaradas de harmonização e sustentabilidade, as escolhas de localização e as falhas na execução do projeto resultaram na reprodução de um padrão de urbanização excludente, reforçando os desafios de inserção urbana e aprofundando a segregação socioespacial. Este diagnóstico empírico servirá como base sólida para a aplicação da ferramenta de avaliação no próximo capítulo, permitindo mensurar de forma crítica as consequências dessas escolhas projetuais e políticas.

CAPÍTULO 3 - REFERÊNCIAS UTILIZADAS

ALBERT, C. E. da S. **Proposta de intervenção e readequação das áreas públicas do loteamento Nova Canaã em Cuiabá**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo) – Centro Universitário de Várzea Grande, Várzea Grande, 2018. Disponível em: <https://www.repositoriodigital.univag.com.br/index.php/arquit/article/view/715> . Acesso em: 25 ago. 2024.

EMBRAPA; SANO, E. E. et al. **Mapeamento da cobertura vegetal e uso do solo do Cerrado**. Brasília: Embrapa, 2008.

IBGE. **REGIC – Regiões de Influência das Cidades (2018)**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

LOPES, F. B. **Perfil topográfico e formas do relevo em MT**. 2011.

MACIEL, L. A. **A capital de Mato Grosso**. Dissertação (PUC-SP), 1992.

MMA. **Biomass brasileiros**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2020.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. 2020.

RIBEIRO, A. G.; MENDONÇA, F. **Geomorfologia e dinâmica ambiental em áreas urbanas**. RBGF, 2019.

RIBEIRO, J. C.; MENDONÇA, F. A. **Dinâmicas erosivas e planejamento em Cuiabá**. Cadernos Metrópole, 2019.

ROSS, J. L. S. **Geografia do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1990.

SEPLAN/MT. **Indicadores econômicos de Mato Grosso**. 2022.

SILVA, L. G.; SANTOS, T. M. **Estresse térmico e qualidade do ar em Cuiabá/MT**. Rev. Bras. Climatologia, 2020.

SILVA, J. R.; SANTOS, A. M. **Cartografia e Geoprocessamento**. 2018.

SOUZA, F.; FERREIRA, A. M. **Expansão urbana e desigualdade socioespacial em Cuiabá/MT**. RBEUR, 2021.

A light gray background map showing a complex urban grid with various street patterns and blocks.

Capítulo 4

CAPÍTULO 4 ANÁLISE DA INSERÇÃO URBANA DO RESIDENCIAL NOVA CANAÃ: APLICAÇÃO E RESULTADOS DA FAIU (LABCIDADE/ITDP)

Neste capítulo, vamos apresentar os resultados obtidos na etapa empírica da pesquisa, que consistiu na aplicação rigorosa da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU), desenvolvida pelo LabCidade-FAUUSP e ITDP (2014), ao estudo de caso do Residencial Nova Canaã, localizado na zona norte de Cuiabá-MT.

A análise proposta visa aprofundar a compreensão da inserção urbana desse empreendimento, balizada pelo conjunto de indicadores específicos concebidos para avaliar a natureza da integração de conjuntos habitacionais de interesse social ao tecido urbano consolidado.

Para tal, será minuciosamente demonstrada a aplicação dos indicadores da ferramenta do LabCidade/ITDP (2014), os quais estão estrategicamente organizados em três eixos temáticos, conforme detalhado no Capítulo 2. O processo de validação dos critérios, parâmetros de avaliação e suas respectivas classificações será apresentado com base em uma sólida compilação de dados, que abrangeu tanto informações primárias, obtidas por meio de levantamentos de campo, quanto fontes secundárias, como mapas oficiais, bases de dados públicas, registros municipais e literatura científica pertinente.

Com isso, reitera-se o objetivo primordial de aferir, com precisão técnica, o efetivo grau de integração urbana do Residencial Nova Canaã à malha metropolitana cuiabana, fornecendo subsídios importantes para a validação das hipóteses da pesquisa e para as posteriores implicações nas políticas públicas habitacionais e de planejamento urbano.

4.1 Parâmetro para a elaboração de mapa base do centro da poligonal do empreendimento

O fundamento metodológico inicial para a aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana (FAIU), que será detalhada adiante, reside na precisa determinação do centro geométrico do empreendimento. Este passo é mandatário e primordial antes de qualquer análise subsequente, pois, conforme explicitamente orientado pela própria FAIU

(LabCidade/FAUUSP e ITDP, 2014), o “centro da poligonal” constitui-se no balizador referencial a partir do qual todas as mensurações e parâmetros para os demais indicadores serão estabelecidos.

Em termos conceituais, o centro geométrico é definido como a intersecção das poligonais delimitadoras traçadas a partir das extremidades do conjunto habitacional. A acurácia na identificação deste ponto nodal é, portanto, de suma importância para a consistência e validade metodológica de toda a avaliação da inserção urbana, assegurando que os critérios de distância e as análises espaciais subseqüentes sejam fundamentados em uma referência espacial unívoca e objetiva. Esta etapa preliminar garante a uniformidade na aplicação dos indicadores e, conseqüentemente, a confiabilidade dos resultados obtidos.

4.2 Tema Transporte: Indicadores 1 e 2

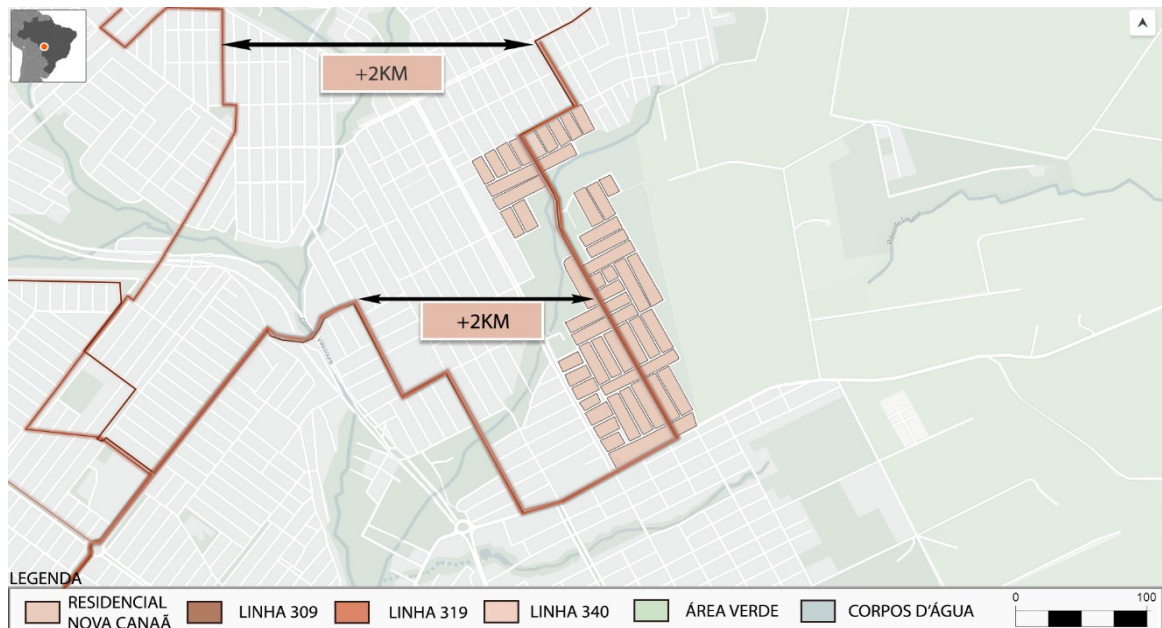
Os indicadores “Opções de Transporte” e “Frequência de Transporte” avaliam, respectivamente, a diversidade de itinerários acessíveis a partir do empreendimento e a regularidade do transporte coletivo disponível.

Para mensuração do primeiro indicador, considerou-se a distância mínima de 2km entre trajetos para que fossem classificados como distintos.

Foram identificadas seis linhas regulares de ônibus com pontos acessíveis a partir do empreendimento. Entretanto, aplicando-se o critério de afastamento mínimo para distinguir as linhas válidas, apenas quatro linhas foram validadas.

A Figura 21, a seguir, apresenta a classificação “Bom” para o indicador 1, o que indica a presença de quatro ou mais opções de transporte acessíveis a pé, conforme o parâmetro da ferramenta.

Figura 21- Distância entre os itinerários que atendem o Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Outro aspecto relevante para compreender a dinâmica das linhas existentes é a localização do Residencial Nova Canaã. Embora trate-se de uma região periférica, a proximidade com o Centro Político Administrativo (9,6 km) pode ter favorecido para o desenvolvimento da área.

A Figura 22, a seguir, representa um exemplo de como a linha A06 Terminal do CPA 1 - Gamaliel atende o empreendimento, que durante a aplicação da ferramenta foi considerada como linha agrupada por trafegar pela Avenida A, no empreendimento, que será descrito no quadro 9.

Apesar de estar situado em uma área periférica, o Residencial Nova Canaã, está estrategicamente próximo a região da Grande Morada da Serra (Morada da Serra/CPA1, Morada do Ouro/CPAII, CPA III, CPA IV, Ouro Fino, Três Barras, etc.) e o Centro Político Administrativo. Essa posição pode ter influenciado o crescimento recente da área, com empreendimentos residenciais de médio e grande porte. Embora a diversidade de linhas de

transporte e as opções de mobilidade ainda sejam limitadas, esse cenário tende a elevar a demanda por transporte no futuro.

Figura 22 - Itinerário no Residencial Nova Canaã



Fonte: Acervo pessoal, 2024.

Conforme o quadro 9, de acordo com o parâmetro estabelecido pelo LabCidade-FAUUSP e ITDP (2014), quatro itinerários foram validados, para tanto, o empreendimento atinge a classificação “Bom” para este indicador, pois apresenta quatro ou mais itinerários distintos acessíveis a pé.

Quadro 9 - Dados referentes ao indicador 1 e 2 do Residencial Nova Canaã

Transporte									
Indicador 1 – Opções de Transporte e Indicador 2 – Frequência de Transporte									
Itinerários Residencial Nova Canaã	Partida Inicial	Ponto final	Distância entre os itinerários acima de 2km	Dias úteis (Seg a Sex)	Período entrepico: 10h e 16h = 6h	Frequência	Classificação de Frequência	Período de operação	Classificação do período de operação
Linha A06	Terminal CPA 1	Gamaliel	Linha agrupada (pelo critério do indicador 1 – item 4, p.8 – Opções de transporte)	5	270min	60min	Insuficiente	17h20min	Aceitável
Linha A06B	Terminal CPA 1	Altos da Glória	Linha agrupada (pelo critério do indicador 1 – item 4, p.8 – Opções de transporte)	5	270min	50 min	Insuficiente	18h05min	Aceitável
Linha 309	Bairro Res. Picolli	Estação Bispo	2,25km= válido	5	270min	30min 30s	Insuficiente	17h30min	Aceitável
Linha 319	Bairro Altos da Glória	Praça do Porto	2,1 km = válido	5	270min	35min	Insuficiente	16h25min	Insuficiente
Linha 340	Bairro Altos da Glória	Estação Alencastro	Linha agrupada (pelo critério do indicador 1 – item 4, p.8 – Opções de transporte)	5	270min	28min 30s	Insuficiente	18h22min	Aceitável
Linha 340B	Bairro Altos da Glória	Hospital Santa Rosa - Imedi	Linha agrupada (pelo critério do indicador 1 – item 4, p.8 – Opções de transporte)	5	270min	28min 30s	Insuficiente	5h23min	Insuficiente
Total de Linhas = 6			Linhas enquadradas = 4						

Fonte: Elaboração própria, 2025

A análise do tema Transporte iniciou-se com a avaliação do Indicador 1 – Opções de Transporte, que mede a diversidade de itinerários acessíveis ao empreendimento. Com base nos dados apresentados a partir da metodologia da FAIU, que considera válidos os itinerários distintos a uma distância máxima de 1 km (percorrida a pé) da entrada do empreendimento, o Residencial Nova Canaã alcançou uma classificação “Bom”. Este resultado deve-se à identificação de quatro itinerários de transporte coletivo que atendem a este critério quantitativo. Todavia, uma análise mais aprofundada da rede de transporte coletivo operante na área revela um paradoxo entre a conformidade formal e a efetividade do serviço. Embora numericamente satisfatória, a maior parte das linhas identificadas compartilha itinerários substancialmente semelhantes, especialmente ao longo das principais avenidas. Tal sobreposição de percursos limita consideravelmente a abrangência territorial do acesso e reduz a efetividade real na conexão a diferentes centralidades urbanas, confinando os moradores a um leque restrito de destinos e mitigando a diversidade de oportunidades que um sistema de transporte eficaz deveria oferecer.

No que se refere ao Indicador 2 – Frequência de Transporte, que avalia a regularidade do serviço em dias úteis durante o período de entropico (das 10h às 16h), a performance do empreendimento foi nitidamente insuficiente. A ferramenta estabelece como ideal uma frequência máxima de 20 minutos entre veículos; entretanto, os dados coletados para o Residencial Nova Canaã revelaram intervalos que variaram de 28 a 60 minutos, culminando na classificação “Insuficiente” para este indicador. Esta baixa frequência compromete a previsibilidade e a conveniência do uso do transporte público, tornando-o menos atraente e eficiente para os deslocamentos cotidianos dos moradores.

A despeito da qualificação formalmente favorável no Indicador 1, a análise espacial detalhada dos itinerários e da frequência apresentou limitações importantes:

- ✓ Sobreposição significativa dos trajetos: Conforme mencionado, esta característica, predominante ao longo das avenidas principais, não otimiza a oferta, mas sim a concentra, resultando em uma diversidade

real de destinos muito aquém do potencial esperado para uma cidade como Cuiabá.

- ✓ Cobertura concentrada: A focalização do serviço no eixo centro-norte, com baixa conexão a outras centralidades urbanas, como polos de emprego ou serviços especializados, reforça a condição periférica do empreendimento e acirra a dependência dos moradores por deslocamentos mais longos e custosos para além deste eixo.
- ✓ Vulnerabilidade sistêmica: A excessiva dependência de poucos corredores viários específicos torna o sistema de transporte coletivo altamente vulnerável a interrupções, atrasos e eventos imprevistos, com poucas rotas alternativas para desvios. Essa fragilidade impacta diretamente a pontualidade e a confiabilidade do serviço, aspectos essenciais para a mobilidade urbana efetiva.

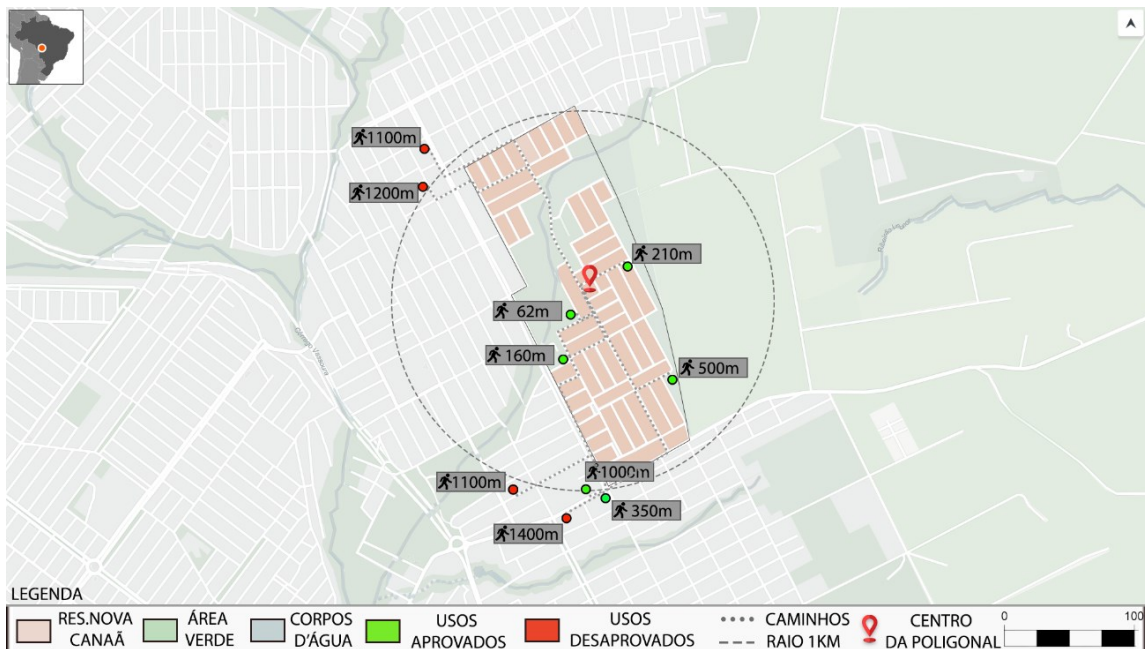
Em síntese, embora o Residencial Nova Canaã apresente um número que, nos termos quantitativos da FAIU, seria considerado satisfatório de opções de linhas de transporte, a baixa frequência e a sobreposição redundante de trajetos comprometem a mobilidade efetiva da população. Estes fatores, em conjunto, evidenciam a necessidade premente de aprimoramentos não apenas na quantidade, mas principalmente na qualidade e na inteligência da oferta e operação do transporte coletivo na região. A superficialidade de uma "boa" classificação numérica não se traduz em um acesso equitativo e eficiente à cidade, reforçando a segregação e as barreiras impostas aos moradores de empreendimentos habitacionais de interesse social.

4.3 Análise do Equipamento, Comércio e Serviços no Residencial Nova Canaã

4.3.1 Indicador 3: Usos Cotidianos

Indicador 3 tem por objetivo primordial avaliar a disponibilidade e a efetiva acessibilidade de equipamentos, comércios e serviços considerados essenciais para a rotina diária dos moradores no entorno imediato do empreendimento. Para tanto, a metodologia preconizada pela FAIU estabelece um raio de até 1 km (1000 metros) de deslocamento a pé a partir do centro geométrico do Residencial Nova Canaã como o parâmetro de acessibilidade aceitável para esses usos.

Figura 23- Estudo De Usos Cotidianos Do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Conforme ilustrado na Figura 23, a análise revelou uma distribuição heterogênea dos equipamentos cotidianos. Observou-se a presença de alguns desses serviços dentro do limite de 1000 metros, conforme os requisitos da ferramenta do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014). Entretanto, uma parcela significativa desses usos essenciais localiza-se aquém ou transborda o raio estipulado para deslocamentos diários a pé, sinalizando que, apesar da existência, a conveniência e a real acessibilidade para as necessidades mais básicas da população são comprometidas. Esta dualidade entre a existência formal e a acessibilidade prática é um ponto crítico para a avaliação da

inserção urbana, impactando diretamente a autonomia dos moradores e a qualidade de sua experiência cotidiana.

Os usos mais próximos concentram-se nos limites do empreendimento, enquanto equipamentos como a creche e a padaria estão localizados em áreas adjacentes, fora do perímetro imediato de 1 km.

A creche pública mais próxima, ilustrada na Figura 24 a seguir, está localizada no bairro vizinho Jardim Umuarama, indicando que o empreendimento ainda não possui uma unidade educacional infantil própria. Essa situação destaca a característica de um bairro em fase de consolidação, onde a infraestrutura urbana ainda se encontra em processo de desenvolvimento.

Figura 24- Creche no entorno do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Da mesma forma, os equipamentos de lazer, como a praça com playground e quadra esportiva (Figura 25), representam importantes espaços de convivência e uso cotidiano, porém ainda carecem de manutenção e estruturação adequada para atender plenamente a comunidade.

Entre os usos complementares, observam-se ofertas acessíveis de farmácia (160 m), restaurante (210 m), assistência técnica (62 m) e loja de materiais de construção (350 m). Por outro lado, equipamentos como padaria (1,1 km), açougue,

academia e lotérica estão ausentes no raio de 1 km ou situados além do limite estabelecido.

Figura 25 - Área de lazer no Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Aprofundando a interpretação do Quadro 10, constata-se que a maioria dos percursos para acesso aos equipamentos cotidianos excede o raio ideal de 500 metros, distância esta preconizada pela FAIU como limite para um deslocamento diário confortável e efetivamente acessível a pé. Essa constatação culmina em uma classificação predominantemente "baixa" para sub-indicadores específicos, notadamente pela ausência de uma maior diversidade de comércios, a exemplo de academias e lotéricas, que, quando existentes, são encontradas apenas a distâncias superiores a 1 km de caminhada. Tal cenário revela fragilidades estruturais significativas na integração urbana do empreendimento, comprometendo a autonomia dos moradores.

Contudo, ao consolidar todos os critérios de avaliação do Indicador 3, o Residencial Nova Canaã foi classificado como "Aceitável". Essa qualificação intermediária decorre do fato de que, embora todos os usos obrigatórios (como creche e escola) estejam formalmente presentes – ainda que alguns situem-se além do limite ideal de proximidade –, a oferta de usos complementares acessíveis a pé dentro do raio de 1 km é inferior aos quatro exigidos pela ferramenta. Desse modo, embora o conjunto disponha de uma infraestrutura básica que mitiga o completo isolamento, permitindo atender parte das necessidades cotidianas por meio de deslocamentos a pé, persiste

uma dependência considerável de modais motorizados para suprir demandas específicas e mais diversificadas.

Em suma, a acessibilidade plena aos serviços cotidianos básicos a pé não é garantida para a totalidade dos moradores, com equipamentos importantes como escola e creche localizados em distâncias desafiadoras. Apesar disso, é imperativo ressaltar que o empreendimento não se configura como um "vazio de equipamentos", dada a presença de mercados, áreas de lazer e um número limitado, mas existente, de serviços complementares nas proximidades, o que justifica a classificação "Aceitável" em vez de "Insuficiente".

Quadro 10 - Resultados do Indicador 3 – Usos Cotidianos

Oferta de Equipamentos Comércio e Serviços			
Indicador 3 – Usos Cotidianos – Residencial Nova Canaã			
Usos Cotidianos Obrigatórios (Distância até 1km a pé)	Existente (até 1km a pé)	Existente (mais de 1km a pé)	Inexistente (raio de até 1km)
Creche pública		X	
Escola pública de ensino infantil		X	
Áreas livres de lazer e recreação	X		
Mercados, Quitandas, Hortifrutis ou Feiras Livres	X		
Usos Cotidianos Complementares (Distância até 1km a pé)	Existente (até 1km a pé)	Existente (mais de 1km a pé)	Inexistente (raio de até 1km)
Açougue			X
Padaria		X	
Farmácia	X		
Restaurante	X		
Academia			X
Lotérica			X

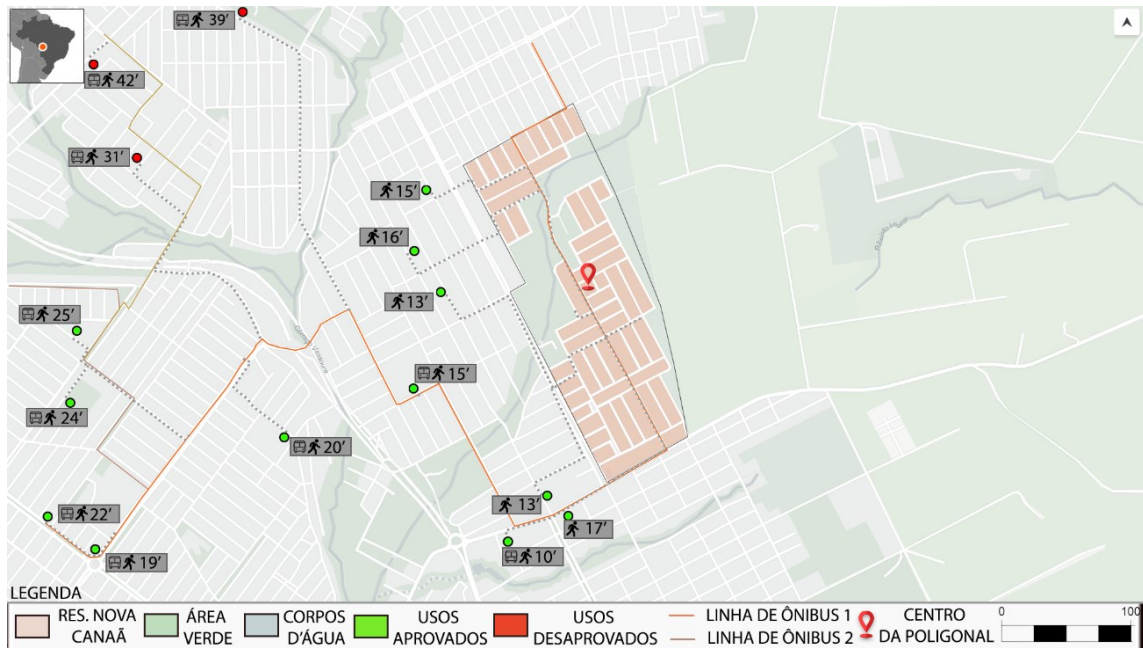
Assistência técnica e reparação (eletroeletrônicos, eletrodomésticos, veículos, bicicletas, etc.)	X
Loja de material de construção (Casa de ferragem, vidraçarias, etc)	X

Fonte: Elaboração própria, 2025.

4.3.2 Indicador 4 – Usos Eventuais

A Figura 26, ilustra de forma categórica, a distribuição espacial dos usos eventuais no entorno do Residencial Nova Canaã. A análise revela que os equipamentos e serviços dessa categoria, que incluem necessidades menos frequentes, mas igualmente importantes, encontram-se predominantemente concentrados ao longo dos eixos viários principais, situando-se, em sua vasta maioria, fora da área de deslocamento imediato a pé. Essa configuração espacial não apenas evidencia uma acentuada concentração e distanciamento desses serviços em relação ao empreendimento, mas também impõe aos moradores a necessidade de trajetos que exigem, invariavelmente, a integração entre a caminhada e o uso do transporte público. Conseqüentemente, este padrão de acessibilidade eleva o tempo e o esforço de deslocamento para acessar esses usos complementares, impactando diretamente a autonomia, o custo de vida e a percepção de integração urbana dos residentes. Tal dependência de múltiplos modais e o dispêndio de maior tempo para necessidades eventuais ressaltam a condição periférica e as fragilidades na oferta de infraestrutura e serviços no entorno.

Figura 26 - Estudo de Usos Eventuais do Residencial Nova Canaã



A análise espacial evidencia que, mesmo dentro de um raio de 1km, a oferta de equipamentos urbanos é limitada. Entre os usos mais próximos, destacam-se a existência de escolas de ensinos fundamental e médio, farmácias e áreas para as práticas de atividades físicas, que representam as opções mais acessíveis à comunidade.

Tais elementos contribuem parcialmente para o atendimento das demandas locais, porém não suprem de forma satisfatória a diversidade de serviços que caracterizariam uma inserção urbana mais equilibrada.

Conforme apresentado na Figura 26, há vários usos que conseguem ser atendidos no intervalo de tempo de até 20 minutos a pé, ou 30 minutos via transporte público, nota-se que o melhor tempo é de 13 minutos e o maior tempo de 42 minutos, que extrapola os critérios estabelecidos para o atendimento dos usos eventuais.

A partir da observação in loco, na Figura 27, a seguir, pode perceber que as áreas de lazer têm algum equipamento de academia ao ar livre, quadra poliesportiva e espaço para outros tipos de exercícios.

Figura 27 - Área de lazer do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Um dos indicadores aprovados é a escola pública de ensino fundamental Rafael Rueda (Figura 28), localizada no Bairro Três Barras, estando distante a 16 minutos do centro geométrico e concluído a pé.

Figura 28 - Escola de Ensino Fundamental Rafael Rueda no entorno do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Desse modo, nota-se a presença das escolas de ensino fundamental e médio e a unidade de saúde com pronto atendimento situam-se além da distância recomendada, exigindo deslocamentos mais longos. Além disso, supermercado, lotérica e caixa eletrônico não se encontram no raio de acessibilidade considerado, restringindo significativamente a diversidade funcional da área.

A leitura do Quadro 11 apresenta os usos eventuais considerando-os em: existente a pé ou 30 minutos por transporte público; existente, porém a mais de 20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público; inexistente.

Quadro 11 - Resultados do Indicador 4 – Usos Eventuais

Oferta de Equipamentos Comércio e Serviços			
Indicador 4 – Usos Eventuais – Residencial Nova Canaã			
Usos Cotidianos Obrigatórios (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Existente (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Existente (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Inexistente
Escolas públicas de Ensino Fundamental		X	
Escola pública de Ensino Médio e/ou Técnico		X	
Unidades de saúde com Pronto Atendimento		X	
Farmácias	X		
Área para práticas esportivas	X		
Lotérica ou caixa eletrônico		X	
Usos Cotidianos Complementares (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Existente (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Existente (20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público)	Inexistente
Instituição de Ensino Superior		X	
Centro de Referência de Assistência Social (CRAS)		X	
Biblioteca Pública		X	
Delegacia		X	
Centro Médico ou Clínicas Especializadas	X		
Correios		X	
Lojas de Vestuários, Calçados, etc.	X		
Mobiliário, etc	X		
Restaurantes	X		

Bancos	X	
Escritórios e Consultórios	X	
Livraria ou papelaria	X	
Assistência técnica e reparação (Eletroeletrônicos, Eletrodomésticos, Veículos, Bicicletas, etc.)	X	
Escola de línguas, de informática e outras formações complementares, etc.		X

Fonte: Elaboração própria, 2025

A leitura do Quadro 11 apresenta os usos eventuais considerando-os em: existente a pé ou 30 minutos por transporte público; existente, porém a mais de 20 minutos a pé ou 30 minutos por transporte público; inexistente.

Em relação aos usos complementares, constatou-se a existência de clínicas especializadas, lojas de vestuário e restaurantes em condições de acessibilidade mais favoráveis. No entanto, não há equipamentos de importância comunitária e institucional nas imediações do empreendimento, como o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), na Figura 29 a seguir, biblioteca pública, delegacia, agência dos correios e bancos, estão ausentes no entorno imediato do empreendimento.

Figura 29 - Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) do CPA III



Fonte: Google Earth, 2024.

Essa configuração revela que, embora existam alguns serviços de atendimento básico e comercial, a cobertura de usos eventuais ainda é insuficiente e dependente de

deslocamentos motorizados. Tal situação compromete a integração dos moradores com o tecido urbano e limita as possibilidades de acesso a serviços e atividades mais diversificadas, reduzindo a vitalidade urbana do conjunto habitacional.

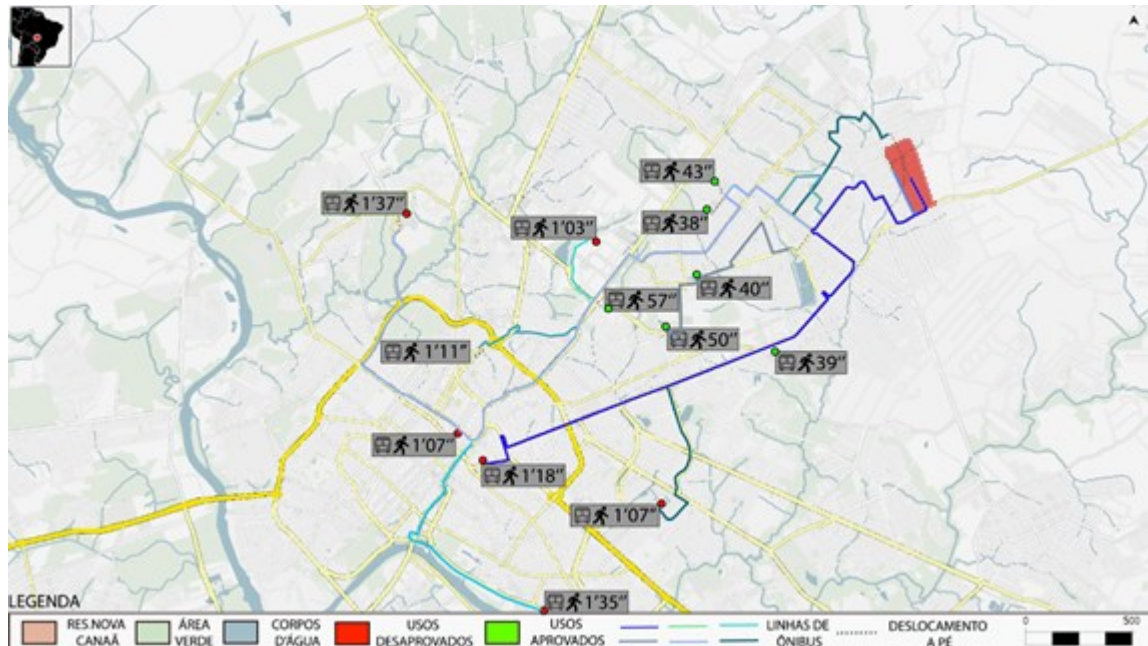
De modo geral, os resultados apontam que o Residencial Nova Canaã não dispõe de uma rede consolidada de usos eventuais em seu entorno imediato. A concentração desses equipamentos fora do perímetro do empreendimento, como demonstrado na Figura 26, reforça as barreiras de acessibilidade e a fragilidade da inserção urbana do conjunto, evidenciando a necessidade de políticas públicas que promovam maior diversidade funcional e melhor distribuição espacial de serviços e equipamentos urbanos.

4.3.3 Indicador 5– Usos Esporádicos

A Figura 30 apresenta a espacialização dos usos esporádicos no entorno do Residencial Nova Canaã, permitindo observar a localização e a acessibilidade dos equipamentos de maior porte e uso eventual pelos moradores. Nota-se que esses serviços se encontram concentrados nas áreas centrais de Cuiabá e em zonas mais

consolidadas da malha urbana, evidenciando a distância significativa em relação ao empreendimento.

Figura 30 - Estudo de Usos Esporádicos do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Os principais usos obrigatórios, como hospitais públicos, instituições de ensino superior e órgãos administrativos, estão localizados em pontos estratégicos do centro da cidade, o que exige deslocamentos que variam entre 1h e 1h30 por meio do transporte público. Entre os usos complementares, parques urbanos, ginásios esportivos e equipamentos de lazer aparecem em condições semelhantes, demandando trajetos extensos e fragmentados.

Um dos hospitais que atende à demanda do empreendimento é a Unidade de Pronto Atendimento (UPA) do CPA II (Figura 31), com 40 minutos de distância via transporte público, evidenciando que o empreendimento até unidade de saúde é considerável, apesar de ser um dos mais próximos.

As imagens produzidas durante o trabalho de campo, complementam a análise cartográfica ao evidenciar a paisagem urbana do entorno, caracterizada por um predomínio de uso residencial e pela ausência de estruturas especializadas. A ausência de equipamentos culturais, administrativos e de grande porte nas proximidades

imediatas intensifica o isolamento funcional do conjunto, corroborando as limitações identificadas no mapa.

Figura 31 - Unidade de Pronto Atendimento (UPA) do CPA II



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Esse cenário demonstra que a oferta de usos esporádicos depende fortemente de deslocamentos motorizados e de uma estrutura de transporte público eficiente, condição que, na prática é insuficiente para atender às demandas da população local.

Essa configuração salienta a posição periférica do Residencial Nova Canaã na rede urbana de Cuiabá. A predominância de classificações “baixa” e “média” em termo de acessibilidade mostra trajetos prolongados, frequentemente com várias etapas de deslocamento, o que aumenta a dependência do transporte público e a distância funcional em relação ao centro urbano.

No caso do Residencial Nova Canaã, o quadro 12, demonstra que a maioria desses serviços se encontram concentrados em áreas centrais de Cuiabá ou em áreas mais adensadas, situando-se a distâncias consideráveis do empreendimento.

Quadro 12 - Resultados do Indicador 5

Oferta de Equipamentos Comércio e Serviços			
Indicador 5 – Usos Esporádicos – Residencial Nova Canaã			
Usos esporádicos obrigatórios (Distância máxima de 1h de deslocamento com transporte público)	Existente (até 1h de transporte público)	Existente (mais de 1h de transporte público)	Inexistente
Hospital Público	X		

Centro Político Administrativo (INSS, Prefeitura ou Subprefeitura, Poupatempo, etc.)				X			
Instituição de Ensino Superior				X			
Bancos				X			
Usos Esporádicos Complementares (Distância máxima de 1h de deslocamento com transporte público)	Existente (até 1h de transporte público)	Existente (mais de 1h de transporte público)	Inexistente				
Cinemas				X			
Parque urbano, Ginásio Esportivo, Estádio, etc.				X			
Museu ou Centro Cultural					X		
Hipermercado							X
Cartório					X		

Fonte: Elaboração própria, 2025

Como representação analítica dos resultados, o quadro 10 demonstra a maioria dos serviços encontra-se concentrada em áreas centrais de Cuiabá ou partes já consolidadas, situando-se a distâncias consideráveis do empreendimento. O acesso a hospitais de grande porte, universidades e centros administrativos depende fortemente do transporte coletivo.

Para tanto, identificou-se o predomínio das classificações “baixa” e “média”, reflexo de trajetos prolongados, que muitas vezes exigem múltiplas etapas de deslocamento. Essa combinação de distâncias elevadas e necessidade de múltiplas etapas de deslocamento, reforça a percepção de que o empreendimento se encontra em uma posição periférica, em relação à rede urbana de equipamentos de maior porte.

Quando analisados em conjunto, a Figura 26 e o Quadro 12 indicam que os moradores enfrentam limitações significativas de acessibilidade a equipamentos e serviços esporádicos, tanto pela distância física quanto pela falta de integração da malha

urbana. Essa condição compromete a articulação do empreendimento com as oportunidades e serviços oferecidos pela cidade, perpetuando desigualdades socioespaciais e dificultando a inclusão plena dos moradores na dinâmica urbana.

De modo geral, o Residencial Nova Canaã apresenta uma inserção urbana fragilizada no que se refere aos usos esporádicos, sendo classificado pela ferramenta como aceitável em relação aos usos obrigatórios, por atender minimamente aos critérios de disponibilidade.

No entanto, é considerado insuficiente no que tange aos usos esporádicos complementares, por apresentar menos de três equipamentos acessíveis dentro do tempo máximo de deslocamento recomendado. Essa situação reforça a necessidade de políticas de mobilidade e planejamento urbano que reduzam as barreiras territoriais e promovam maior equidade no acesso aos serviços urbanos.

Portanto, conforme os parâmetros da FAIU (LabCidade/FAUUSP e ITDP, 2014), o empreendimento apresentou desempenho aceitável quanto aos usos esporádicos obrigatórios, por dispor dos principais equipamentos acessíveis em até uma hora de deslocamento por transporte público.

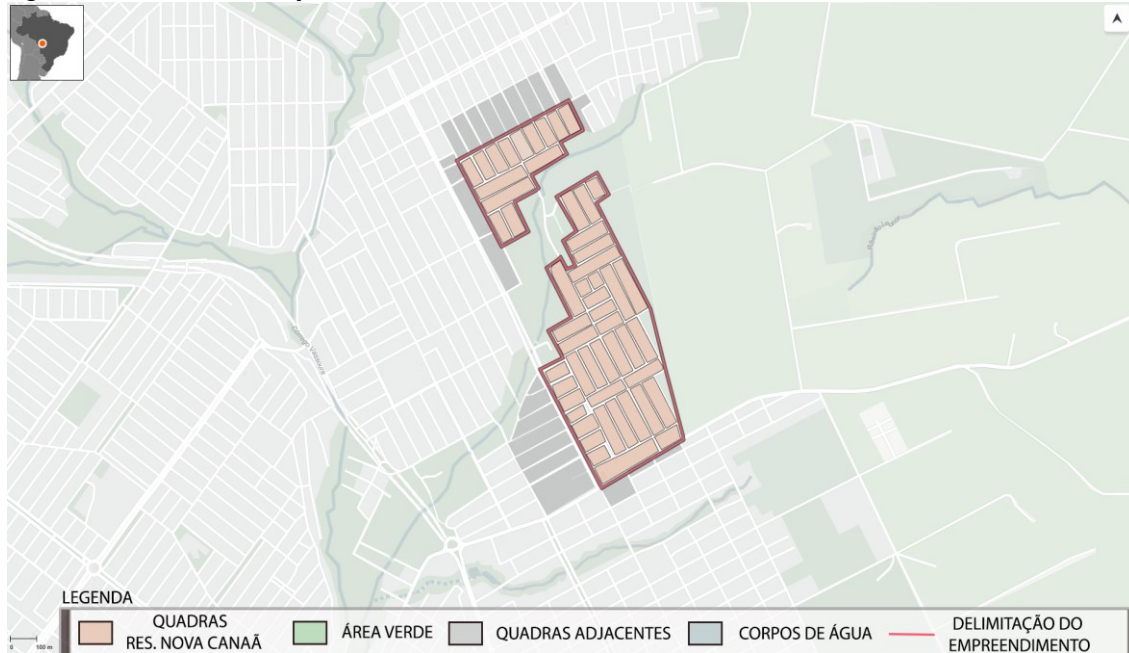
Contudo, foi classificado como insuficiente nos usos esporádicos complementares, por contar com menos de três equipamentos acessíveis nesse mesmo limite de tempo. Essa condição evidencia a baixa diversidade funcional e a fragilidade de integração urbana do empreendimento em relação à oferta de serviços e atividades esporádicas da cidade.

4.4. Análise de Desenho e Integração do Residencial Nova Canaã

4.4.1 Indicador 6 – Relação com o entorno

A Figura 32, mostra áreas do Residencial Nova Canaã com maior integração. Note que essa concentração fica mais à esquerda do empreendimento, onde há uma maior proximidade com as quadras já ocupadas e com as vias locais, que ajudam a manter uma conexão mais fluida e com o entorno próximo.

Figura 32 - Estudo de Relação com o Entorno do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Já na parte direita do Residencial, há contato com áreas verdes, o que resulta em uma articulação menor com a malha urbana existente.

De acordo com o parâmetro da FAIU, o perímetro total do empreendimento é de 2.861 metros, dos quais 997,55 metros mantêm contato com áreas adjacentes urbanizadas, como demonstrado no quadro 13 abaixo.

Quadro 13 - Relação com o entorno do Residencial Nova Canaã

Desenho e Integração Urbana		
Indicador 6 – Relação com o entorno – Residencial Nova Canaã		
$\frac{\text{perímetro de contato com entorno efetivamente urbano}}{\text{perímetro total do(s) empreendimento(s)}} \times 100 = \text{resultado (\%)}$	$\frac{997,55}{2861} \times 100 = 34\%$	Resultado insuficiente < a 40%

Fonte: LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014), adaptada pela autora (2025).

O resultado indica que apenas 34% do perímetro do residencial em contato efetivamente urbano, situando-se abaixo do limite mínimo de 40% exigido pela ferramenta para uma inserção socioespacial aceitável, uma vez que grande parte do empreendimento se volta para áreas não edificadas ou de baixa atratividade urbana.

Tal condição revela baixa permeabilidade e reduzida integração socioespacial, uma vez que grande parte do perímetro do conjunto volta-se para áreas não edificadas ou de pouca atratividade urbana. Essa configuração tende a dificultar a circulação de pedestres e a enfraquecer a relação do conjunto com o tecido urbano existente, contrariando os princípios de desenho urbano que buscam promover continuidade, articulação e urbanidade (Lynch, 1960; Jacobs, 1961; Ascher, 2001; Gehl, 2010;).

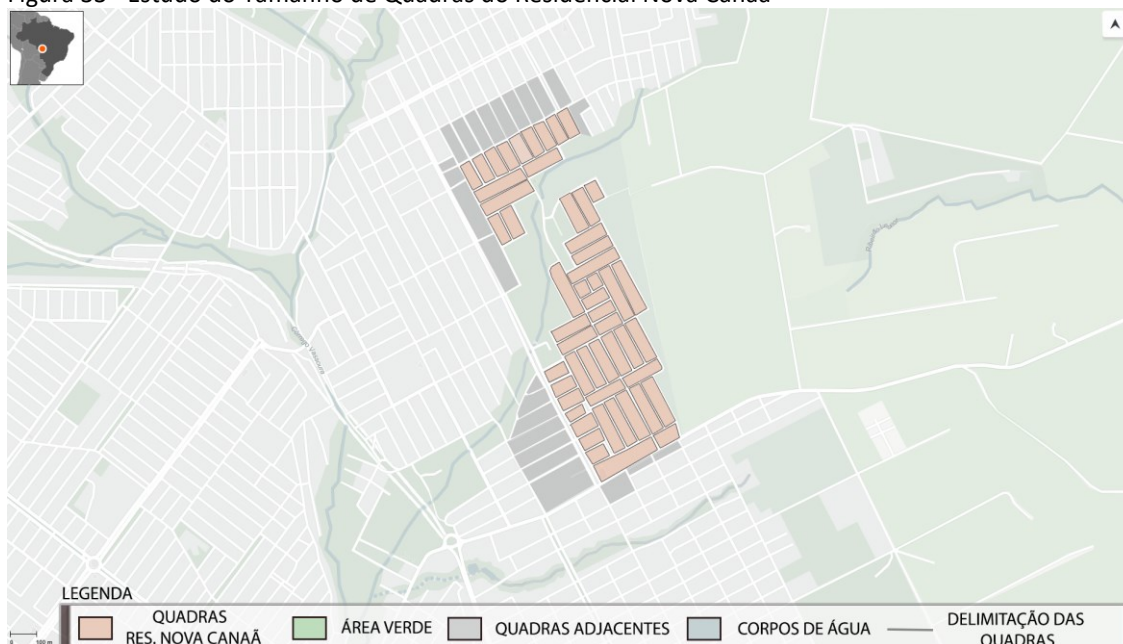
Como maneira de representar graficamente sobre esses dados, a figura 36 evidencia que os trechos mais integrados se concentram na borda oeste, onde há proximidade com quadras parcialmente ocupadas e vias locais que oferecem alguma articulação com a malha urbana consolidada.

Em síntese, os dados demonstram que o Residencial Nova Canaã apresenta relação insuficiente com o entorno urbano imediato, o que fragiliza sua integração e demanda ações complementares de planejamento voltadas à ampliação da conectividade física e social com a cidade.

4.4.2 Indicador 7 – Tamanho das quadras

A Figura 33 evidencia que a malha urbana do Residencial Nova Canaã é composta, em sua maioria, por quadras de dimensões moderadas, com perímetros distribuídos entre 250 e 500 metros. Apesar de haver exceções, como quadras com perímetros superiores a 600 metros, a configuração geral mantém-se compatível com os parâmetros desejáveis de desenho urbano, conforme orientações da FAIU.

Figura 33 - Estudo do Tamanho de Quadras do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Foram levantadas 43 quadras internas e 16 quadras adjacentes, totalizando 16.723,27 metros de perímetro. O valor médio calculado foi de 388,91 metros, conforme apresentado no Quadro 14.

Quadro 14 - Tabulação de dados dos tamanhos das quadras do Residencial Nova Canaã

Desenho e integração urbana					
Indicador 7 – Tamanho das Quadras – Residencial Nova Canaã					
Nº da Quadra	Perímetro (M)	Nº da Quadra	Perímetro (M)	Nº da Quadra Adjacente (QA)	Perímetro (M)
Q1	367,65	Q23	453,17	QA1	413,10
Q2	377,00	Q24	453,17	QA2	370,61
Q3	489,98	Q25	453,84	QA3	216,69

Q4	194,74	Q26	460,47	QA4	363,27
Q5	194,43	Q27	419,67	QA5	462,40
Q6	271,62	Q28	420,56	QA6	521,73
Q7	275,22	Q29	423,55	QA7	517,12
Q8	274,66	Q30	430,72	QA8	518,36
Q9	479,96	Q31	422,79	QA9	669,13
Q10	394,25	Q32	420,10	QA10	330,68
Q11	376,59	Q33	500,51	QA11	369,20
Q12	377,38	Q34	503,21	QA12	255,31
Q13	274,91	Q35	600,28	QA13	316,82
Q14	274,91	Q36	291,78	QA14	266
Q15	280,03	Q37	409,20	QA15	326,37
Q16	286,15	Q38	408,14	QA16	272,86
Q17	221,65	Q39	978,22		
Q18	273,38	Q40	638,54		
Q19	267,97	Q41	373,21		
Q20	251,86	Q42	370,75		
Q21	452,63	Q43	233,80		
Q22	453,17				
TOTAL DE Q + QA = 16.723,27 m					
Média = 388,91 m					

Fonte: Elaboração própria, 2025

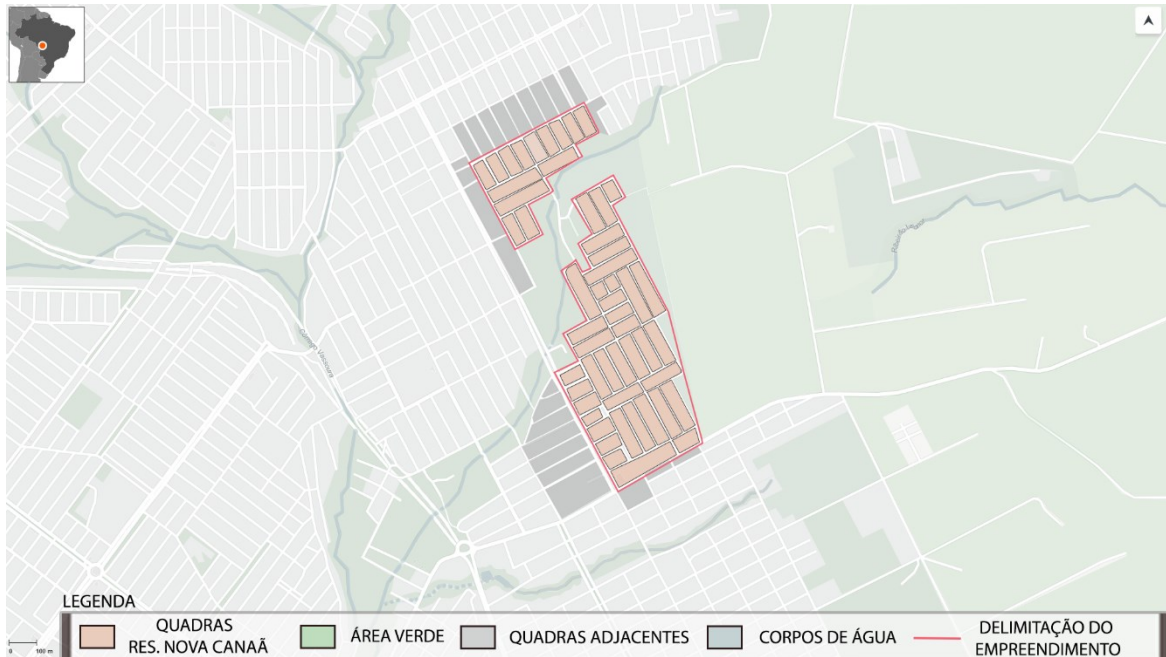
O resultado classifica o empreendimento como Bom, mostrando que o traçado urbano ajuda na circulação de pedestres e melhora a conectividade interna. Além disso, o tamanho equilibrado das quadras facilita para a formação da rede viária mais acessível e incentiva as interações cotidianas.

De modo geral, o desempenho satisfatório no Indicador 7 demonstra potencial de mobilidade ativa e vitalidade urbana. Entretanto, a plena efetividade dessa condição depende da melhoria da relação com o entorno e da articulação entre os diferentes usos urbanos, de modo a consolidar uma integração socioespacial mais consistente.

4.4.3 Indicador 8 – Abertura para o Espaço Público

A Figura 34 ilustra a relação do empreendimento com o espaço público, destacando que as principais aberturas ocorrem nas frentes voltadas para o oeste, onde há quadras adjacentes e algumas vias locais.

Figura 34 - Estudo de Abertura para espaços públicos do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Entretanto, observa-se uma significativa extensão de bordas no setor leste e norte do empreendimento voltadas para áreas verdes, configurando fachadas pouco ativas e reduzida permeabilidade urbana. Essa condição restringe a abertura do empreendimento para o espaço público, já que longos segmentos de muros e fundos de lote prevalecem nessas direções.

Além disso, a presença de barreiras naturais, como cursos d'água e áreas de preservação, reforça a descontinuidade do contato urbano em trechos importantes do perímetro. Assim, apesar de existirem acessos em setores específicos, a distribuição desigual dos pontos de entrada limita a vitalidade dos espaços públicos e o potencial de integração com o entorno (Lynch, 1960; Ascher, 2001 e Gehl, 2010).

De acordo com os parâmetros da ferramenta, os resultados do Residencial Nova Canaã se enquadram na classificação Insuficiente, pois a proporção de bordas

ativas é baixa em relação ao perímetro total do empreendimento. Isso indica que o residencial é pouco integrado à malha urbana, contrariando princípios de desenho urbano que defendem a ativação das fachadas e a interação constante entre espaço público e privado.

Em síntese, a análise revela que o Residencial Nova Canaã apresenta fragilidade quanto à abertura para o espaço público, uma vez que a permeabilidade urbana é reduzida e concentrada em apenas alguns trechos do perímetro.

4.4.3 Indicador 9 – Rede de Circulação de Pedestres

A avaliação tem por objetivo, identificar se os caminhos destinados ao deslocamento a pé, apresentam condições adequadas de acessibilidade, segurança e conforto ambiental. Conforme a FAIU, a rede é considerada completa quando apresenta os três elementos sendo, os espaços de circulação de pedestres e acessos ao transporte, a rede de iluminação pública e arborização e sombreamento das vias.

A primeira fase de análise, busca entender como estão os espaços de circulação e acessos aos transportes públicos. Nota-se na Figura 35 (Avenida A), que há calçadas no empreendimento, porém constatou-se que as larguras das calçadas em suas principais vias encontram abaixo do mínimo recomendado pela ferramenta, quanto pelos parâmetros definidos pela NBR 9050, comprometendo o acesso de pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência.

Figura 35 - Análise de Rede Viária do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Ademais, não há oferta de vias compartilhadas entre pedestres e ciclistas, nem caminhos direcionados à circulação a pé, limitando a caminhabilidade e a acessibilidade.

Observa-se que na Rua B (Figura 36), constatam-se calçadas estreitas e com obstáculos, como terrenos baldios e restos de materiais de obras, o que impacta no deslocamento contínuo. Ainda que tenha travessias nas vias principais, nota-se que nas ruas internas não foram identificados rebaixamentos de calçadas nem piso tátil, corroborando ao não atendimento das normas de acessibilidade universal.

Figura 36 - Análise de Rede Viária da Rua B do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

No que se refere aos pontos de acesso ao transporte público, demonstrado na Figura 37, nota-se a ausência de pontos adequados que ofereçam proteção ao usuário contra chuva ou calor intenso, o que agrava o desconforto nas esperas.

Figura 37 - Ponto de ônibus sem abrigo no Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

As observações de campo ressaltaram essas limitações, indicando a infraestrutura precária nos acessos ao transporte. Na Avenida A, principal via de entrada, tem poucos abrigos de ônibus, sendo comum ponto

demarcado por placa de sinalização. A respeito da Estrada Jurumirim (Figura 38), não existem paradas sinalizadas, sendo o embarque conhecido apenas pelos usuários locais.

Figura 38 - Análise de Pontos de ônibus do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

A análise dos pontos de transporte público evidencia essas restrições: há carência de abrigos adequados, predominando paradas sinalizadas por placas, sem proteção contra chuva ou sol. Além disso, pode-se notar que o embarque dos usuários é feito de modo improvisado, sem sinalização formal, reforçando a infraestrutura precária e desarticulada com a rede de mobilidade urbana. Mesmo a avenida A (Figura 39), principal via de interligação com o bairro Altos da Glória, a cobertura de pontos é irregular e não acompanha toda a extensão da via, demonstrando péssimas instalações físicas e acessibilidade para o transporte coletivo.

Figura 39 - Ponto de ônibus, ao lado esquerdo com abrigo e no lado direito apenas placa de ônibus na Avenida A do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

No detalhamento da análise de circulação, adentramos a avaliação da rede de iluminação pública, como pode se notar na figura 40, a Rua V possui postes de iluminação, porém com a distribuição irregular e trechos com vegetação rasteira, que no período noturno geram sensação de insegurança, em especial, para o deslocamento noturno.

Figura 40 - Rua V do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Ao compararmos as figuras 39 e 40, observa-se que existem postes de iluminação ao longo das vias, entretanto a cobertura luminosa não é contínua, indicando a insuficiência na rede de iluminação, o que compromete o conforto dos pedestres ao caminhar nas ruas. Outrossim, a manutenção precária e a vegetação mal manejada reduzem a eficiência da iluminação, o que afeta o uso do espaço público durante o período noturno.

Figura 41 - Avenida A - Rede de Iluminação Pública



Fonte: Google Earth, 2024.

Por fim, a arborização e o sombreamento do empreendimento são essenciais para o conforto térmico e a qualidade ambiental. Na rua O (Figura 42), observa-se que não há a presença de árvores de grande porte com copas largas, apenas vegetação arbustiva, o que torna qualquer deslocamento a pé desconfortável por estar exposto as luzes solares diretamente e ao calor excessivo.

Figura 42 - Rua O do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Corroborando a análise, todo o trajeto da Avenida A, a figura 43 apresenta apenas uma árvore de copa larga dentro do empreendimento, apesar de uma das entradas ao bairro estar próximo ao córrego, o restante do residencial não possui essa mesma quantidade, como apontam Cruz e Paulino (2019) e Florindo et.al. (2024) tal condição contraria os princípios de mobilidade ativa saudável e sustentável, ao indicar a importância de condições ambientais adequadas para incentivar deslocamentos a pé.

Figura 43 - Estudo de Abertura para os Espaços Públicos do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024, adaptado pela autora, 2025.

Essa carência é notável também na figura 44, na divisão entre o Residencial Nova Canaã e o bairro Altos da Glória, em que visualmente a travessia a pé entre os bairros é penosa devido à baixa presença de árvores e sombreamento.

Figura 44 - Avenida A próxima ao Altos da Glória



Fonte: Google Earth, 2024.

De forma integrada, a figura 45 ilustra um pouco do que foi tratado nos três parâmetros do indicador 9, expõe as condições avaliadas no empreendimento, como a baixa qualidade dos percursos a pé, pouca adesão as normativas de acessibilidade, ausência de continuidade entre os pontos de ônibus, fragilidade na questão ambiental pela ausência de sombreamento e arborização.

Figura 45 - Entrada do Residencial Nova Canaã



Fonte: Google Earth, 2024.

Dessa forma, as condições requisitadas não foram atendidas havendo a fragmentação na rede de circulação, carência de acessibilidade, deficiências de iluminação e falta de condições ambientais favoráveis, comprometendo o conforto, a

segurança e a caminhabilidade no Residencial, que conforme a FAIU classifica-se como Insuficiente, indicando a necessidade de melhorias estruturais e paisagísticas que incluam a segurança e a mobilidade dos moradores.

4.5 Síntese dos Principais Achados do Residencial Nova Canaã

Esse tópico tem por objetivo sintetizar os principais achados da análise do Residencial Nova Canaã (figura 46), avaliando em que medida os resultados encontrados, confirmam ou desafiam as proposições teóricas e práticas do estudo. Essa síntese possibilita compreender, de forma articulada, a classificação do empreendimento no contexto da inserção urbana, apontando os pontos positivos, fragilidades e o enquadramento nas três temáticas aplicadas ao Residencial Nova Canaã.

Figura 46 - Delimitação dos limites do Residencial Nova Canaã



Fonte: Elaboração própria, 2025.

Ao aplicar os indicadores do tema Transporte, o empreendimento foi classificado como aceitável, devido a existência de linhas de transporte coletivo que conectam o residencial a áreas centrais, porém, com baixa frequência, ausência de integração intermodal e tempo de deslocamento prolongado.

Além disso, a infraestrutura para modos ativos, como a bicicleta e a caminhada, é incipiente, não havendo ciclovias estruturadas nem rede de pedestres plenamente

acessível. Apesar dessas limitações, a presença de algumas conexões viárias e a oferta mínima de transporte público permitiram que o empreendimento alcançasse a classificação intermediária, ainda que aquém de um cenário desejável de mobilidade sustentável.

Para a compreensão de como estão localizados os Equipamentos, Comércio e Serviços, foram aplicados três indicadores, e no geral, a classificação obtida foi insuficiente. A análise demonstrou que o Residencial Nova Canaã está implantado em área periférica e pouco consolidada, com escassez de centralidades próximas e trajetos longos até equipamentos essenciais, como saúde, educação, lazer e comércio diversificado.

Essa situação compromete a autonomia cotidiana dos moradores, forçando deslocamentos constantes e dependência de transporte coletivo deficitário. A ausência de equipamentos complementares no interior do conjunto também reforça o caráter monofuncional do empreendimento, reduzindo as oportunidades de vitalidade urbana e interação comunitária.

No último tema Desenho Urbano e Integração Urbana, que reúne quatro indicadores específicos, os resultados evidenciaram maior fragilidade, com classificação geral insuficiente. Estes indicadores, demonstraram baixa permeabilidade física e funcional, já que as bordas voltadas para áreas verdes e glebas vazias atuam como barreiras à integração. A predominância de frentes sem vitalidade reforça o isolamento do empreendimento.

A análise de suas quadras, apontou que embora a média de perímetro das quadras resultando em 429 m, tenha sido classificada como Boa pela ferramenta, sua eficácia fica limitada pela falta de articulação com o entorno imediato. Ou seja, internamente há quadras menores que poderiam favorecer deslocamentos a pé, mas essa condição não se converte em integração real com o tecido urbano vizinho, não ocorre justamente por querer aproveitar o terreno ao máximo ao invés de priorizar a qualidade de vida dos moradores.

Em relação as aberturas para o público, foi avaliado como insuficiente, em razão das longas extensões de muros e fachadas cegas, que restringem acessos e

reduzem a vitalidade das ruas. A distribuição desigual das entradas e a baixa permeabilidade reforçam o caráter introvertido do conjunto.

E por fim o indicador 9, que abarca a análise do empreendimento como um todo, foi também classificado como insuficiente, com calçadas estreitas, descontinuidades, pisos irregulares, ausência de rampas acessíveis e pouca arborização para sombreamento. O levantamento fotográfico realizado e mapas evidenciam a precariedade da infraestrutura, revelando baixa prioridade dada ao pedestre no projeto e em sua implantação.

A análise integrada dos quatro indicadores mostra que, embora exista um ponto positivo no dimensionamento interno das quadras, este não se converte em urbanidade ou vitalidade pela ausência de articulação com o entorno e pela precariedade das condições de acessibilidade. Diante disso, a avaliação dos três temas revela que o Residencial Nova Canaã se enquadra da seguinte forma:

- Transporte: Aceitável
- Equipamentos, Comércio e Serviços: Insuficiente
- Desenho Urbano e Integração Urbana: Insuficiente

Esse panorama indica que o empreendimento reproduz padrões recorrentes de empreendimentos do PMCMV Faixa 1, com localização periférica, baixa diversidade funcional, infraestrutura incompleta e limitada integração socioespacial.

De acordo com a hipótese de que a localização e configuração espacial do Residencial Nova Canaã refletiriam baixos níveis de inserção urbana e reproduziriam uma lógica de segregação socioespacial típica dos empreendimentos do PMCMV, os resultados da aplicação da Ferramenta de Avaliação corroboram essa assertiva.

A classificação predominante como insuficiente nos temas Equipamentos, Comércio e Serviços, bem como no Desenho Urbano e Integração Urbana, juntamente com a avaliação aceitável, porém limitada, do tema Transporte, reforça a compreensão de que o empreendimento está inserido em um contexto periférico, pouco integrado e funcionalmente monótono. Essa configuração impacta negativamente tanto a autonomia cotidiana quanto a qualidade de vida dos moradores, confirmando o diagnóstico proposto.

Os objetivos do estudo, em especial o objetivo geral de avaliar o nível de inserção urbana do Residencial Nova Canaã, foram plenamente atingidos por meio do uso estruturado da ferramenta do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014). A análise detalhada permitiu identificar fragilidades específicas, tais como a baixa frequência e integração do transporte coletivo, a ausência de infraestrutura para modos ativos, a carência de equipamentos essenciais nas proximidades e a precariedade do desenho urbano e da mobilidade pedestre. Esses resultados dialogam diretamente com o objetivo específico de aplicar metodologias de avaliação da inserção urbana e sistematizar resultados por indicadores, gerando subsídios claros para recomendações futuras.

Ademais, a evidência empírica colhida reforça a segunda hipótese, na qual se sustenta que a habitação de interesse social instalada em áreas periféricas compromete a inclusão urbana e o acesso ao direito à cidade. O diagnóstico do Residencial Nova Canaã ratifica a importância dessa reflexão, destacando a necessidade de um planejamento mais integrado e inclusivo que vá além da mera oferta habitacional, englobando também as dimensões funcionais, ambientais e de mobilidade urbana.

Diante disso, o estudo corrobora a terceira hipótese quanto ao potencial das ferramentas integradas de avaliação para contribuir na reformulação dos critérios de seleção e implantação de empreendimentos habitacionais. A aplicação da ferramenta forneceu diagnósticos concretos que podem orientar políticas públicas e práticas urbanísticas mais sustentáveis, promovendo maior articulação entre habitação social e planejamento urbano.

No entanto, alguns limitantes foram identificados durante a pesquisa. A aplicação da ferramenta mostrou-se extensa e demandante de dados detalhados, cuja obtenção, em contextos periféricos, por vezes é dificultada. Além disso, certos aspectos qualitativos da vivência urbana podem escapar das métricas propostas, sinalizando a necessidade de complementação metodológica para abarcar plenamente a complexidade da inserção urbana.

Em síntese, a avaliação do Residencial Nova Canaã permite concluir que, embora o objetivo geral do estudo tenha sido alcançado na identificação e

caracterização dos níveis de integração urbana do empreendimento, as limitações inerentes ao contexto e aos métodos usados indicam caminhos para aprofundamentos futuros. A reprodução dos padrões comuns no PMCMV Faixa 1, evidenciada nesta análise, reforça a urgência de revisões nas políticas habitacionais, enfatizando a articulação com o planejamento urbano sustentável e inclusivo.

4.6 Limitações do Estudo

O presente estudo, fundamentado na aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014) ao Residencial Nova Canaã, apresenta importantes contribuições para a compreensão dos níveis de integração urbana de empreendimentos habitacionais vinculados ao Programa Minha Casa Minha Vida. Contudo, algumas limitações inerentes à pesquisa devem ser reconhecidas para uma análise crítica mais abrangente, sobretudo no que tange à obtenção e profundidade dos dados coletados.

Um dos principais desafios encontrados foi a morosidade de acesso à informação junto à Prefeitura de Cuiabá, particularmente nas Secretarias de Educação e Habitação. A dificuldade em obter dados atualizados e detalhados sobre a oferta e funcionamento dos equipamentos públicos no entorno do empreendimento limitou a capacidade de realizar uma análise extensiva e precisa do contexto urbano essencial para a avaliação completa da inserção do Residencial Nova Canaã. Essa limitação comprometeu a validação de algumas informações que poderiam enriquecer a análise, especialmente relacionadas à capacidade de absorção da demanda gerada pelo conjunto habitacional.

Outro aspecto não explorado diretamente na pesquisa, porém recomendado pela própria ferramenta metodológica, foi a realização de entrevistas com os moradores do empreendimento. A ausência desse componente avaliativo restringiu a compreensão da experiência real dos usuários, seus modos de uso, percepções sobre a qualidade de vida, acessibilidade e integração social. A inclusão das vozes dos moradores poderia fornecer dados qualitativos complementares às avaliações quantitativas, ampliando a

percepção sobre os fatores que influenciam a inserção urbana para além dos aspectos físicos e métricos.

Ainda relacionada a este ponto, a vivência cotidiana no empreendimento, suas dinâmicas sociais e usos dos espaços públicos internos não foram enfrentadas diretamente na pesquisa devido aos limites de escopo e recursos. Elementos como a adequação da infraestrutura para mobilidade ativa, segurança percebida, e o sentimento de pertencimento à comunidade, ainda que mencionados em literatura paralela, não foram investigados a partir de observações de campo ou etnográficas que permitissem um olhar mais holístico sobre a qualidade de integração.

Essas limitações podem ter impactado os resultados ao subestimar aspectos subjetivos associados à inserção urbana, especialmente aqueles ligados à apropriação social dos espaços e à satisfação dos moradores. A ausência de dados mais completos sobre os equipamentos públicos e entrevistas diretas pode ter contribuído para uma avaliação relativamente estática e incompleta das condições reais enfrentadas pelos residentes.

Em suma, embora a aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana tenha permitido identificar fragilidades urbanísticas no Residencial Nova Canaã, o aprofundamento em informações institucionais e a inclusão da perspectiva dos moradores poderiam enriquecer significativamente o entendimento do fenômeno, favorecendo recomendações mais apropriadas para políticas públicas e intervenções mais efetivas no contexto da habitação social.

4.7 Sugestões de Pesquisas Futuras

A presente pesquisa, ao aplicar a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana ao Residencial Nova Canaã, em Cuiabá-MT, contribuiu para mostrar aspectos relevantes da relação entre habitação social e integração ao tecido urbano. No entanto, os resultados também demonstram dimensões que ainda carecem de estudos mais específicos, indicando caminhos para estudos futuros.

Os resultados obtidos nesta pesquisa evidenciam a importância da aplicação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana para compreender as fragilidades e potencialidades de empreendimentos habitacionais do PMCMV.

Contudo, o estudo também indicou dimensões que ainda carecem de aprofundamento, constituindo-se em oportunidades de investigação futura. Um dos caminhos promissores consiste na ampliação da análise para outros contextos urbanos, em diferentes portes de cidades e regiões do Brasil, permitindo comparações inter-regionais que possam revelar padrões, contrastes e especificidades na inserção urbana de conjuntos habitacionais.

Outro campo a ser explorado trata-se da adoção de metodologias qualitativas, sobretudo aquelas que associam a experiência e a percepção dos moradores, a exemplo de entrevistas, observações de campo e estudos etnográficos, que podem enriquecer a compreensão acerca do cotidiano nos empreendimentos, da apropriação dos espaços públicos e do sentimento de pertencimento comunitário, elementos que ultrapassam a dimensão físico-espacial e oferecem subsídios para intervenções mais adequadas às necessidades sociais.

Além disso, a pesquisa apontou restrições ligadas ao acesso a dados institucionais atualizados, especialmente no que diz respeito à oferta e à capacidade dos equipamentos públicos. Estudos futuros podem investir na construção de bases de dados integradas, que articulem informações de diferentes secretarias municipais e órgãos gestores, fortalecendo a gestão territorial e subsidiando políticas públicas mais eficazes.

Também abre espaço para a realização de estudos holísticos, capazes de acompanhar o desenvolvimento dos empreendimentos ao longo do tempo, verificando como as condições de inserção urbana se moldam diante do crescimento da cidade, da chegada de novos equipamentos e da própria dinâmica social dos moradores.

Desse modo, identificou-se a carência de pesquisas que articulem aspectos ambientais e de mobilidade ativa, ainda pouco contemplados, que podem ampliar a visão sobre sustentabilidade e qualidade de vida nos conjuntos habitacionais.

Destaca-se ainda, a importância de expandir a aplicação da metodologia para diferentes contextos urbanos e regionais, de modo a construir análises comparativas que permitam identificar padrões e especificidades da inserção urbana de empreendimentos habitacionais no Brasil.

Outro aspecto promissor refere-se à incorporação da percepção dos moradores, por meio de métodos qualitativos que explorem experiências cotidianas, apropriação dos espaços e sentimento de pertencimento comunitário. Soma-se a isso a necessidade de novos estudos que acompanhem as transformações dos empreendimentos ao longo do tempo, revelando como as dinâmicas urbanas, sociais e de infraestrutura impactam a qualidade da inserção urbana.

Dessa forma, indicam-se três possibilidades de aprofundamento que podem orientar futuras investigações, a aplicação comparativa da ferramenta em empreendimentos de diferentes cidades e regiões brasileiras, possibilitando identificar padrões e desigualdades territoriais na inserção urbana da habitação social; estudos qualitativos com moradores, voltados a compreender percepções, práticas cotidianas e formas de apropriação do espaço, complementando análises técnico-espaciais; e pesquisas longitudinais sobre a evolução dos empreendimentos, analisando os impactos das transformações urbanas e sociais na integração ao tecido da cidade.

Por fim, demonstra-se a importância de investigações voltadas à operacionalização da ferramenta de avaliação por gestores públicos e à sua inserção em processos de governança participativa. Tal abordagem permitiria compreender os limites e as potencialidades da aplicação prática do método, fortalecendo sua função não apenas como instrumento acadêmico, mas também como recurso de planejamento e tomada de decisão.

Assim, as lacunas identificadas e as propostas de continuidade sinalizam que este estudo constitui apenas um ponto de partida dentro de um campo vasto e em construção. A exploração dessas possibilidades poderá consolidar avanços teóricos e práticos, contribuindo para a formulação de políticas habitacionais mais inclusivas e para a promoção de cidades integradas, justas e sustentáveis.

4.8 Implicações para Políticas Públicas e Planejamento Urbano

Os achados obtidos nesta pesquisa demonstram que a localização periférica e a baixa integração do Residencial Nova Canaã reforçam os desafios históricos da habitação social no Brasil, sobretudo vinculado ao Programa Minha Casa Minha Vida.

Essa constatação possui implicações diretas para a formulação de políticas habitacionais, uma vez que evidencia a necessidade de reavaliar os critérios de seleção dos terrenos para os empreendimentos e priorizar áreas que garantam maior acessibilidade à transporte público, equipamentos urbanos e oportunidades de trabalho.

Ao incorporar a análise da inserção urbana como principal etapa na aprovação de empreendimentos habitacionais, gestores públicos poderão reduzir os efeitos da segregação socioespacial e promover maior equidade territorial.

Do ponto de vista do planejamento urbano, os resultados encontrados reforçam a urgência de políticas mais integradas, que articulem a produção habitacional com estratégias de mobilidade, uso do solo e provisão de serviços.

Recomenda-se, que os futuros empreendimentos do PMCMV antes de serem implantados, sejam avaliados pela ferramenta de análise de inserção urbana e simultaneamente incorporados aos planos diretores municipais, assegurando não apenas a oferta de moradia, mas também a qualidade da inserção urbana.

Além disso, políticas públicas devem estimular a adoção dessas ferramentas de avaliação de inserção urbana como instrumento técnico de apoio à tomada de decisão, fortalecendo a governança urbana e a transparência no processo de implantação.

Assim, ao evidenciar lacunas e propor soluções, esta pesquisa contribui para o debate sobre a necessidade de um modelo habitacional que ultrapasse a lógica quantitativa de produção em massa e caminhe em direção a cidades mais justas, integradas e sustentáveis.

Considerações Finais

A presente dissertação teve como tema central a Avaliação da Inserção Urbana do Empreendimento MCMV: Estudo de Caso do Residencial Nova Canaã, Cuiabá-MT, cuja relevância se insere no debate sobre os impactos da implantação de conjuntos habitacionais em áreas periféricas.

Ao escolher como objeto de estudo um empreendimento da Faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), buscou-se compreender de que forma a localização e o desenho urbano influenciam na integração dos moradores no tecido urbano, problematizando os efeitos de políticas habitacionais que, ao privilegiar terrenos periféricos de menor valor fundiário, acabam reforçando processos de segregação socioespacial.

Sob esta ótica, a crítica tecida por Milton Santos à urbanização brasileira evidencia que a segregação não é um efeito colateral, mas um produto estruturante da forma como o capitalismo organiza o território, convertendo a distância territorial em barreira cotidiana ao exercício de direitos urbanos básicos (Santos, 2000).

Esse processo se solidariza com as análises de Villaça sobre o padrão centro-periferia, a recorrente localização de conjuntos habitacionais em áreas afastadas consolida um modelo de cidade em que as camadas populares são empurradas para onde o solo é barato e a infraestrutura é precária, aprofundando a fragmentação socioespacial (Villaça, 2011).

Ao mesmo tempo, o debate inaugurado por Lefebvre sobre o direito à cidade reforça que não basta garantir o acesso físico à moradia, é necessário assegurar a participação ativa na vida urbana e nos recursos que ela concentra, o que é frontalmente negado quando a produção habitacional se dá à margem das centralidades e dos serviços urbanos (Lefebvre, 1968).

A seleção pelo Residencial Nova Canaã justifica-se, portanto, por sua representatividade enquanto modelo de produção habitacional periférica, recorrente em cidades brasileiras de médio e grande porte, bem como por sua capacidade de revelar contradições entre a provisão de moradia e o direito à cidade. Nesse sentido as

discussões e análises de Maricato sobre o padrão de urbanização brasileiro mostram que a política habitacional tem reiteradamente produzido conjuntos em áreas desvalorizadas, reforçando a dissociação entre casa e a cidade e naturalizando a periferização das camadas populares (Maricato, 2016). Ao dialogar com a formulação de Lefebvre sobre o direito à cidade, essa realidade evidencia que a mera entrega de unidades habitacionais não garante acesso às centralidades, aos serviços e às oportunidades que definem a vida urbana, esvaziando o direito à cidade de seu conteúdo político e cotidiano (Lefebvre, 1968). Em linha com as críticas de Rolnik à financeirização da terra e da moradia, o caso do Nova Canaã expõe como a lógica de valorização imobiliária empurra a habitação social para áreas de menor preço fundiário, convertendo programas destinados a enfrentar o déficit habitacional em mecanismos de gestão territorial da pobreza (Rolnik, 2015).

O objetivo geral desta pesquisa consistiu em avaliar a inserção urbana do Residencial Nova Canaã por meio da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do LabCidade/FAUUSP e ITDP (2014). Esse objetivo foi plenamente atendido, permitindo mensurar de forma objetiva o grau de integração urbana do empreendimento. Os objetivos específicos também foram contemplados:

- I. o levantamento histórico das políticas habitacionais brasileiras, discutido anteriormente no capítulo 1, possibilitou compreender a trajetória institucional do PMCMV e suas limitações urbanísticas;
- II. No capítulo 1, também apresentou a discussão dos conceitos de inserção urbana, sustentabilidade e habitação de interesse social consolidou a base teórica;
- III. No capítulo 2, apresentou-se a análise comparativa das metodologias de avaliação de inserção urbana fundamentando a escolha da ferramenta aplicada;
- IV. No capítulo 3, tratou-se de apresentar os dados do empreendimento e os direcionamentos para aplicação empírica da metodologia ao estudo de caso, sistematizando os resultados e apontando fragilidades do empreendimento;

- V. a proposição de recomendações para o aprimoramento das políticas habitacionais foi construída a partir da análise crítica dos dados, apresentada no capítulo 4.

A organização da dissertação se expressa nesses objetivos, sendo os principais resultados são evidenciados no empreendimento analisado ao apresentar baixos níveis de inserção urbana, sobretudo em relação à mobilidade, à oferta de serviços e equipamentos e à integração com o tecido urbano.

A aplicação da ferramenta metodológica de análise de inserção urbana do Labcidade FAUUSP e ITDP (2014) demonstrou-se eficaz, permitindo reduzir a subjetividade por meio de critérios quantitativos e classificatórios e traduzir em indicadores a qualidade ou precariedade da integração do empreendimento ao tecido urbano (Nisida et. al., 2015). Entretanto, também foram constatadas dificuldades, como a limitação de dados atualizados e a necessidade de articulação com metodologias qualitativas. A contribuição do estudo reside, portanto, tanto na validação da ferramenta como recurso analítico quanto na produção de um diagnóstico crítico aplicável à formulação de políticas públicas, indicando que instrumentos dessa tipologia devem deixar de ser meros apêndices técnicos e passar a orientar de forma vinculante as decisões de localização e desenho de empreendimentos habitacionais.

Quanto às hipóteses iniciais, verificou-se que foram confirmadas: a localização periférica e a configuração espacial do Residencial Nova Canaã refletem um padrão recorrente de segregação urbana promovida pelos empreendimentos do PMCMV, comprometendo sua integração à cidade e a efetivação do direito à moradia em sentido ampliado. Este fato alinha-se com a leitura de Villaça sobre a estrutura centro-periferia, essa configuração revela que a política habitacional segue reforçando a distância entre as áreas bem servidas de infraestrutura e os espaços destinados às camadas populares, convertendo o acesso à cidade em privilegio territorializado (Villaça, 2001).

No que se refere às perspectivas futuras, indicam-se desdobramentos possíveis:

- A aplicação da ferramenta em diferentes contextos urbanos, ampliando comparações intermunicipais e inter-regionais;
- A integração de análises quantitativas e qualitativas, incorporando a percepção e as práticas cotidianas dos moradores;
- Estudos longitudinais sobre a evolução dos empreendimentos ao longo do tempo;
- Investigações sobre a apropriação prática da ferramenta por gestores públicos e comunidades, de modo a consolidá-la como instrumento de planejamento e governança urbana.

Conclui-se, assim, que este trabalho contribui de forma significativa para o campo do planejamento urbano ao evidenciar a necessidade de políticas habitacionais que ultrapassem a lógica da produção em massa e incorporem a dimensão da inserção urbana como critério central.

Sua relevância acadêmica reside na sistematização crítica e comparativa da ferramenta aplicada, enquanto sua contribuição prática se expressa na possibilidade de orientar decisões públicas mais inclusivas e sustentáveis.

Em um cenário de profundas desigualdades territoriais, a pesquisa reafirma a urgência de novas abordagens para a avaliação de impactos urbanos, reforçando o papel da inserção urbana como instrumento de justiça socioespacial e como caminho para a construção de cidades mais equitativas e integradas.

CAPÍTULO 4 – REFERÊNCIAS UTILIZADAS

ITDP; LABCIDADE/FAUUSP. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana: MCMV**. São Paulo: ITDP/FAUUSP, 2014.

LEITÃO, M.; FURTADO, J. **MCMV e sustentabilidade urbana: estudo comparativo**. RBGU, 2017.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Revista de Estudos Avançados, v. 24, n. 1, p. 221-246, 2000.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Minha Casa + Sustentável**. Brasília, 2017.

NISIDA, V. et al. **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, v. 17, n. 2, p. 63-82, 2015. DOI: 10.22296/2317-1529.2015v17n2p63. Acesso em: 26 nov. 2024.

PASTERNAK, S. **Segregação socioespacial e política habitacional no Brasil: caso MCMV**. RBEUR, 2015.

RANGA, N. T.; PINA, S. A. M. G. **Parâmetros de implantação: Conjunto Santa Cruz**. Rev. Nac. de Gerenciamento de Cidades, 2018.

ROLNIK, R. **Guerra dos Lugares: A Colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, R. **A Cidade e a Lei: O Direito à Cidade e a Produção do Espaço Urbano**. Editora Boitempo, 2015

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

SILVA, R. D.; FLEURY, B. **Avaliação do MCMV: caso Albino Meneguetti, Maringá-PR**. APGS, 2015.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2011.

REFERÊNCIAS

ABATE, T. P., **Instrumentos de Avaliação Pós-Ocupação (APO) adaptados a pré-escolares com deficiência física, auditiva e visual**. 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjI3Yih7KqMAXWZJbkGHUL2DrwQFnoECBQQAQ&url=https%3A%2F%2Frepositorio.usp.br%2Fitem%2F002245732&usg=AOvVaw0g2RbZhRy3wywVTZ9o244J&opi=89978449> Acesso em: 30 set. 2024.

ABIKO, A. K.; ORNSTEIN, S. W. (Ed.). **Inserção Urbana e Avaliação Pós-Ocupação (APO) da Habitação de Interesse Social**. Coletânea HABITARE/FINEP, v. 1. São Paulo: FINEP, 2006.

ALBERT, C. E. da S. **Proposta de intervenção e readequação das áreas públicas do loteamento Nova Canaã em Cuiabá**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo) – Centro Universitário de Várzea Grande, Várzea Grande, 2018. Disponível em:

<https://www.repositoriodigital.univag.com.br/index.php/arquit/article/view/715> .

Acesso em: 25 ago. 2024.

ALMEIDA, F. **Sustentabilidade e Desenvolvimento Sustentável: Estratégias de Governança Global**. São Paulo: Senac, 2007.

ADOBE INC. **Adobe Photoshop (versão 24.0) [software de computador]**. 2023. Disponível em: <https://www.adobe.com/products/photoshop.html>. Acesso em: 19 jun 2024.

ADOBE SYSTEM INCORPORATED. (2020). **Adobe Photoshop User Guide**.

ANDRADE, V.; SANTOS, C.; PACHECO, M. **Minha Casa Minha Vida: Entre o Social e o Mercado**. São Paulo: Editora XYZ, 2018.

ARAGÃO, J. M. **Sistema Financeiro da Habitação: Uma análise sociojurídica da gênese, desenvolvimento e crise do Sistema**. Curitiba, 2006. 535. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=n4layuYYeisC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false> . Acesso em: 18 set. 2023.

ARANTES, P. **Habitação de Interesse Social e o Programa Minha Casa Minha Vida: Críticas e Perspectivas**. Revista Brasileira de Política Habitacional, v. 8, p. 89-110, 2020.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2001

AZEVEDO, S. **Políticas Habitacionais no Brasil: Perspectivas Históricas e Desafios Atuais**. Brasília: IPEA, 2014

AZEVEDO, S. **Minha Casa, Minha Vida e a produção habitacional nas cidades médias.** Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 21-33, 2013

BACHELARD, G. **A poética do espaço.** São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BELLUZZO, L. G. **A crise financeira global e suas repercussões no Brasil.** São Paulo: Editora XYZ, 2009.

BITTAR, M. **Sonho e Realidade: Vinte e um anos da divisão de Mato Grosso.** Universidade Católica Dom Bosco. 1997. Disponível em: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiH35uorPyGAXWNmZUCHYQHckYQFnoECDcQAQ&url=https%3A%2F%2Fmultitemasucdb.emnuvens.com.br%2Fmultitemas%2Farticle%2Fdownload%2F1136%2F1075&usg=AOvVaw1qFfwhgFw5XNRaynJzVHMN&opi=89978449>. Acesso em 27 jun 2024

BONDUKI, N. **Habitação e Autogestão.** São Paulo: Editora Estação Liberdade, 1998.

BONDUKI, N. G. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria.** São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BONDUKI, N. **Arquitetura e Habitação Social em São Paulo.** São Paulo: Editora Unesp, 2011.

BONDUKI, N. **Habitação social em São Paulo: o difícil caminho de uma política pública.** São Paulo: Estação Liberdade, 2011.

BONDUKI, N. **Os pioneiros da habitação social: aspectos da política habitacional no Brasil.** 3. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

BONDUKI, N. **Política habitacional e inclusão social no Brasil: revisitando conceitos, práticas e resultados.** In: CARDOSO, Adauto Lucio (Org.). O programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. p. 27-54.

BONDUKI, N. **Política Habitacional e Inclusão Social: Os Desafios do Minha Casa Minha Vida.** Cadernos MetrÓpole, v. 20, n. 42, p. 231-250, 2018.

BONDUKI, N. **Planejamento habitacional e sua crise no Brasil.** In: RIBEIRO, L. C. de Q.; AZEVEDO, S. (Orgs.). Cidades: transformações no Brasil contemporâneo. Rio de Janeiro: Observatório das MetrÓpoles, 2018.

BORGES, R. da C. **Multicentralidade na conurbação Cuiabá - Várzea Grande.** Tese (Doutorado em Geografia) da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Portugal) e do Curso de Doutorado em Geografia da Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (Brasil), Porto, 2019. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/191075>. Acesso em: 27 jun. 2024.

BRANDÃO, C. A. L. **Moradia e cidade: da habitação ao habitat**. São Paulo: FAPESP; Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Relatório de Política Habitacional: Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social – PSH**. Brasília: Ministério das Cidades, 2003.

BRASIL. Decreto nº 4.665, de 3 de abril de 2003. **Aprova a estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão do Ministério das Cidades**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4665.htm. Acesso em: 15 mar. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003. **Reestrutura a organização dos Ministérios**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2003.

BRASIL. Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003. **Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.683.htm. Acesso em: 15 mar. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Habitação**. Brasília: MCIDADES, 2004.

BRASIL. Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005. **Institui o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 17 jun. 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11124.htm. Acesso em: 09 abr. 2025

BRASIL. Ministério das Cidades. **Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS): fundamentos, diretrizes e instrumentos**. Brasília: MCIDADES, 2005.

BRASIL. Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009. **Dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos urbanos e dá outras providências**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11977.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

BRASIL. Decreto nº 6.962, de 17 de setembro de 2009. **Regulamenta o Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV, instituído pela Lei nº 11.977, de 7 de julho de 2009, e dá outras providências**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6962.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Avanços e desafios: Política Nacional de Habitação**. Brasília, 2010. Disponível em: Biblioteca Digital da Economia. Acesso em: 16 nov. 2025.

BRASIL. Decreto nº 8.392, de 26 de março de 2015. **Estabelece diretrizes para a construção de empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida em áreas urbanas integradas**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/decreto/d8392.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Censo Demográfico 2022: Resultados Preliminares**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 15 jun. 2025.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. **Atlas da Vulnerabilidade Social nos Municípios Brasileiros**. Brasília: IPEA, 2021.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Relatório de Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida: Impacto da Crise Econômica na Execução do Programa**. Brasília: Ministério das Cidades, 2016.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Minha Casa + Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2017.

BRASIL. Lei nº 14.533, de 11 de janeiro de 2023. **Atualiza as regras do Programa Minha Casa Minha Vida e amplia as faixas de renda beneficiadas**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2020-2023/2023/lei/L145

BRASIL. Lei nº 14.533, de 11 de janeiro de 2023. **Atualiza as regras do Programa Minha Casa Minha Vida e amplia as faixas de renda beneficiadas**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2020-2023/2023/lei/L14533.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

BRASIL. Decreto nº 11.142, de 26 de janeiro de 2023. **Define as novas faixas de renda e as condições de construção em áreas urbanas consolidadas no âmbito do PMCMV**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2020-2023/2023/decreto/d11142.htm. Acesso em: 10 out. 2023.

BRASIL. Secretaria Especial de Comunicação Social. **Governo Federal entrega 2.745 unidades do Minha Casa, Minha Vida e lança nova fase do programa na Bahia**. 14 fev. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2023/02/governo-federal-entrega-2745-unidades-do-minha-casa-minha-vida-e-lanca-nova-fase-do-programa-na-bahia>. Acesso em: 03 jul. 2024.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Cerrado**. Disponível em: <https://antigo.mma.gov.br/biomas/cerrado.html>. Acesso em: 27 jun. 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED**. Brasília, 2023.

BRUNDTLAND, G. **Our Common Future**. Relatório da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, 1987.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Relatório de Operações Habitacionais: Programa de Subsídio à Habitação de Interesse Social**. Brasília: Caixa Econômica Federal, 2004.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Selo Casa Azul: critérios de sustentabilidade para empreendimentos habitacionais**. Brasília: Caixa Econômica Federal, 2010

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Minha Casa Minha Vida – Resultados por município**. Brasília, 2021. Disponível em: <https://www.caixa.gov.br>. Acesso em: 08 jun. 2025

CANAVARROS, A. F. A. **A consolidação de um tipo urbano e arquitetônico e moradia para os pobres: velho modelo, novas periferias no espaço urbano mato-grossense**. Tese de Doutorado – Universidade de Lisboa, 2016. Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/223/browse?type=author&order=ASC&rpp=20&value=Canavarros%2C+Andréa+Figueiredo+Arruda>. Acesso em: 27 ago. 2024.

CARDOSO, A. L.; ARILHA, M. **Política habitacional no Brasil: avanços e desafios**. Revista Parcerias Estratégicas, n. 27, p. 175-200, 2008.

CARDOSO, A. L. **Política habitacional no Brasil: avanços e limites da atuação recente**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 13., 2009, Florianópolis. Anais [...]. Florianópolis: ANPUR, 2009. Disponível em: <http://anpur.org.br/anais/2009/ARQUIVOS/GT6-492-3.PDF>. Acesso em: 09 abr. 2025.

CARDOSO, A. L., & ARAGÃO, T. **Minha Casa Minha Vida: Impactos e Desafios**. São Paulo: FAUUSP, 2013.

CARDOSO, A. L.; ARAGÃO, T. **O Programa Minha Casa Minha Vida e seus efeitos territoriais: Contradições entre a política habitacional e a dinâmica urbana**. Cadernos Metrôpole, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 289-308, 2013.

CARDOSO, D.; ARAGÃO, J.; **Minha Casa Minha Vida: perspectivas críticas**. In: BONDUKI, N. (Org.). *Minha Casa... e a cidade? Avaliação do programa Minha Casa Minha Vida e propostas para uma política habitacional social*. São Paulo: LabHab FAUUSP, 2013. p. 29-43.

CARVALHO, A. S. de. **Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida: aspectos socioeconômicos e espaciais**. Texto para Discussão, n. 2176, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2015. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6592/1/td_2176.pdf . Acesso em: 27 ago. 2024.

CORRÊA, R. L. **Interações espaciais**. In: CASTRO, Iná de; GOMES, Paulo César da C.; CORRÊA, R. L. (Ed.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997. pp. 279-318.

CRESWELL, J. W. **Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches**. 4. ed. 2007,

CRUZ, S. S.; PAULINO, S. R. **Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo**. urbe. Revista Brasileira de Gestão

Urbana, Curitiba, v. 11, e20190026, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/d7YyD7w5VT9jxzsSFFV8RYr/> Acesso em: 17 out. 2025.

CUIABÁ. **Hierarquia de Vias e Vias Verdes**. 2019. Disponível em: https://www.cuiaba.mt.gov.br/upload/arquivo/Hierarquia_Vias_e_Vias_Verdes.pdf. Acesso em: 04 jul. 2024.

CUIABÁ. Lei nº 3.412, de 29 de dezembro de 1994. **Dispõe sobre o Código Tributário do Município de Cuiabá e dá outras providências**. Disponível em: https://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html_impressao/L34121994.html?identificador=30003A004C00. Acesso em: 27 jun. 2024.

CUIABÁ. Prefeitura Municipal de Cuiabá. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, Diretoria de Urbanismo e Pesquisa – DUP**. Perfil Socioeconômico de Cuiabá. v. V. Cuiabá, MT: Central de Texto, 2012. Disponível em: <https://www.cuiaba.mt.gov.br/orgaos/ipdu/publicacoes> . Acesso em: 26 jun. 2024.

CUIABÁ. Prefeitura Municipal de Cuiabá. **O IPDU. c2019a**. Disponível em: <https://www.cuiaba.mt.gov.br/orgaos/ipdu> . Acesso em: 26 jun. 2024.

CUIABÁ. Prefeitura Municipal. Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária. **Prefeitura inicia levantamento do déficit habitacional por meio de cadastro social**. Cuiabá, 2023a. Disponível em: <https://www.cuiaba.mt.gov.br>. Acesso em: 08 jun. 2025.

CUIABÁ. Prefeitura Municipal. **Programa de Regularização Fundiária avança com entregas no bairro Jonas Pinheiro III**. Cuiabá, 2023b. Disponível em: <https://www.cuiaba.mt.gov.br>. Acesso em: 08 jun. 2025.

CYMBALISTA, R. **Perspectivas para o novo PMCMV: um olhar sobre a centralidade e mobilidade urbana**. Cadernos de Planejamento Urbano, v. 28, n. 2, p. 85-96, 2023.

DA SILVA, F. A. M. et al. **Clima do bioma Cerrado. Agricultura tropical: quatro décadas de inovações tecnológicas, institucionais e políticas**. ALBUQUERQUE, ACS, p. 93-148, 2008. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Fernando-Macena/publication/301567134_Clima_do_Bioma_Cerrado/links/571a889508ae408367bc8db8/Clima-do-Bioma-Cerrado.pdf Acesso em: 04 jun. 2025.

DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 2010

DE GRAZIA, Grazia; RODRIGUES, Edvaniza. **Uma alternativa para a gestão urbana: o Ministério das Cidades e seus desafios**. Rev. Rio de Janeiro, p. 11-21, 2015.

DE OLIVEIRA, Jane Letícia; FIORAVANTI, Lívia Maschio. **O mercado imobiliário em Cuiabá e em Várzea Grande, Mato Grosso: entre permanências e novos processos**. Revista Contexto Geográfico, v. 9, n. 22, p. 122-137, 2024.

DENALDI, R. Habitação social no Brasil: de Getúlio a Lula. São Paulo: Cortez, 2012.

DENALDI, R. **Política Habitacional no Brasil: Impactos e Resultados**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, 2012.

DENALDI, R. **Política Habitacional no Brasil: uma análise dos programas públicos e do déficit habitacional**. São Paulo: Annablume, 2012.

DENALDI, R. **A política habitacional no Brasil: velhos problemas, novos desafios**. São Paulo: FAPESP; Annablume, 2012. Disponível para visualização parcial em: <https://books.google.com.br/books?id=7k0zngEACAAJ>. Acesso em: 09 abr. 2025.

DENALDI, R. **Política Habitacional no Brasil: Uma Leitura Histórica**. São Paulo: Mackenzie, 2003.

DENALDI, R. **Regularização fundiária e habitação social no Brasil: desafios e perspectivas**. Revista de Estudos Urbanos e Regionais, v. 22, n. 3, p. 117-132, 2020.

DENALDI, R. **Habitação de Interesse Social, Produção Privada e a Questão da Localização no Programa Minha Casa Minha Vida**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, v. 14, n. 2, p. 67-82, 2012.

DINIZ, A. P.; FONSECA, J. **Reforma Urbana e Habitação Social no Brasil: A Segunda Fase do Programa Minha Casa Minha Vida**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, p. 89-102, 2017

DINIZ, C.; FONSECA, J. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana de Empreendimentos Residenciais: Uma Abordagem para o Contexto Brasileiro**. Belo Horizonte: UFMG, 2017.

DINIZ, L.; SILVA, M. **Políticas habitacionais: avanços e retrocessos na última década**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 25, n. 3, p. 158-175, 2023.

DINIZ, R., & FONSECA, R. **Avaliação das Políticas Habitacionais no Brasil**. Brasília: IPEA, 2017

D'OTTAVIANO, C.; DI GIULIO, G. M. **A produção habitacional do Programa Minha Casa Minha Vida nas metrópoles brasileiras: impactos e desafios**. Cadernos Metrópole, São Paulo, v. 20, n. 43, p. 347-370, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/4dyTP5D8kYsL5cfsWBlt8Pk/?lang=pt>. Acesso em: 26 out. 2024.

DOVEY, K. **Becoming Places: Urbanism / Architecture / Identity / Power**. London: Routledge, 2010.

ELKINGTON, J. **Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business**. Oxford: Capstone, 1997.

EUCLYDES, F. M.; MOREIRA, V. S.; MARTINS, A. F. H. **O processo de política pública do “Minha Casa, Minha Vida”: criação, desenvolvimento e extinção**. Revista de Sociologia

e Política, Curitiba, v. 30, e022003, 2022. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsocp/a/XzN3FcCLxhX7dtzWBfdbhyN>. Acesso em: 21 out. 2024.

FERNANDES, E. **Direito urbanístico brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2011.

FERRO, S. **Arquitetura e trabalho livre**. São Paulo: Cosac Naify, 1979.

FLORINDO, A. A.; PAULA, Í. V. F. de; ANDRADE, D. R.; SARTI, F. M.; MOTA, J.; SANTOS, M. P.; KNEBEL, M. T. G.; WANDERLEY JÚNIOR, R. de S.; GARCIA, L. M. T. **Como melhorar a mobilidade ativa em São Paulo, Brasil? Inquérito com lideranças de organizações não governamentais e com gestores públicos e privados**. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 40, n. 5, p. 1-14, 2024. Disponível em: <https://cadernos.ensp.fiocruz.br/ojs/index.php/csp/article/view/8601/19357> Acesso em: 17 out. 2025.

FISCHER, T.; LOUREIRO, R. **O Banco Nacional da Habitação e a produção habitacional no Brasil**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 8, n. 1, p. 63-80, 2006.

FRANCO, S. **A Evolução do Programa Minha Casa Minha Vida e as Políticas Econômicas Habitacionais no Brasil**. Habitação Social em Perspectiva, v. 5, p. 45-65, 2019.

FRAPORTI, Frank Giordany Aquino. **O espaço periurbano em Cuiabá (MT): contribuição para o planejamento e ordenamento territorial**. 2019. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá. Disponível em: <https://ri.ufmt.br/handle/1/3159>. Acesso em: 14 jun. 2025.

FREIRE, P. S. **Políticas habitacionais no Brasil: uma análise histórica do PAR**. Brasília: IPEA, 2005.

FREITAS E PRODANOV, 2013. **Metodologia do trabalho científico**. Disponível em: <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2024

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). **Déficit Habitacional no Brasil: estimativas 2016–2022 por Regiões Metropolitanas**. Belo Horizonte: FJP, 2023. Disponível em: <https://www.fjp.mg.gov.br>. Acesso em: 08 jun. 2025.

GEHL, J. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2010.

GINDROZ, R. **The Urban Design Handbook: Techniques and Working Methods**. 2. ed. New York: W.W. Norton & Company, 2020.

GIRARDET, H. **Cities People Planet: Urban Development and Climate Change**. 2. ed. New York: Wiley, 2004.

GONÇALVEZ, J.; CRUZ, M. S. *Vazios urbanos e políticas públicas: função social da cidade e da propriedade urbana*. Revista de Direito Urbanístico e Ambiental, n. 54, p. 11–17, 2018.

HARVEY, D. *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso, 2012.

HARVEY, D. *Social Justice and the City*. Athens: University of Georgia Press, 1973.

HASENACK, H., & Ferraro, L. W. (1989). *Considerações sobre o clima de Curitiba e sua influência no ambiente urbano*. In: Clima Urbano, 45-60.

IBGE. *Regiões de Influência das Cidades (Regic)*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 3 out. 2024

IBGE. *Panorama: Cuiabá*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2024. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/cuiaba/panorama>. Acesso em: 29 ago. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Panorama do Estado de Mato Grosso*. 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt.html>. Acesso em: 07 jun. 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADc)*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 08 jun. 2025.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *PAC: uma avaliação do Programa de Aceleração do Crescimento*. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/100824_pac_uma_avaliacao.pdf. Acesso em: 09 abr. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *Projeto de Governança Metropolitana no Brasil: Relatório Técnico – Reestruturação Urbana do Vale do Rio Cuiabá*. 2023. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10452/1/Pgmb_rm_ValeRioCuiabaReestruturacao_complemento_2b.pdf. Acesso em: 15 jun. 2025.

INAM, A. *Designing Urban Transformation*. London: Routledge, 2013

INMET. Instituto Nacional de Meteorologia. *Dados climatológicos do Brasil*. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/inmet/pt-br>. Acesso em: 07 jun. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Regiões de Influência das Cidades 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). *Metodologia para Avaliação de Corredores de Transporte de Média e Alta Capacidade*. 1ª ed. Rio de Janeiro, 2014(ITDP-Brasil-PP-Metodologia).

INSTITUTO DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP). **Matriz Metodológica para Avaliação da Inserção Urbana**. São Paulo: ITDP, 2014.

INSTITUTO DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP); LABCIDADE. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana: Minha Casa Minha Vida**. São Paulo: ITDP, 2014.

ITDP. **Matriz Metodológica do ITDP**. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2014. Disponível em: <https://www.itdp.org>. Acesso em: 3 out. 2024.

JACOBI, P. **Sustentabilidade e política habitacional no Brasil: desafios e perspectivas**. Revista de Estudos Urbanos, v. 4, n. 2, p. 85-102, 2016.

JACOBS, J. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LABCIDADE/FAUUSP e ITDP. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do Programa Minha Casa Minha Vida**. São Paulo: FAUUSP e ITDP, 2014.

LABCIDADE/FAUUSP; ITDP. **Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana do Programa Minha Casa Minha Vida**. São Paulo: LabCidade/FAUUSP, 2014. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br>. Acesso em: 3 out. 2024.

LEFEBVRE, H. **Le Droit à la Ville**. Paris: Anthropos, 1968.

LEITÃO, M.; FURTADO, J. **Minha Casa Minha Vida e a Sustentabilidade no Contexto Urbano: Um Estudo Comparativo**. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 9, n. 3, p. 123-139, 2017.

LEITE, S. C. B. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes?**. São Paulo: Instituto Pólis, 2012.

LEITE, C. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano**. São Paulo: Bookman, 2012.

LIBÓRIO, D. C. **Estatuto das Cidades: 15 anos da Lei nº 10.257/2001**. Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU, p. 9-17, 2016.

LOPES, F. B. **Perfil topográfico formas do relevo MT**. [2011]. Disponível em: <https://pensargeo.wordpress.com/2011/04/11/formas-de-relevo/>. Acesso em: 26 jun. 2024.

LYNCH, K. **The Image of the City**. Cambridge, MA: MIT Press, 1960.

MACIEL, L. A. **A capital de Mato Grosso**. 1992. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), 1992.

MARCUSE, P. **Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City**. In: WATSON, S.; GIBSON, K. (Ed.). *Postmodern Cities and Spaces*. Cambridge: Blackwell, 1998. p. 243-253.

MARCUSE, P.; VAN KEMPEN, R. **Globalizing Cities: A New Spatial Order?** Oxford: Blackwell, 2000.

MARICATO, E. **A cidade de exceção: reflexões a partir do MCMV**. In: *Habitação e Cidade*, 2016.

MARICATO, E. **As Ideias Fora do Lugar e o Lugar Fora das Ideias**. São Paulo: Perspectiva, 2000.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. *Revista de Estudos Avançados*, v. 24, n. 1, p. 221-246, 2000.

MARICATO, E. **O Ministério das Cidades e a política nacional de desenvolvimento urbano**. 2006.

MARICATO, E. **Para Entender a Crise Urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2016.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil**. *Revista de Estudos Avançados*, v. 30, n. 1, p. 13-28, 2016.

MARICATO, E. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.

MARICATO, E. **O Impasse da Política Urbana no Brasil**. São Paulo: Vozes, 2016.

MARRAMON, J. R. **Desenvolvimento urbano e políticas habitacionais no Brasil: o programa Minha Casa, Minha Vida**. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2024. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/32661/Marramon_Julia_Rosso_2024_TCC.pdf?sequence=1 . Acesso em: 21 out. 2024.

McHARG, I. **Design with Nature. Garden City**. NY: Natural History Press, 1969.

MENDONÇA, R. N.; VILLA, S. B. **Apartamento mínimo contemporâneo: desenvolvimento do conceito de uso como chave para obtenção de sua qualidade**. *Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 16, n. 4, p. 251–270, out./dez. 2016. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ac/i/2016.v16n4/>. Acesso em: 3 jun. 2025.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS: Documento de Referência**. Brasília: Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Habitação, 2007. Disponível em:

https://web.archive.org/web/20151004195156/http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNHIS/documento_referencia_snhis.pdf. Acesso em: 09 abr. 2025.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cadernos Minha Casa + Sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades> . Acesso em: 3 out. 2024.

MMA. Ministério do Meio Ambiente. **Biomass brasileiros**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mma/pt-br/assuntos/biomass>. Acesso em: 07 jun. 2025.

MOREIRA, F., & SOUZA, R. **Habitação Sustentável no Brasil: Desafios e Oportunidades**. Revista de Sustentabilidade Urbana, 2018.

MUKAI, Toshio. **O estatuto da cidade**. Revista de Direito Administrativo, v. 225, p. 343-348, 2001.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NASCIMENTO, D. M.; TOSTES, S. P. **Programa Minha Casa Minha Vida: a (mesma) política habitacional no Brasil**. In: Vitruvius/Arquitextos.

NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. **Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence**. Washington, D.C.: Island Press, 1999.

NISIDA, V. et al. **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, v. 17, n. 2, p. 63-82, 2015. DOI: 10.22296/2317-1529.2015v17n2p63. Acesso em: 26 nov. 2024.

OLIVEIRA, J. B.; DINIZ, L. **Casa Verde e Amarela: uma análise crítica sobre o impacto do novo programa habitacional brasileiro**. Cadernos de Habitação e Desenvolvimento Urbano, v. 18, n. 2, p. 144-157, 2022

ORNSTEIN, S. W. **Avaliação Pós-Ocupação: métodos e técnicas aplicados a ambientes construídos**. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

ORNSTEIN, S. W., et al. **Avaliação Pós-Ocupação na Arquitetura, no Urbanismo e no Design**. São Paulo: Blucher, 2009.

PASTERNAK, S. **Segregação socioespacial e política habitacional no Brasil: O caso do Minha Casa Minha Vida**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 17, n. 2, p. 60-77, 2015

PINTO, E. **Avaliação Pós-Ocupacional: Metodologia e Aplicações em Empreendimentos Habitacionais**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

PREISER, W. F. E.; RABINOWITZ, H. Z.; WHITE, E. T. **Post-occupancy evaluation**. New York: Van Nostrand Reinhold, 1988.

PRUDENTE, A. A.; LEIRO, M. de S. **Inserção urbana no Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV): avaliação do Conjunto Habitacional Coração de Maria no município de Salvador, Bahia, Brasil.** Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, v. 6, n. 2, p. 269-288, 2014.

PORTNEY, K. **Taking Sustainable Cities Seriously: Economic Development, the Environment, and Quality of Life in American Cities.** MIT Press, 2013.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.** 2020. Disponível em: <https://atlasbrasil.org.br>. Acesso em: 07 jun. 2025.

RABELLO, S. **A segregação urbana e a função social da cidade e da propriedade.** In: ALMEIDA, M. S. C.; MACHADO, D. C. (Orgs.). Direito urbanístico: atualidades e perspectivas. Belo Horizonte: Fórum, 2016. p. 123-136.

RANGA, N. T.; PINA, S. A. M. G. **Parâmetros de implantação: o caso do Conjunto Habitacional Santa Cruz.** Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 6, n. 41, p. 269-288, 2018.

RHEINGANTZ, P. A.; DANTAS, C. A. **Avaliação Pós-Ocupação de habitações sociais no Brasil.** In: Anais do Simpósio Brasileiro de Gestão e Tecnologia na Construção. São Paulo: PUC-SP, 2009.

RIBEIRO, L. C. de Q.; AZEVEDO, S. **Cidades brasileiras: um diagnóstico da habitação urbana.** Rio de Janeiro: FASE/IPPUR/UFRJ, 2009.

RIBEIRO, A. G.; MENDONÇA, F. **Geomorfologia e dinâmica ambiental em áreas urbanas.** Revista Brasileira de Geografia Física, v. 12, n. 4, p. 1204-1217, 2019.

RIBEIRO, J. C.; MENDONÇA, F. A. **Dinâmicas erosivas e planejamento urbano: riscos e desafios para a sustentabilidade ambiental em Cuiabá.** *Cadernos Metrópole*, v. 21, n. 46, p. 395-418, 2019.

RIBEIRO, J. F.; WALTER, B. M. T. **Fitofisionomias do bioma Cerrado.** In: SANO, S. M.; ALMEIDA, S. P.; RIBEIRO, J. F. (org.). Cerrado: ecologia e flora. Brasília: Embrapa, 2008. p. 87-166.

ROLNIK, R. Guerra dos Lugares: **A Colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças.** São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, R. **A Cidade e a Lei: O Direito à Cidade e a Produção do Espaço Urbano.** Editora Boitempo, 2015.

ROLNIK, R. et al. **Estatuto da Cidade: instrumento para as cidades que sonham crescer com justiça e beleza.** Estatuto da cidade: novas perspectivas para a reforma urbana, p. 5-9, 2001.

ROMERO, M. de A.; ORNSTEIN, S. W. **Avaliação pós-ocupação de habitação de interesse social: métodos e aplicações**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

ROSS, Jurandyr L. S. **Geografia do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1990.

SACHS, I. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SACHS, J. **The Age of Sustainable Development**. Columbia University Press, 2015.

SANO, E. E. et al. **Mapeamento semidetalhado da cobertura vegetal e uso do solo do bioma Cerrado: escala 1:250.000**. Brasília: Embrapa Cerrados, 2008.

SANTOS JUNIOR, O., & MONTANDON, D. **Habitação Social: Políticas e Desafios**. São Paulo: Annablume, 2001.

SANTOS JUNIOR, O.; MONTANDON, D. T. **Habitação e cidade: desafios para a política urbana**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SANTOS JUNIOR, O. A. dos. **Instrumentos de gestão do solo e o desafio da governança urbana**. In: CARLOS, A. F. A.; LEME, M. C. da S. (Orgs.). Espaço e cidade. São Paulo: Contexto, 2013

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

SANTOS, R. L.; CARDOSO, K.C. R. M.; FEITOSA, C. C. D.; MELLO, S. L. de; CARVALHO, D. E. B. de. **Impactos ambientais urbanos decorrentes da construção de conjuntos habitacionais no bairro Papagaio em Feira de Santana – BA**. Contribuciones a las Ciencias Sociales, n. 39, 2021. Disponível em: <https://ojs.revistacontribuciones.com/ojs/index.php/clcs/article/view/1675/1121>. Acesso em: 13 out. 2024.

SANTOS, C. N. F. dos. **Habitação e autogestão: construindo territórios de cidadania**. São Paulo: Loyola, 1981.

SERAFIM, L. **Democracia e política urbana: o Ministério das Cidades e a institucionalização da reforma urbana no Brasil**. Revista de Sociologia e Política, Curitiba, v. 21, n. 48, p. 101-114, 2013.

SERAFIM, L. **Participação no governo Lula: as pautas da reforma urbana no Ministério das Cidades (2003-2010)**. 2013. 202 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1620139>. Acesso em: 28 mar. 2025.

SEPLAN/MT. Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Mato Grosso. **Indicadores econômicos de Mato Grosso**. 2022. Disponível em: <https://www.seplan.mt.gov.br>. Acesso em: 07 jun. 2025.

- SHIMBO, L.; et al. **Habitação social de mercado no Brasil: uma análise crítica do PMCMV**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 17, n. 1, p. 51-69, 2015
- SHIMBO, L. Z. **Habitação social de mercado: a produção privada de moradias para a população de baixa renda no programa Minha Casa Minha Vida**. São Carlos: RiMa, 2015.
- SIDDAWAY, A. P.; WOOD, A. M.; HEDGES, L. V. **How to do a systematic review: a best practice guide for conducting and reporting narrative reviews, meta-analyses, and meta-syntheses**. Annual Review of Psychology, v. 70, n. 1, p. 747–770, 2019.
- SIGNIFICADOS. DPI. Disponível em: <https://www.significados.com.br/dpi/>. Acesso em: 19 jun. 2024.
- SILVA, C. E.; MOREIRA, L. A. **Sustentabilidade e Inserção Urbana na Habitação Social: desafios e perspectivas no Brasil**. Rio de Janeiro: Appris, 2023.
- SILVA, C. **Sustentabilidade e Qualidade de Vida em Habitações Sociais**. São Paulo: Editora Universitária, 2018.
- SILVA, E. F.; MOREIRA, M. R. **O Programa Casa Verde e Amarela e o déficit habitacional no Brasil**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 29, n. 3, p. 100-118, 2023
- SILVA, J. A. **Constituição Federal e Direito à Moradia**. São Paulo: Saraiva, 2001.
- SILVA, M., & MOREIRA, R. **Políticas Habitacionais no Brasil: O Retorno do PMCMV em 2023**. Revista Brasileira de Políticas Públicas, 2023.
- SILVA, M.; MOREIRA, C. **Habitação Social e Sustentabilidade: A Nova Fase do Programa Minha Casa Minha Vida em 2023**. Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 199-216, 2023.
- SILVA, J. R., & SANTOS, A. M. (2018). **Cartografia e Geoprocessamento**. Editora Acadêmica.
- SILVA, L. G.; SANTOS, T. M. **Estresse térmico e qualidade do ar em ambientes urbanos: uma análise de Cuiabá/MT**. Revista Brasileira de Climatologia, v. 26, p. 185–199, 2020.
- SILVA, Ricardo Dias; FLEURY, Beatriz. **O Programa Habitacional Minha Casa Minha Vida: uma avaliação através do caso do Conjunto Albino Meneguetti em Maringá – PR**. Administração Pública e Gestão Social, v. 7, n. 3, p. 1-20, 2015.
- SOJA, E. **Seeking Spatial Justice**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.
- SOUZA, F.; FERREIRA, A. M. **Expansão urbana e desigualdade socioespacial em Cuiabá/MT: uma leitura crítica**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, v. 23, n. 1, p. 112–130, 2021.

SOUZA, J. P. **A Reformulação do Programa Minha Casa Minha Vida em 2023: Sustentabilidade e Eficiência Energética nas Políticas Habitacionais.** Revista Brasileira de Políticas Públicas, Brasília, v. 12, n. 3, p. 102-118, 2023.

SOUZA, M. C. **Políticas habitacionais no Brasil e as mudanças com o Programa Casa Verde e Amarela.** Estudos de Habitação Social, v. 22, n. 2, p. 89-105, 2023.

SOUZA, M. **Casa Verde e Amarela: Impactos e Limitações.** Revista de Estudos Urbanos e Regionais, 2023.

SOUZA, R. da S; FERREIRA JÚNIOR, J. B. **Inserção urbana e desigualdades socioespaciais no Programa Minha Casa Minha Vida: análise a partir de Canaã dos Carajás (PA).** Caderno de Geografia, v. 33, n. 71, p. 1-25, 2023.

SUNDFELD, C. A. et al. **O Estatuto da Cidade e suas diretrizes gerais.** Estatuto da cidade: comentários à Lei Federal, v. 10, n. 2, 2001.

TAVARES, F. **Segregação Urbana e Política Habitacional no Brasil: O Impacto do Minha Casa Minha Vida.** Estudos de Política Urbana, v. 3, p. 67-85, 2014.

UN-HABITAT. **Urbanization and Development: Emerging Futures.** United Nations Human Settlements Programme, 2016.

VAINER, C. **Segregação socioespacial e urbanização no Brasil: reflexões sobre as periferias urbanas.** Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2008.

VASCONCELLOS, P.; VILLAÇA, F. **Arrendamento residencial e suas implicações na política habitacional brasileira.** Revista Brasileira de Planejamento Urbano e Regional, v. 9, n. 1, p. 45-62, 2002.

VILARINHO NETO, C. S. **A Metropolização regional: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso.** Cuiabá: EdUFMT, 2009, 140 p.

VILLA, S. B. Avaliação de desempenho habitacional: um estudo de caso no PMCMV. São Paulo: FAUUSP, 2016. VILLA, S. B. **Avaliação de Desempenho Habitacional: um estudo de caso no PMCMV.** Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

VILLA, S. B.; ORNSTEIN, S. W. **Avaliação Pós-Ocupação (APO) como ferramenta para a melhoria da qualidade das habitações de interesse social.** Revista de Habitação e Sociedade, v. 2, n. 3, p. 27-48, 2016. Disponível em: [https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=MrgWDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=VILLA,+Silvia+B.+%3B+ORNSTEIN,+Sheila+W.+Avaliação+Pós-Ocupação+\(APO\)+como+ferramenta+para+a+melhoria+da+qualidade+das+habitações+de+interesse+social.+Revista+de+Habitação+e+Sociedade,+v.+2,+n.+3,+p.+27-28,+2016.&ots=9iayJ2q5mD&sig=w01-](https://books.google.com.br/books?hl=ptBR&lr=&id=MrgWDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=VILLA,+Silvia+B.+%3B+ORNSTEIN,+Sheila+W.+Avaliação+Pós-Ocupação+(APO)+como+ferramenta+para+a+melhoria+da+qualidade+das+habitações+de+interesse+social.+Revista+de+Habitação+e+Sociedade,+v.+2,+n.+3,+p.+27-28,+2016.&ots=9iayJ2q5mD&sig=w01-)

[NyvqUocf2pVmZ1Lp3Lnw6ws&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false](#) Acesso em: 5 out. 2024.

VILLA, S. B.; SARAMAGO, R. de C. Pereira; GARCIA, L. C. **Avaliação Pós-Ocupação no Programa Minha Casa Minha Vida: uma experiência metodológica.** Uberlândia: UFU/PROEX, 2015. 150 p. ISBN: 978-85-62153-23-5

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2011.

XAVIER, G.; MAGALHÃES, F. **Mudanças no Programa Minha Casa Minha Vida e seus Impactos na Qualidade Habitacional.** Revista de Habitação Social e Planejamento Urbano, v. 2, n. 1, p. 45-58, 2016.

XAVIER, L., & MAGALHÃES, P. **Políticas Públicas e Habitação Social: Uma Análise do PMCMV.** Brasília: IPEA, 2016

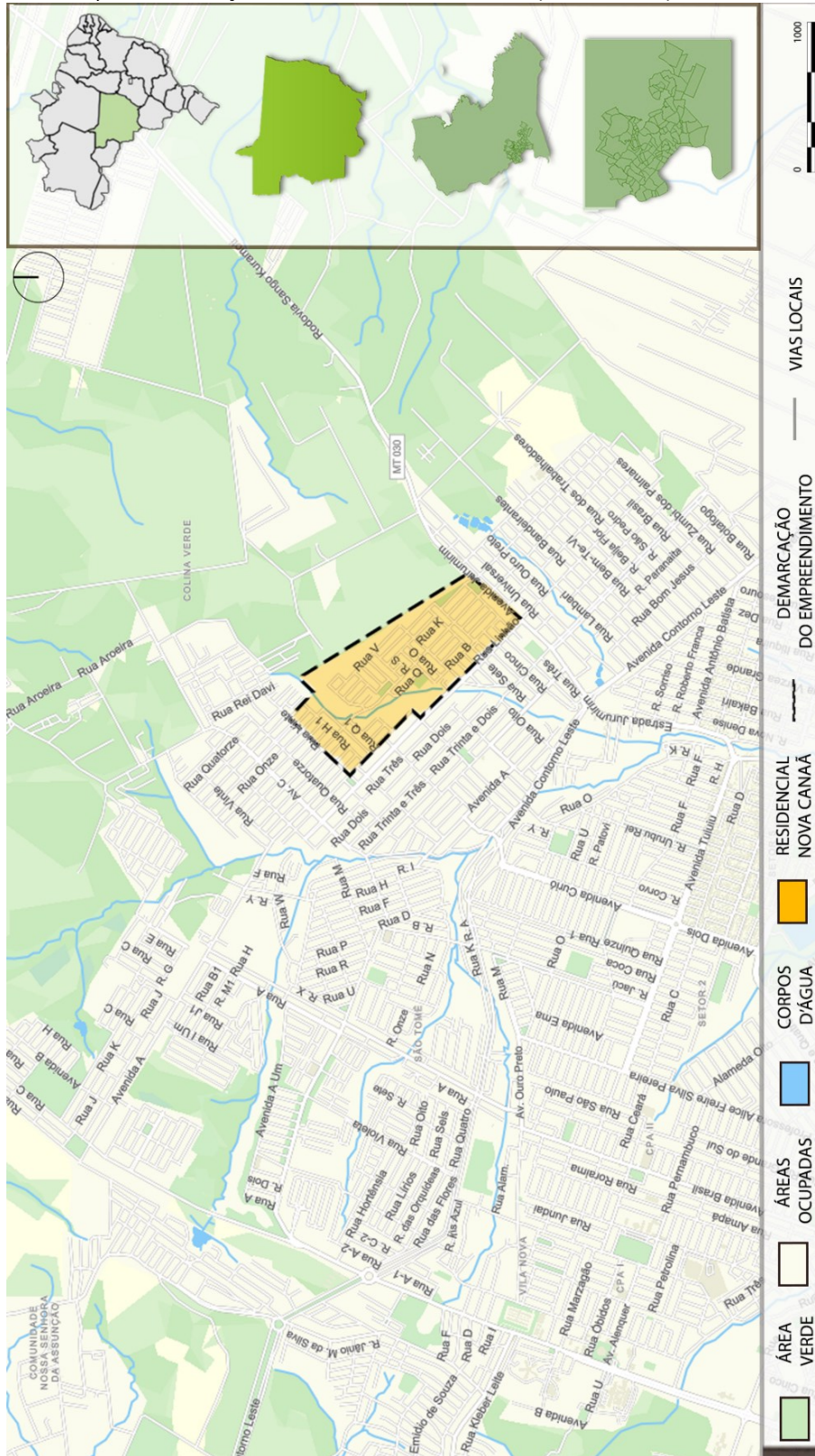
XAVIER, T. D.; MAGALHÃES, A. **Habitação e Inclusão Social: Perspectivas e Desafios no Brasil.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.



Apêndice

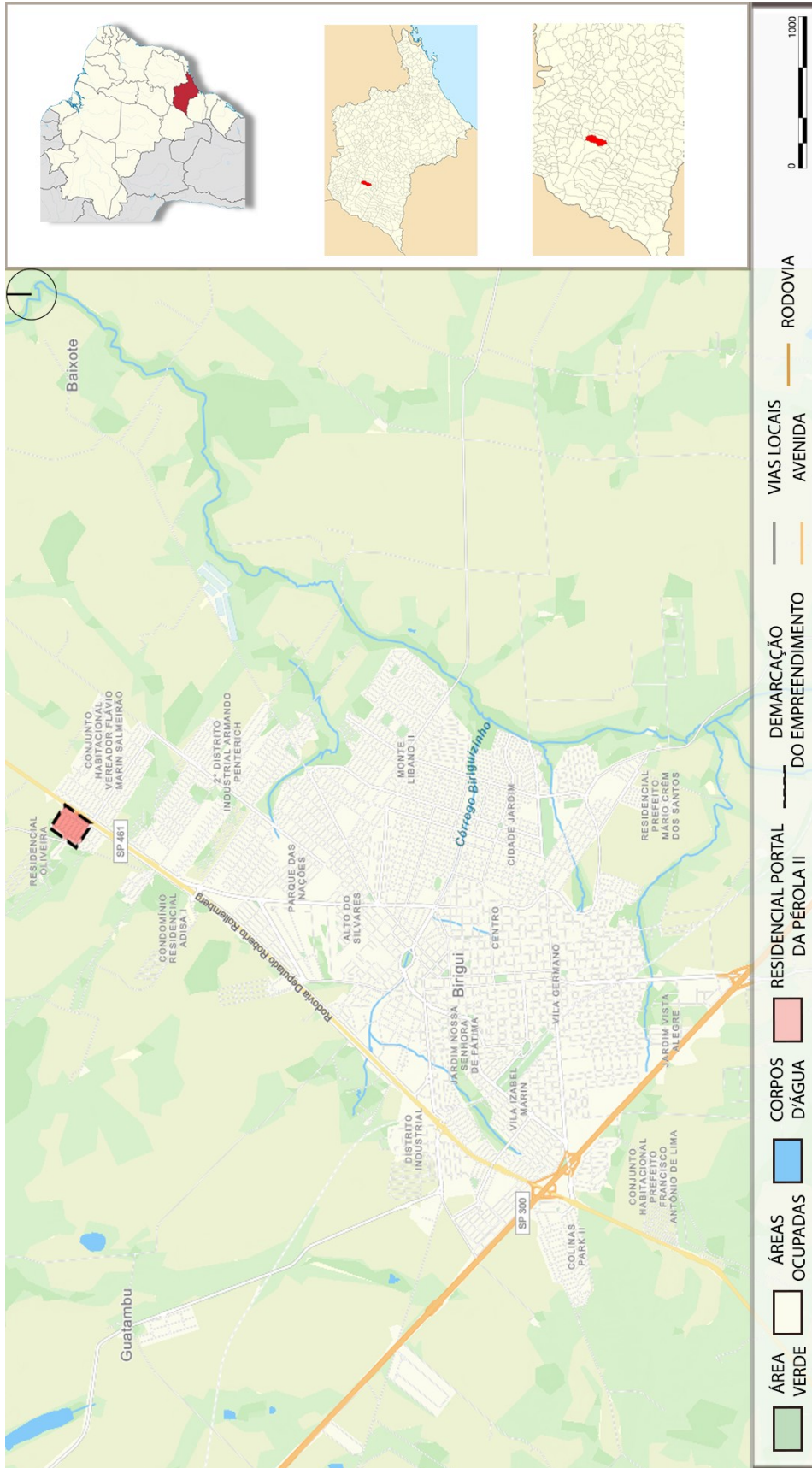
APÊNDICE

APÊNDICE A – Mapa de localização do Residencial Nova Canaã (Cuiabá – MT)



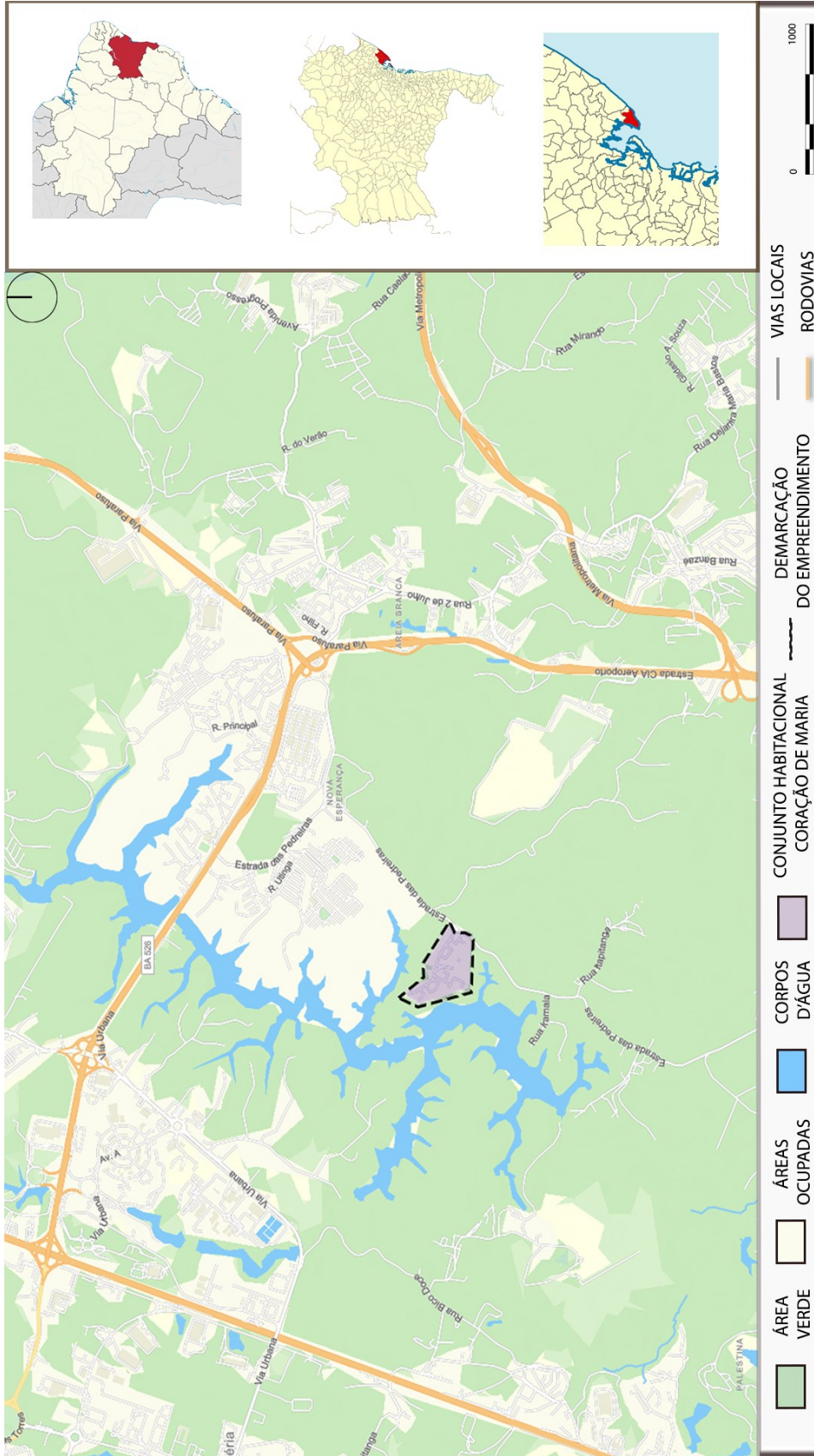
Fonte: Elaboração própria, 2025.

APÊNDICE B – Mapa de localização do Residencial Portal da Pérola II (Birigui – SP)



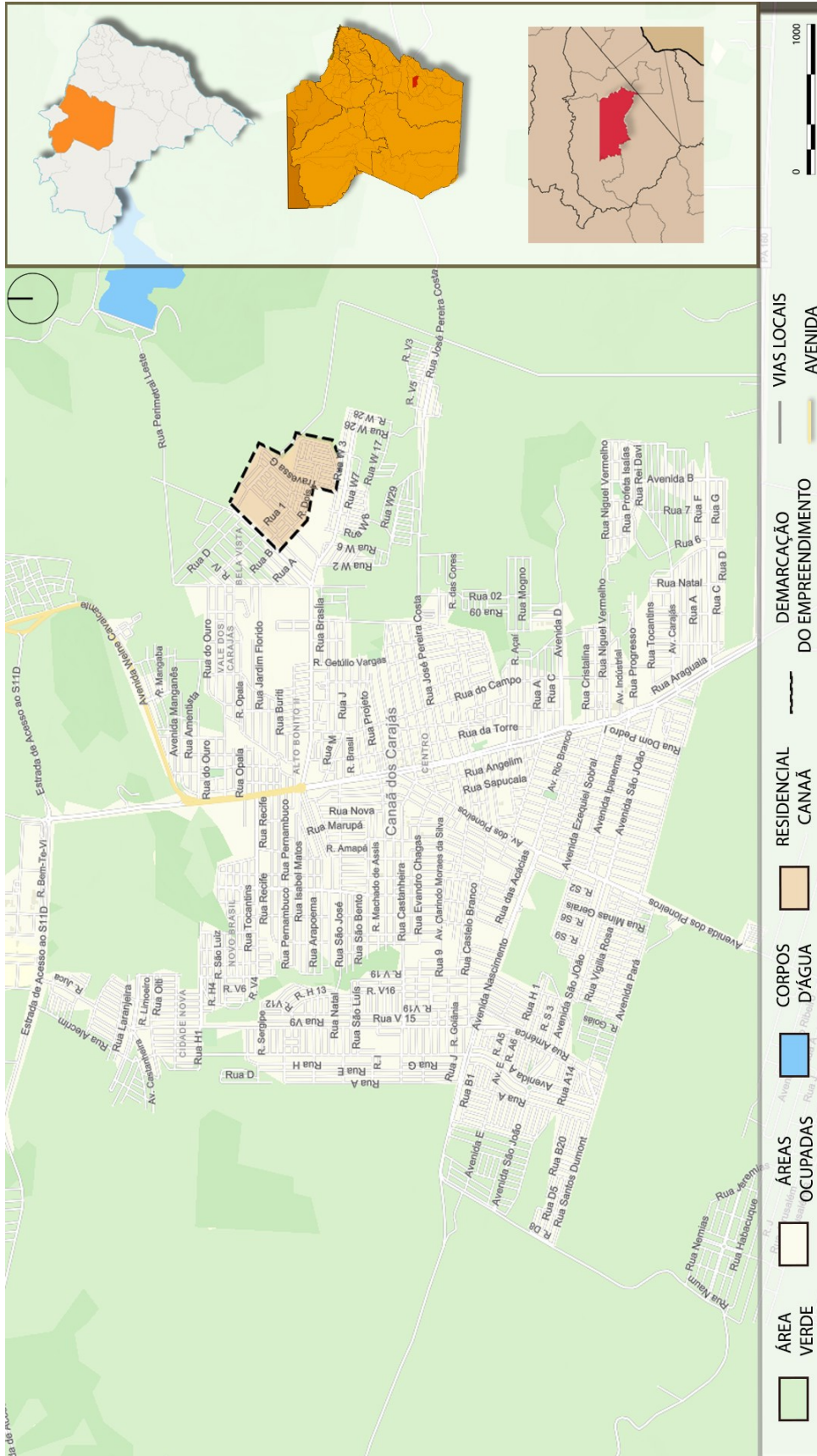
Fonte: Elaboração própria, 2025.

APÊNDICE C – Mapa de localização do Conjunto Habitacional Coração de Maria (BA)



Fonte: Elaboração própria, 2025.

APÊNDICE D – Mapa de localização do Residencial Canaã (PA)



Fonte: Elaboração própria, 2025.

