

**A consideração da urbanidade em projetos estatais de habitação social:  
o caso do Conjunto Habitacional Paranoá Parque – Brasília**

**Edson Leite Ribeiro**

Professor Doutor, Secretaria Nacional da Habitação - MDR  
edlribeiro@gmail.com

**José Augusto Ribeiro da Silveira**

Professor Doutor, Universidade Federal da Paraíba - UFPB, Brasil  
ct.laurbe@gmail.com

### Resumo

Após décadas decorridas da segunda revolução industrial, onde as políticas urbanas priorizaram o tratamento da cidade para exercer a condição de espaços adequados para a produção e o consumo e, portanto, a reprodução acelerada do capital, atualmente novas correntes retornam a valorizar os aspectos humanos do espaço urbano, notadamente os que dizem respeito à qualidade de vida, convivialidade e urbanidade. Esse artigo pretende avaliar a proposta de um grande conjunto habitacional social, construído pelo poder público em Brasília - DF, o Conjunto Paranoá Parque em sua inserção no espaço urbano, sua organização espacial e a sua contribuição para a urbanidade e a vida comunitária.

Palavras-chaves: Urbanidade; Espaços urbanos; Urbanismo; Conjuntos habitacionais

### Introdução

O processo histórico de industrialização e sua relação com o processo de urbanização da sociedade, além de se constituir uma deflexão clara no aspecto quantitativo, também veio alterar significativamente o sentido qualitativo da relação entre os povos e os espaços produzidos. A definição urbana proposta por Lefebvre sobre cidade como sendo « a projeção da sociedade sobre um local », talvez continue sendo verdadeira, mas com pesos muito diferentes nas influências de cada pessoa ou segmento da população, dentro de um sistema estruturalmente desigual.

Como dizem os teóricos de raízes marxistas, gradativamente a cidade, em vários ciclos do período industrial vai aprofundando sua relação com a acumulação do capital. De início, ela foi mais fundamental para a realização da mais-valia, por facilitar a circulação de bens e valores; depois se percebeu que ela acelera sensivelmente a reprodução do capital; na sociedade de consumo, ela opera uma função crucial como elemento facilitador da manutenção das condições de produção e do consumo e, atualmente, através de mecanismos ideológicos e simbólicos, os próprios circuitos de circulação de bens e capitais se distinguem, com alguns mecanismos continuando no antigo sistema de acumulação capitalista e outros já inseridos em um ritmo alucinado da superacumulação capitalista contemporânea globalizada. Nesse último, cresce ainda mais o deslocamento da produção autônoma da cidade e dos espaços urbanos para uma produção cada vez mais derivada, mais heterônoma, o que resulta em uma urbanidade cada vez mais « pasteurizada », mais generalista e enquadrada dentro dos dogmas simbólicos ideológicos que são definidos pelos grandes articuladores da nova economia (capitalismo globalizado) e reproduzidos nas sociedades locais, nas mais variadas classes sociais, incluindo os segmentos mais populares através da imposição ou do mimetismo.

O resultado dessas imposições « modernas » e com continuidade no « pós-moderno » foi questionado, ainda no modernismo, por Jacobs (1961) tendo sido uma das primeiras a questionar fortemente os dogmas impostos no urbanismo modernista e suas influências, uma vez que os mesmos não apresentavam uma resposta concreta às necessidades e expectativas da população em sua vida cotidiana. Para avaliar a capilaridade desses modelos heterônomos para nossas sociedades, incluindo os segmentos de mais baixa renda, e a percepção dos governantes na oferta de serviços necessários à cidadania e à urbanidade, realizou-se esse estudo. Se trata da análise das soluções adotadas a esses segmentos sociais nos projetos governamentais. Adotou-se como área de estudo de caso o Conjunto Paranoá Park.

### Algumas reflexões iniciais sobre a questão da urbanidade

Partindo-se da definição em língua corrente do que é urbanidade, podemos iniciar com duas fontes apropriadas: uma do sentido linguístico e outra no sentido urbanístico, para em seguida, se tentar aprofundar esse conceito para o tratamento dos estudos de caso proposto.

Segundo o tradicional dicionário em língua portuguesa Aurélio Buarque de Hollanda, urbanidade significa « a qualidade do que é urbano, a vida típica da cidade, o cumprimento das regras de boa educação e de respeito no relacionamento entre os cidadãos ». Compreende-se que esteja ligada à necessária adequação do comportamento humano para o viver bem com a coletividade. Conceituando pelo lado urbanístico, e também por analogia conceitual, a urbanidade se refere a um espaço, lugar ou mesmo uma cidade que seja adequada a receber as pessoas com generosidade, cortesia, valorizando-as enquanto pessoas e usuárias do espaço, equipamento ou mobiliário urbano.

A urbanidade, no sentido urbanístico, portanto, está associada ao modo como os espaços da cidade acolhem e são verdadeiramente úteis às pessoas. Espaços com urbanidade são essencialmente espaços receptivos, hospitaleiros e adequados às necessidades e expectativas coletivas. Esse conceito conota formas de construir relações de proximidade com o outro, remete-nos para a vida em coletividade, trocas e acessibilidade (para pessoas). No contexto da cidade, a urbanidade é, portanto, a forma com que o espaço público recebe e são utilizados coletivamente por seus usuários, denota a hospitalidade do espaço por meio de suas qualidades físicas como a acessibilidade, a segurança nos deslocamentos, a legibilidade, a vitalidade, entre outros aspectos.

Entende-se por urbanidade também como grau de acolhimento, como a intensidade das interações existentes entre o espaço público e seus usuários. Portanto, a condição de urbanidade dos espaços onde estão inseridas as infraestruturas de transporte depende do seu desempenho urbano na capacidade de receber bem quem o utiliza, e de atuar como um elemento integrado à cidade e inserido no tecido urbano, mas também na sua capacidade de atuar como um elemento efetivamente a serviço da população. Nesse sentido, compreende-se que a arquitetura do espaço público é também determinante para criar o acolhimento urbano.

A urbanidade é um conceito complexo e multifacetado que surge a partir da interação entre diversos padrões sociais e espaciais. Grinover (2016) entende que a urbanidade se relaciona com “a qualificação vinculada à dinâmica das experiências das pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público”. Segundo Jacobs (2000) e Gehl (2015), a urbanidade está fortemente ligada ao conceito de vitalidade urbana. Illich (1961) destaca o potencial e a adequação de seus espaços para a convivialidade social. Os autores destacam, assim, a necessidade da copresença de pessoas na rua e de mecanismos que contribuam, induzam e facilitem que as pessoas habitem de fato e convivam nos espaços públicos, incluindo a rua e não apenas se desloquem de maneira rápida por ela. A condição de urbanidade está, portanto, em algo que se origina no próprio urbano, na cidade, nos espaços públicos, no meio edificado, e é direcionado a relação do espaço urbano com às pessoas. Portanto, estudar a urbanidade significa compreender os graus de acolhimento e adequação que a configuração urbana de um espaço público oferece aos seus usuários.

Jan Gehl (2015) em seu livro “Cidades para Pessoas”, também como fruto de sua própria experiência com projeto, discute a relação entre os conceitos e a escala de planejamento da cidade a qualidade dos espaços públicos, declarando que a qualidade da vida social urbana é diretamente proporcional à qualidade urbanística dos seus espaços públicos. Afirma que enquanto moldamos os espaços urbanos, eles também podem moldar nossos comportamentos e sociabilidade. Para o autor, “o mobiliário urbano pode trazer uma contribuição valiosa aos encontros sociais no espaço da cidade” (GEHL, 2015 p. 155). O autor defende a criação de espaços de qualidade para a circulação dos pedestres e aponta que uma das saídas para a solução do caos urbano e a retomada de identidade do homem para com a cidade, está em reforçar as áreas destinadas às pessoas, aos pedestres, promovendo a apropriação dos espaços e por consequência a interatividade social ocasionada pelos encontros. Desta forma, as cidades tornam-se vivas, seguras,

sustentáveis e saudáveis, características fundamentais para uma cidade mais humanizada e hospitaleira. Karssenberg *et al.* (2015) reúnem textos de diversos autores, discorrendo acerca da vitalidade urbana como parâmetro imprescindível para a urbanidade dos espaços públicos, afirma que “as cidades são centros para a troca de bens, cultura, conhecimento e ideias” (e não apenas trocas no sentido do capital ou do mercado) e que “a rua urbana é o cenário onde essa troca acontece: é o acesso à casa e ao trabalho, e a passagem para outros lugares dentro e fora da cidade”. Como síntese, apresentamos os seguintes quadros a seguir, com visões específicas sobre a urbanidade no espaço urbano.

**Quadro 01 - Visões específicas sobre urbanidade no contexto urbano por diversos autores**

<b>Autores</b>	<b>Visões específicas sobre urbanidade no espaço urbano</b>
Jacobs (1961)	A autora faz uma relação clara entre urbanidade e vitalidade e copresença urbana. A diversidade de usos e a multifinalidade dos espaços públicos são essenciais para a urbanidade e qualidade de vida.
Grinover (2007)	A urbanidade tem o sentido de acolhimento e deve permitir a inclusão do outro no próprio espaço. No que diz respeito à cidade, seria uma cidade inclusiva e acolhedora.
Gehl (2010)	Faz uma relação da cidade ideal com a escala humana. A cidade deve objetivar prioritariamente as pessoas e não a economia e o mercado. Espaços adequados às pessoas são espaços acolhedores e plenos de urbanidade.
M. Netto. (2010)	A urbanidade pode ser entendida como modos de civilidade eticamente responsáveis.
Karsenbert <i>et al.</i> (2015)	A urbanidade esta ligada à vitalidade urbana e as trocas interpessoais, da experiência das relações, partilha e solidariedade entre os que a habitam.

Fonte: Elaboração dos autores

Alguns autores tangenciam a abordagem da urbanidade, enfocando sobre outros vieses, tais como Lynch (1997), que aborda pelo seu lado perceptivo e pelo olhar que a população dedica à cidade e a sua empatia com seus elementos, selecionando os seus elementos que apresentem mais significância para o seu cotidiano. Lefebvre (2001) afirma que, durante a industrialização, as cidades sofreram uma reorganização brusca de seu espaço baseada nas relações que passaram a moldar as cidades de acordo com as relações econômicas, tornando os espaços cada vez mais inadequados e desiguais. Segundo o autor, a indústria negou a cidade e também a estrutura social presente nela. Também Illich (1961) utiliza esse marco histórico (período da urbanização industrial) embora o tenha utilizado mais em seu sentido psicossocial ou comunitário, para demonstrar produção heterônoma (ou também chamada por ele de « industrial ») dos instrumentos e dos espaços que deveriam reproduzir ou espelhar respostas mais reais às necessidades, anseios e expectativas dos próprios usuários

### **O papel do espaço público na urbanidade em uma cidade**

Na definição da qualidade de urbanidade de cidades ou setores urbanos, o espaço público é o aspecto essencial, uma vez que representa os espaços onde a urbanidade, em grande parte, se processa ou se realiza. Os espaços públicos são locais de circulação, de interação e de conexão entre os indivíduos. E é nestes espaços de livre acesso, livres de barreiras e preconceitos que se produzem os fenômenos cotidianos que

formam a vida das cidades. O termo "espaço público" compreende os lugares e espaços urbanos que, em conjunto com infraestruturas e equipamentos de uso coletivos, dão suporte à vida em comum: ruas, avenidas, praças, parques.

Segundo vários autores, o espaço público é o espaço por excelência da/na cidade, é a alma da cidade. Nós conhecemos a cidade por meio do espaço público. Nele aprendemos a caminhar, a desenvolver nossa sociabilidade ampliada e a ver e compreender a cidade. O espaço público é o lugar, acessível a todos os cidadãos, onde a sociedade se converge e se reúne para, de maneira espontânea também convergir para a formação de uma opinião pública.

Trigueiro (2010), aprofundando a visão de Charbonneau (2006), demonstra que o espaço público é considerado o dispositivo técnico urbano cuja qualidade é essencial à constituição dos lugares da vida urbana, ou seja, o *loci* da urbanidade. Apresenta-se aqui também uma convergência com as ideias de Illich (1973) que, mesmo não sendo um estudioso da cidade ou do urbanismo, vê na experimentação do espaço público e na vivência da ação política um verdadeiro processo de aprendizagem, e uma verdadeira pedagogia, pois diretamente associada à vida e ao cotidiano da própria sociedade onde vive.

**Quadro 02- Visões específicas sobre o papel dos espaços públicos e sua importância para a urbanidade**

<b>Autores</b>	<b>Visões específicas sobre os espaços públicos e sua importância para urbanidade</b>
Lefebvre(1968, 1970)	O autor, discorrendo sobre o « direito à cidade » avalia o espaço público como o <i>locus</i> essencial das relações sociais e da urbanidade. Ponto de encontro e que tem potencial de permitir a discussão e a projeção da vontade da comunidade sobre o espaço urbano.
Illich (1973)	Considera que a experiência coletiva é a essência do processo educativo e, portanto, a convivialidade urbana exercida especialmente nos espaços públicos é essencial para a construção cultural da sociedade e a reconstrução individual e ainda a resignificação dos espaços urbanos segundo sua própria visão.
Harvey (2004)	O espaço público deve ser moldado pela sociedade e pessoas que o habitam. É fundamental para a oportunidade e o direito à cidade.
Gehl (2010)	Os espaços públicos são o motor da vivência humana, pois a sua organização espacial e sua qualidade e definem como os mesmos serão apropriados e utilizados.
Trigueiro (2010)	O espaço público é o dispositivo técnico cuja qualidade é essencial à constituição dos lugares da vida urbana

Fonte: Elaboração própria

### **O método de análise do Conjunto Paranoá Parque**

Como metodologia, utilizou-se um procedimento híbrido constando de: a) uma análise observacional do projeto e realidade utilizando um conjunto de conceitos e indicadores de urbanidade de espaços urbanos mais comumente encontrado entre a bibliografia específica ; b) análise entre as soluções de projeto e as necessidades coletivas, baseadas em comparações com projetos habitacionais executados de forma participativa, em operações autoconstruídas ou autogeridas e c) avaliação dos resultados de pesquisa de satisfação de moradores empreendido pelo DIPOS-CODEPLAN

#### **a) Caracterização do Conjunto Paranoá Park Brasília**

A proposição do conjunto Paranoá Park foi o primeiro conjunto habitacional construído através do MCMV em Brasília, destinado a famílias na faixa de renda mais baixa (até R\$ 1.600,00). Tal projeto previa a

construção de 6.240 unidades habitacionais (aproximadamente 23.000 hab./ densidade: 152 habitantes/ha) sob a tipologia de apartamentos distribuídos em 390 blocos organizados em 27 condomínios de edifícios com 4 pavimentos, 4 apartamentos por andar e 16 apartamentos por edifício.<sup>1</sup> Os apartamentos são todos de um mesmo padrão : dois quartos. Na proposição inicial, o governo do Distrito Federal (GDF) assumiu o compromisso de implantar os seguintes equipamentos públicos nesse empreendimento: 4 escolas de ensino infantil, cada uma delas para atendimento de 300 crianças em tempo integral; 2 centros de ensino fundamental; 3 escolas de educação profissionais; 1 centro de ensino médio com 1.440 vagas ;1 unidade básica de saúde com 3 equipes de saúde da família ;1 unidade básica de saúde com 5 equipes de saúde da família ;1 academia da família ; Ampliação do Centro de Orientação Sócio Educativo – COSE existente em Paranoá e, ainda a ampliação do Terminal de ônibus existente em Paranoá. Além dos equipamentos públicos citados, o projeto do empreendimento previa ainda áreas de uso comercial e serviços e uma Área de Desenvolvimento Econômico – ADE, que seria destinada à implantação de pequenas indústrias. As obras de infraestruturas necessárias foram programadas para implantadas com recursos do CPAC e os equipamentos públicos com recursos próprios Governo do Distrito Federal – GDF.

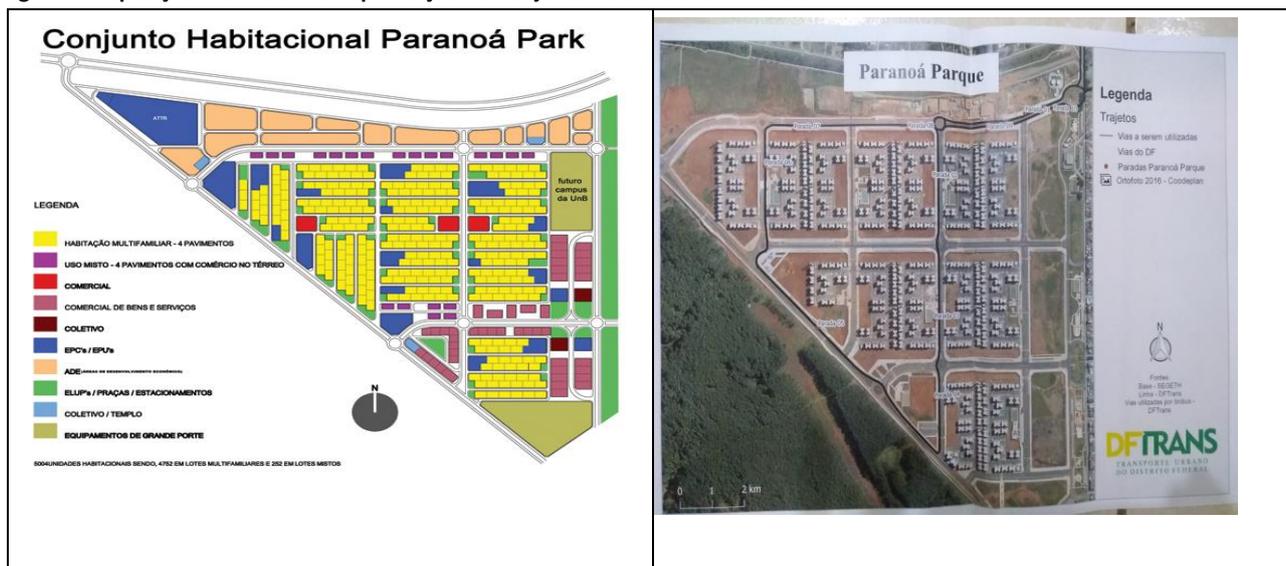
Sua localização é em uma área contígua a uma área urbana consolidada (Paranoá), distante 20 km do centro de Brasília (Tomando como referência a Estação Rodoviária do Plano Piloto). Tal distancia, embora considerada excessiva, ainda é menor que a tendência histórica verificada em Brasília, de localiza-los a mais de 30 km. Sua configuração urbanística no projeto segue uma mescla entre princípios modernistas (baixas densidades, grandes superfícies viárias, etc.) e princípios mais contemporâneos (ciclovias, rede de calçadas para pedestres, etc.), mas, na execução da obra, essas últimas soluções foram quase esquecidas. A densidade adotada foi de 152 habitantes/ha. A composição do uso do solo segue a seguinte proporção: 24,84 % são ocupados por blocos residenciais; 27,97 % são ocupados por espaços de circulação (na execução final, circulação veicular em sua quase totalidade); 13,68 % são espaços para equipamentos urbanos, praças e áreas livres e de lazer. 20,83 % são áreas verdes e intersticiais entre os blocos. Os blocos residenciais seguem um padrão único, em quatro pavimentos (térreo + 3 pavimentos) sem elevador, com disposição bastante usual « em H », com quatro apartamentos opostos dois a dois por andar. Sua tecnologia de construção e estrutural adotada foi a de « alvenaria estrutural ».

A figura 01 indicada a seguir mostra a proposição urbanística do projeto. Apesar da aparente diversificação de uso e equipamentos públicos, muitos elementos não foram inseridos ou foram modificados.

---

<sup>1</sup>Esse dimensionamento e com tal população, sem o desejável mix social , atingindo também outras faixas de renda, se assemelham a vários conjuntos habitacionais estrangeiros que, por sua inviabilidade e inadequação, acabaram por ser demolidos ou tiveram que passar por forte reformulação urbana, tais como Pruitt-Igoe (EUA) ou Les Minguettes e La Duchère (Lyon -França)

Fig. 01 - Proposição urbanística e implantação do Conjunto Habitacional Paranoá Park



Fontes : CODEPLAN e DFTrans

Em uma pesquisa de satisfação com os usuários, alguns problemas foram mais destacados, notadamente, ligados a aspectos da inserção urbana do conjunto, quando comparado à moradia anterior: 88% acreditam que o acesso ao comércio piorou; 78 % afirmam que a distância ao ponto de ônibus piorou; 76 % afirmam que o acesso a posto de saúde piorou ; 73 % afirmam que o acesso à escola piorou. Em relação a equipamentos e mobiliário internos em relação à moradia anterior, as respostas foram mais positivas: 84,8 % consideram que a praça é próxima; 83,7 % consideram que a quadra de esporte é mais próxima; 75,2 % consideram que a área pública de pratica de ginastica para idosos é mais próxima e 63,7 % afirmam que participam mais de reuniões comunitárias.

Fig. 02 – Espaços de circulação e estacionamento ocupam boa parte do espaço público (A) Apesar da quantidade de espaços, a qualidade ofertada deixa a desejar (B)



Fonte: Fotos do autor (2019)

Em relação à segurança: 66,4 % das pessoas viram várias vezes pessoas consumindo drogas ilícitas; 53,1 % das pessoas viram pessoas sendo roubadas; 34,7 % das pessoas viram a presença de gangs criminais e 21,4 % viram pessoas se agredindo. Um fato positivo, mais ligado a segurança da casa própria: 79,8 % das

peças declararam não desejar se mudar de casa. Entre os 20,2 % que declararam querer se mudar, a maioria foi por motivo de violência, seguida do motivo de falta de atendimento básico de saúde, educação e serviços públicos e ainda por dificuldade de transportes. Aproximadamente 31,0 % das famílias tem carro, o que confirma o exagero da decisão de se ofertar vagas de automóveis para 100 % das habitações.

### Análise do caso do Paranoá Parque

Dentro da metodologia proposta, de forma simplificada, analisam-se vários elementos característicos e necessários para que os espaços intraurbanos sejam considerados espaços urbanos acolhedores e com urbanidade, analisando-os por área e por requisito de urbanidade, com atributos simples (**Adequado**, **Inadequado** ou **Neutro**), tomando como base as referências bibliográficas e as manifestações das comunidades nas enquetes ou entrevistas. A outra avaliação, que é a comparativa entre os casos seria feita no sentido de avaliar a eficácia de soluções espaciais diferentes. Além da classificação simples, se adotou uma avaliação de tendência ou de maior proximidade limítrofe com a categoria seguinte (superior ou inferior) indicada pelo sinal de direção de tendência < ou >.

**Quadro 03 - Mix de usos no Conjunto Paranoá Parque.**

Aspecto avaliado	Social		Tipológico			Uso		
Paranoá Parque		<	I			I		I

O Conjunto, em um primeiro momento, foi caracterizado por uma forte homogeneidade social de baixa renda, o que é inadequado. Esse dado apresenta tendência decrescente, porém, motivado por processos de gentrificação, o que, por sua vez, também é negativo. No *mix* tipológico, verifica-se que o conjunto residencial é caracterizado por forte monotonia, portanto também inadequado. No caso da diversidade de uso, também se verifica que apesar da previsão de setores de comércio e serviço, em virtude da baixa densidade e da relativa distância de outros setores residenciais, tais atividades se desenvolvem lentamente, dificultando oportunidades.

**Quadro 04 - Integração entre espaços públicos e privados, densidades e fluxo de pessoas no Paranoá Parque.**

Aspecto avaliado	Integração		Fluxo de pessoas			Densidades		
Paranoá Park			I			I		I

No aspecto da integração entre habitação e espaços livres, públicos e privados, o Conjunto Paranoá Parque, com a solução adotada há apenas uma porta de entrada para cada edifício (16 unidades habitacionais). O fluxo de pessoas nos espaços públicos é prejudicado em sua integração, além dos demais aspectos do próprio tratamento e uso do espaço público que não apresenta atratividade. Nesses três elementos avaliados, não se observou tendências de mudanças, em função da própria estrutura física e usos do espaço público.

**Quadro 05 - Espaços para pedestres no Paranoá Parque**

Aspecto avaliado	Quantidade		Qualidade			Copresença humana		
Paranoá Park	A				I			I

Observou-se uma grande quantidade (excessiva até) de espaços públicos, no entanto, o tratamento dado ao espaço foi claramente dirigido ao automóvel. Em seu aspecto qualitativo, o espaço desértico e mineralizado (mar de asfalto) predominante não apresenta atratividade para uso pelas pessoas. Apesar da quantidade de habitantes e do caráter popular das famílias, a copresença humana nos espaços públicos é baixa.

**Quadro 06 - Limpeza pública, coleta de lixo e agradabilidade visual**

Aspecto avaliado	Coleta de Lixo			Limpeza Publica			Agradabilidade visual		
Paranoá Park			I			I			I

Apesar dos grandes espaços de circulação, devido à baixa densidade, a coleta de lixo é restrita a poucos pontos, devendo os moradores depositá-lo em lugares específicos, o que nem sempre é executado adequadamente. A limpeza pública, pode ser enquadrada como baixa qualidade ou quase inexistente. A agradabilidade visual é prejudicada pela monotonia dos volumes monolíticos, pela monotonia do piso asfáltico e quaisquer resíduos que se apresentem são facilmente percebidos (de forma impactante e negativa) em tal contexto.

**Quadro 07 - Transporte Público, Mobiliário Urbano e Equipamentos coletivos**

Aspecto avaliado	Transporte/Circulação			Equipamentos			Mobiliário Urbano		
Paranoá Park			I		<	I		<	I

Pelo seu relativo isolacionismo em relação ao contexto urbano, o conjunto tem suas formas de mobilidade mais sociáveis (pedestrianismo, ciclismo e transportes coletivos) prejudicadas. Há evidências de que, com o processo de gentrificação (induzido também pelo excesso de vagas para estacionamento), a utilização do automóvel venha a predominar. Os equipamentos e o mobiliário urbano, hoje caracterizado pela carência e insuficiência, devem gradativamente crescer, em virtude dos compromissos institucionais (GDF) firmados. Entre os descontentamentos manifestados pelos seus habitantes, um dos mais citados foi o atraso na implantação destes equipamentos e mobiliários urbanos, o que poderia melhorar a interação e a urbanidade. Por outro lado, em relação aos mobiliários, ainda que haja a esperança de uma melhoria, há o temor do vandalismo, decorrente de uma cultura antitética em relação à urbanidade. Esse processo é ainda potencializado pela baixa densidade e relativa aridez social em seus espaços públicos.

**Quadro 08 - Acessibilidade a trabalho, oportunidade de obtenção de renda, oferta de bens e serviços.**

Aspecto avaliado	Trabalho			Oportunidade de renda			Oferta de bens e serviços		
Paranoá Park			I			I		<	I

A acessibilidade aos locais de trabalho é dificultada pela distância do centro e das áreas com maior oferta de oportunidades de trabalho e o transporte público precário. A baixa densidade (apesar da verticalização) e a homogeneidade social de baixa renda dificultam a viabilização de comércio e serviços locais e, portanto, além da pouca oferta de bens e serviços, também dificulta a geração local de oportunidades de trabalho.

**Quadro 09 - Legibilidade do espaço, permeabilidade e tamanho das quadras**

Aspecto avaliado	Legibilidade		Permeabilidade		Dimensões quadras	
Paranoa Park	<	I	A	>	N	>

A legibilidade do espaço é prejudicada, pela monotonia de seus volumes monolíticos, e padronizados, mas pode melhorar com a adaptação da população. A permeabilidade no Paranoá Park é considerada boa em função da ausência de muros envolvendo as quadras, contudo, corre risco de deturpação do projeto.

As grandes dimensões das quadras são adequadas enquanto muros não forem construídos.

**Quadro 10 - Comparação de alguns índices entre os assentamentos estudados, a pratica normal e os índices adotados em assentamentos desenvolvidos com participação coletiva e índices médios de uma comunidade de favela**

	Paranoá Park	Paranoá(bairro)	Assentamento Participativo	Ocupações sub-normais
Densidades (habitantes/ha)	152	219	380 - 600	1 .100
Proporção vias carroçáveis ( % área)	27,97	12,00	9,00 – 12,00	6,00 (aprox)
Vagas para automóveis ( % UH)	100,00	38	30 - 50	01 (aprox)

Fontes : SEDHAB-DF, CODEPLAN-DF, Ferreira (2012), GIGOV-CAIXA, PMRJ

Analisando-se a densidade adotada pelo Conjunto Paranoá Park, verifica-se que a mesma é baixa e não tem nenhuma relação com as densidades do próprio bairro ao qual pertence e muito menos com as densidades buscadas pelos Conjuntos habitacionais projetados com maior participação social segundo Ferreira (2012). Com a não observância do projeto, que previa a multimodalidade na circulação interna do Paranoá Park e o total asfaltamento das superfícies de circulação, chegou-se a um índice de 27,97 % de áreas destinadas à circulação de veículos, percentual paradoxalmente maior até do que o utilizado para a atividade fim (habitação). Para fins de comparação: os assentamentos projetados com participação apresentavam índices de 9 a 12 %. O bairro de Paranoá apresenta um índice de 12 % e em uma média verificada em favelas esse índice chega ao máximo de 6 % da área total.

Fig. 03 – Projetos desenvolvidos de forma participativa: a) Condomínio Vila Patrimonial – Jardim Miriam – SP – 96 aptos – 33 vagas automóveis/ b) Mutirões Milton Santo e Santa Zita – Vila Sto. Henrique – SP -219 aptos – 64 vagas automóveis.(



Fonte: Revista Produção de Habitação em Autogestão – UNMP.

No caso do Conjunto Paranoá Park, a decisão de priorizar o automóvel no tratamento do espaço público e na oferta do número de vagas (1 por unidade habitacional) mostra um grave « descolamento » da realidade e um grande desconhecimento (ou desconsideração) das necessidades comunitárias. Enquanto no bairro Paranoá (o bairro onde se insere o conjunto), cujo padrão de renda é um pouco superior ao do Conjunto, o percentual de famílias com carro é de 37 % , segundo a CODEPLAN, nos assentamentos projetados e construídos com participação social, cujos resultados foram considerados mais exitosos esse índice chegava ao máximo de 50 %, e, ainda, enquanto na própria comunidade, apenas 31 % (segundo enquete da CODEPLAN) das famílias possuíam automóveis, tal infraestrutura representa muito mais uma projeção inadequada da visão dos « fabricantes » do conjunto (Estado e Empresas) que a real expectativa social. Em uma comparação simples, com alguns dos empreendimentos participativos, citados pela UNMP, mostrado na figura 03, a proporção entre o número de vagas e o número de apartamentos era de aproximadamente 30%. Alguns dos empreendimentos participativos, nem continham vagas para automóveis, no entanto, apesar de alguns descontentamentos com o fato, a avaliação geral era boa.

## Considerações finais

A avaliação do conjunto Paranoá Parque, claramente mostra um distanciamento sensível entre as soluções adotadas e as expectativas e reais necessidades da comunidade, com baixa potencialidade para a urbanidade e consolidação comunitária. Vê-se claramente a incompreensão dos políticos e empresários em priorizar obras por uma padronização e facilidade de execução e não pela sua capacidade de atendimento às necessidades. Esse fato promove a continuidade de modelos de assentamentos residenciais que, além de pouco eficientes e rentáveis inclusive do ponto de vista econômico, não respondem de forma clara às reais necessidades dos moradores. Os “produtores” reproduzem no espaço as suas próprias maneiras de ver ou fazer as coisas, sem a necessária reflexão ou consideração das pessoas que o habitam. Seus locais são distantes dos locais de trabalho e oferta de bens e serviços públicos ou privados; os espaços livres são dedicados predominantemente ao automóvel (que poucos o têm) e os espaços conviviais para todas as idades (idosos, adultos, jovens e crianças) são insuficientes e inadequados; a falta do *mix* social e as baixas densidades não contribuem nem para a eficiência do empreendimento, nem para potencializar a rápida consolidação de um bairro dinâmico, bem servido, com relações interpessoais e complementaridades ricas no seio da comunidade. Os índices de violência nesse conjunto são considerados altos, o que em grande parte se deve à falta de oportunidades que o bairro oferece, especialmente aos jovens, pela sua distância, isolamento, baixa densidade e falta de dinamismo e *mix* social.

Paradoxalmente, nas enquetes sociais, observou-se que, com toda a crítica colocada nas mesmas pelos moradores, apenas 22 % da população do Paranoá Park gostaria de mudar de local e, destes, os maiores motivos citados foram exatamente a dificuldade de acesso ao trabalho e os índices de violência. Esse percentual relativamente pequeno de pessoas que desejariam se mudar, além das restrições legais que são impostas em relação à sua venda em virtude de serem imóveis subsidiados, é bastante influenciado pelo anseio culturalmente arraigado na cultura brasileira pela « casa própria » e pela segurança psicológica que essa proporciona.

Como sugestão para intervenções públicas de melhor qualidade e urbanidade, conclui-se que os governantes e construtores devem ouvir mais as comunidades e projetar menos « soluções » padronizadas que se repetem continuamente sem uma reflexão sobre as mesmas, nem sequer como uma realimentação e reavaliação das ações. Outras soluções já foram tentadas e obtiveram mais êxito, como o caso dos conjuntos habitacionais construídos com uma participação ativa da própria comunidade e mostraram que, além de melhores e mais dotados de urbanidade, foram mais eficientes no aproveitamento do espaço e na relação benefício /custo, o que também interessaria tanto a governantes como empresários. Se a produção desses espaços e intervenções espelhassem mais a própria comunidade e se seguissem uma linha mais « convival » que « industrial » no sentido “*Illichiano*”, resultaria em soluções não apenas mais adequadas e plenas de urbanidade, mas também poderia resultar em melhor economia, eficiência, sustentabilidade e, inclusive, rentabilidade empresarial.

## Bibliografia

AUGÉ, M. **La globalisation de l’imaginaire et l’idéologie du présent** Bari : Public Camp Meeting dei comunicatori pubblici, 2009

BAUDRILLARD, J. **A Sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1970.

- BAUMAN, Z. **O mal-estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- BOURDIEU, P. **A Economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1987.
- CHARBONNEAU, J-P. **Ménager toute la ville**. in *Revue Urbanisme*. n. 346, 2006, pp.43-45.
- DARODA, R. F. **As novas tecnologias e o espaço público da cidade contemporânea**. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional – UFRGS. Porto Alegre, 2012.
- ECKERT, A. L. C. **Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2013.
- FERREIRA, J. W. (Coordenador) **Produzir casas ou cidades ? - Desafios para um novo Brasil urbano** São Paulo : LABHAB/FUPAM , 2012
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2015.
- GEHL, J. , SVARRE, B. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.
- GHORRA-GOBIN, C. **Les espaces publics, capital social** Lyon: Revue Geocarrefour, vol. 76 no. 1, pp. 05-11 , 2001.
- GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph , 2007
- HARVEY, D. **Espaços de esperança** São Paulo: Loyola, 2004
- ILLICH, I. **Tools of conviviality** New York: Harper & Row, 1973 \_\_\_\_\_ . **O desenvolvimento ou a degradação da harmonia em valor** in **Desfazer o desenvolvimento para refazer o mundo** LHENA, C. et al. – São Paulo: Cidade Nova, 2009
- JACOBS, J. **The death and life of great american cities** New York: Random House, 1961
- KARSENBERG, H.; LAVEN, J.; GLASER, M.; HOFF, M. van **A Cidade ao Nível dos Olhos**. Porto Alegre, Editora PUCRS, 2015.
- LEFEBVRE, H. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999
- LÉFÈVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- M.. NETTO, V. **A urbanidade como devir do urbano**. In Anais do I ENANPARQ: **Arquitetura, Cidade, Paisagem e Território: percursos e prospectivas** (CD-ROM). Rio de Janeiro, PROURB, v. 1, 2010
- NARCISO, C.A.F. **Espaço público – desenho, organização e poder: o caso de Barcelona**. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Letras – Universidade de Lisboa, 2008
- RIBEIRO, E. L. **Cidades (in) sustentáveis – reflexões e busca de modelos urbanos de menor entropia** – João Pessoa: Editora Universitária UFPB/Casa do Livro, 2006
- ROGERS, R. & GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta** Lisboa: Gustavo Gilli, 2001

TOUSSAINT, J-Y, et ZIMMERMANN, M. **Points de vues croisés** in **Projet Urbain - Ménager les gens, aménager la ville**  
Toussaint, J-Y et Zimmermann, M. (org) Sprimont –BE, Ed. Mardaga, 1998

TRIGUEIRO, M.. de A. M. **A pacificação da cidade. “O caso dos espaços públicos do grand ensemble Les Minguettes, em Lyon (França)”** in: Anais do I ENANPARQ: **Arquitetura, Cidade, Paisagem e Território: percursos e prospectivas** - (CD-ROM). Rio de Janeiro, PROURB, v. 1, 2010, pp. 177-182.