

**La consideración de la urbanidad en los proyectos estatales de vivienda social:
el caso del Conjunto de Viviendas Paranoá Parque - Brasília**

Edson Leite Ribeiro

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

José Augusto Ribeiro da Silveira

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

RESUMEN

Luego de décadas de la segunda revolución industrial, donde las políticas urbanas priorizaron el tratamiento de la ciudad para ejercer la condición de espacios adecuados para la producción y el consumo y, por ende, la reproducción acelerada del capital, actualmente nuevas corrientes vuelven a valorar los aspectos humanos de la sociedad. El espacio urbano, en particular los relacionados con la calidad de vida, la facilidad de uso y la urbanidad. Este artículo tiene como objetivo evaluar la propuesta de un gran conjunto de viviendas sociales, construido por el gobierno en Brasilia - DF, el Conjunto Paranoá Parque en su inserción en el espacio urbano, su organización espacial y su contribución a la urbanidad y la vida comunitaria.

Palabras llave: Urbanidad; Espacios urbanos; Urbanismo; Viviendas

Introducción

El proceso histórico de industrialización y su relación con el proceso de urbanización en la sociedad, además de constituir un claro desvío en el aspecto cuantitativo, también modificó significativamente el sentido cualitativo de la relación entre los pueblos y los espacios producidos. La definición urbana propuesta por Lefebvre para la ciudad como "la proyección de la sociedad sobre un lugar", quizás siga siendo cierta, pero con pesos muy diferentes en las influencias de cada persona o segmento de la población, dentro de un sistema estructuralmente desigual.

Como dicen teóricos de raíces marxistas, la ciudad, gradualmente, en varios ciclos del período industrial, profundiza su relación con la acumulación de capital. Al principio, fue más fundamental para la realización de la plusvalía, ya que facilitó la circulación de bienes y valores; posteriormente se notó que acelera significativamente la reproducción del capital; en la sociedad de consumo, opera una función crucial como facilitadora del mantenimiento de las condiciones de producción y consumo y, actualmente, a través de mecanismos ideológicos y simbólicos, se distinguen los circuitos de circulación de bienes y capitales, con algunos mecanismos continuando en el viejo sistema de acumulación capitalista y otros ya insertados en un ritmo loco de la sobreacumulación capitalista contemporánea globalizada. En este último, crece aún más el desplazamiento de la producción autónoma de la ciudad y los espacios urbanos a una producción cada vez más derivada, más heterónoma, resultando en un urbanismo cada vez más "pasteurizado", más generalista y enmarcado dentro de los dogmas ideológicos simbólicos, que son definidos por los grandes articuladores de la nueva economía (capitalismo globalizado) y reproducidos en las sociedades locales, en las más variadas clases sociales, incluidos los segmentos más populares mediante imposición o mimetismo.

El resultado de estas imposiciones "modernas" y con continuidad en lo "posmoderno" fue cuestionado, aún en el modernismo, por Jacobs (1961) habiendo sido uno de los primeros en cuestionar con fuerza los dogmas impuestos en el urbanismo modernista y sus influencias, desde la no presentaron una respuesta concreta a las necesidades y expectativas de la población en su vida diaria. Con el fin de evaluar la capilaridad de estos modelos heterónomos para nuestras sociedades, incluidos los segmentos de menores ingresos, y la percepción del gobierno en la prestación de los servicios necesarios para la ciudadanía y la urbanidad, se realizó este estudio. Se trata de analizar las soluciones adoptadas a estos segmentos sociales en los proyectos gubernamentales. Para ello, buscamos evaluar dos proyectos, vinculados a las dos grandes líneas de acción práctica actual de las políticas públicas de vivienda en Brasil: a) producción de vivienda social y b) urbanización de barrios marginales y asentamientos precarios. Como caso de estudio, entre estas políticas y acciones, se adoptó el Complejo Habitacional Parque Paranoá en Brasilia,

Algunas reflexiones iniciales sobre el tema de la urbanidad

A partir de la definición en el lenguaje actual de lo que es urbanidad, podemos partir de dos fuentes adecuadas: una del sentido lingüístico y otra en el sentido urbanístico, para luego intentar profundizar este concepto para el tratamiento de los casos de estudio propuestos.

Según el diccionario tradicional de lengua portuguesa Aurélio Buarque de Hollanda, urbanidad significa "la calidad de lo urbano, la vida típica de la ciudad, el cumplimiento de las reglas de la buena educación y el respeto en la relación entre los ciudadanos". Se entiende que está vinculado a la necesaria adaptación del comportamiento humano para vivir bien con la comunidad. Conceptualizando en el lado urbano, y también por analogía conceptual, la urbanidad se refiere a un espacio, lugar o incluso una ciudad que es apta para recibir a las personas con generosidad, cortesía, valorándolas como personas y usuarios del espacio, equipamiento o mobiliario urbano.

La urbanidad, en el sentido urbanístico, por tanto, está asociada a la forma en que los espacios de la ciudad acogen y son realmente útiles para las personas. Los espacios urbanos son espacios esencialmente receptivos, acogedores y adaptados a las necesidades y expectativas colectivas. Este concepto connota formas de construir relaciones cercanas entre nosotros, nos remite a la vida en colectividad, intercambios y accesibilidad (para las personas). En el contexto de la ciudad, la urbanidad es, por tanto, la forma en que el espacio público recibe y es utilizado colectivamente por sus usuarios, denota la hospitalidad del espacio a través de sus cualidades físicas como la accesibilidad, la seguridad en el desplazamiento, la legibilidad, vitalidad, entre otros aspectos.

La urbanidad también se entiende como un grado de aceptación, como la intensidad de las interacciones existentes entre el espacio público y sus usuarios. Por tanto, la condición de urbanidad de los espacios donde se encuentran Las infraestructuras de transporte dependen de su desempeño urbano en la capacidad de acoger a quienes lo utilizan bien, y de actuar como un elemento integrado en la ciudad e insertado en el tejido urbano, pero también en su capacidad de actuar como un elemento al servicio eficaz de la población. En este sentido, se entiende que la arquitectura del espacio público también es determinante para crear un acogedor urbano.

La urbanidad es un concepto complejo y multifacético que surge de la interacción entre diferentes patrones sociales y espaciales. Grinover (2016) entiende que la urbanidad está relacionada con "la calificación ligada a la dinámica de las experiencias de las personas a través del uso que hacen del medio urbano público". Según Jacobs (2000) y Gehl (2015), la urbanidad está fuertemente ligada al concepto de vitalidad urbana. Illich (1961) destaca el potencial y la adecuación de sus espacios para la convivencia social. Así, los autores destacan la necesidad de la copresencia de las personas en la calle y de mecanismos que contribuyan, induzcan y faciliten que las personas vivan y vivan realmente en los espacios públicos, incluida la calle y no solo se muevan rápidamente por ella. La condición de urbanidad está, por tanto, en algo que se origina en lo urbano mismo, en la ciudad, en los espacios públicos, en el entorno construido, y se dirige a la relación entre el espacio urbano y las personas. Por tanto, estudiar la urbanidad significa comprender los grados de aceptación y adecuación que la configuración urbana de un espacio público ofrece a sus usuarios.

Jan Gehl (2015) en su libro "Ciudades para las personas", también como resultado de su propia experiencia con el diseño, analiza la relación entre los conceptos y la escala del urbanismo y la calidad de los espacios públicos, declarando que la calidad de vida social urban es directamente proporcional a la calidad urbana de sus espacios públicos. Afirma que si bien damos forma a los espacios urbanos, también pueden influir en nuestro comportamiento y sociabilidad. Para el autor, "el mobiliario urbano puede hacer una valiosa contribución a las reuniones sociales en la ciudad" (GEHL, 2015 p. 155). El autor defiende la creación

de espacios de calidad para la circulación de peatones y señala que una de las salidas a la solución del caos urbano y la reanudación de la identidad del hombre con la ciudad, es reforzar espacios para personas, peatones, promoviendo la apropiación de espacios y consecuentemente la interactividad social que provocan los encuentros. De esta forma, las ciudades cobran vida, seguras, sostenibles y saludables, características fundamentales para una ciudad más humanizada y hospitalaria. Karsenberg y col. (2015) reúne textos de diferentes autores, discutiendo la vitalidad urbana como parámetro esencial para la urbanidad de los espacios públicos, afirma que “las ciudades son centros de intercambio de bienes, cultura, conocimiento e ideas” (y no solo intercambios en el sentido capital o el mercado) y que “la calle urbana es el escenario donde se da este intercambio: es el acceso a la casa y al trabajo, y el paso a otros lugares dentro y fuera de la ciudad”. A modo de resumen, presentamos las siguientes tablas a continuación, con visiones específicas sobre la urbanidad en el espacio urbano.

Tabla 01 - Visiones específicas sobre la urbanidad en el contexto urbano por varios autores

Autores	Visiones específicas sobre la urbanidad en el contexto urbano
Jacobs (1961)	El autor establece una clara relación entre urbanidad y vitalidad y copresencia urbana. La diversidad de usos y la polivalencia de los espacios públicos son fundamentales para la urbanidad y la calidad de vida.
Grinover (2007)	La urbanidad tiene el sentido de acoger y debe permitir la inclusión del otro en el propio espacio. Respecto a la ciudad, sería una ciudad inclusiva y acogedora.
Gehl (2010)	Establece una relación entre la ciudad ideal y la escala humana. La ciudad debe apuntar principalmente a las personas y no a la economía y el mercado. Los espacios aptos para las personas son espacios acogedores llenos de urbanidad.
M. Netto. (2010)	La urbanidad puede entenderse como modos de civilidad éticamente responsables. La urbanidad está ligada a la vitalidad urbana y los intercambios interpersonales, la vivencia de las relaciones, el compartir y la solidaridad entre quienes la habitan.
Karsenberg <i>et al.</i> (2015)	La urbanidad está ligada a la vitalidad urbana y los intercambios interpersonales, la vivencia de las relaciones, el compartir y la solidaridad entre quienes la habitan.

Fuente: elaboración de los autores

Algunos autores han tocado el enfoque de la urbanidad, centrándose en otros sesgos, como Lynch (1997), que lo aborda a través de su lado perceptivo y la mirada que la población dedica a la ciudad y su empatía con sus elementos, seleccionando los elementos que más presentan, importancia para su vida diaria. Lefebvre (2001) afirma que, durante la industrialización, las ciudades experimentaron una repentina reorganización de su espacio a partir de las relaciones que empezaron a conformar las ciudades según las relaciones económicas, haciendo que los espacios fueran cada vez más inadecuados y desiguales. Según el autor, la industria negó la ciudad y también la estructura social presente en ella. Illich (1961) también utiliza este hito histórico (período de urbanización industrial) aunque lo utilizó más en su sentido psicosocial o comunitario, para demostrar la producción heterónoma (o también llamada por él "industrial") de los instrumentos y espacios que deberían reproducir. o reflejar respuestas más reales a las necesidades, deseos y expectativas de los usuarios

El papel del espacio público en la urbanidad de una ciudad

En la definición de la calidad de la urbanidad en las ciudades o sectores urbanos, el espacio público es el aspecto esencial, ya que representa los espacios donde la urbanidad, en gran parte, tiene lugar o tiene lugar. Los espacios públicos son lugares de circulación, interacción y conexión entre individuos. Y es en estos espacios de libre acceso, libres de barreras y prejuicios donde se producen los fenómenos cotidianos que forman la vida de las ciudades. El término "espacio público" incluye lugares y espacios urbanos que, junto con infraestructura y equipamiento de uso colectivo, sustentan la vida en común: calles, avenidas, plazas, parques.

Según varios autores, el espacio público es el espacio por excelencia de / en la ciudad, es el alma de la ciudad. Conocemos la ciudad a través del espacio público. En él aprendemos a caminar, a desarrollar nuestra sociabilidad extendida y a ver y comprender la ciudad. El espacio público es el lugar, accesible a todos los ciudadanos, donde la sociedad confluye y se reúne para, espontáneamente, converger también a la formación de la opinión pública.

Trigueiro (2010), profundizando la visión de Charbonneau (2006), demuestra que el espacio público es considerado el dispositivo técnico urbano cuya calidad es esencial para la constitución de los lugares de la vida urbana, es decir, los loci de la urbanidad. También hay una convergencia con las ideas de Illich (1973) quien, aunque no es un estudioso de la ciudad o del urbanismo, ve en la experimentación del espacio público y en la experiencia de la acción política un verdadero proceso de aprendizaje, y una verdadera pedagogía. , porque está directamente asociado con la vida y la vida cotidiana de la sociedad en la que vive.

Tabla 02- Visiones específicas sobre el papel de los espacios públicos y su importancia para la urbanidad

Autores	Visiones específicas sobre el papel de los espacios publicos y su importância para la urbanidad
Lefebvre(1968, 1970)	El autor, discutiendo el "derecho a la ciudad", evalúa el espacio público como el lugar esencial de las relaciones sociales y la urbanidad. Punto de encuentro que tiene potencial para permitir la discusión y proyección de la voluntad de la comunidad sobre el espacio urbano.
Illich (1973)	Considera que la experiencia colectiva es la esencia del proceso educativo y, por tanto, la convivencia urbana ejercida sobre todo en los espacios públicos es fundamental para la construcción cultural de la sociedad y la reconstrucción individual y también la redefinición de los espacios urbanos según su propia visión.
Harvey (2004)	El espacio público debe ser moldeado por la sociedad y las personas que lo habitan. Es fundamental para la oportunidad y el derecho a la ciudad.
Gehl (2010)	Los espacios públicos son el motor de la experiencia humana, ya que su organización espacial y su calidad definen cómo serán apropiados y utilizados.
Trigueiro (2010)	El espacio público es el dispositivo técnico cuya calidad es fundamental para la constitución de lugares en la vida urbana.

Fuente: elaboración de los autores

El método de análisis nel Conjunto Paranoá Parque

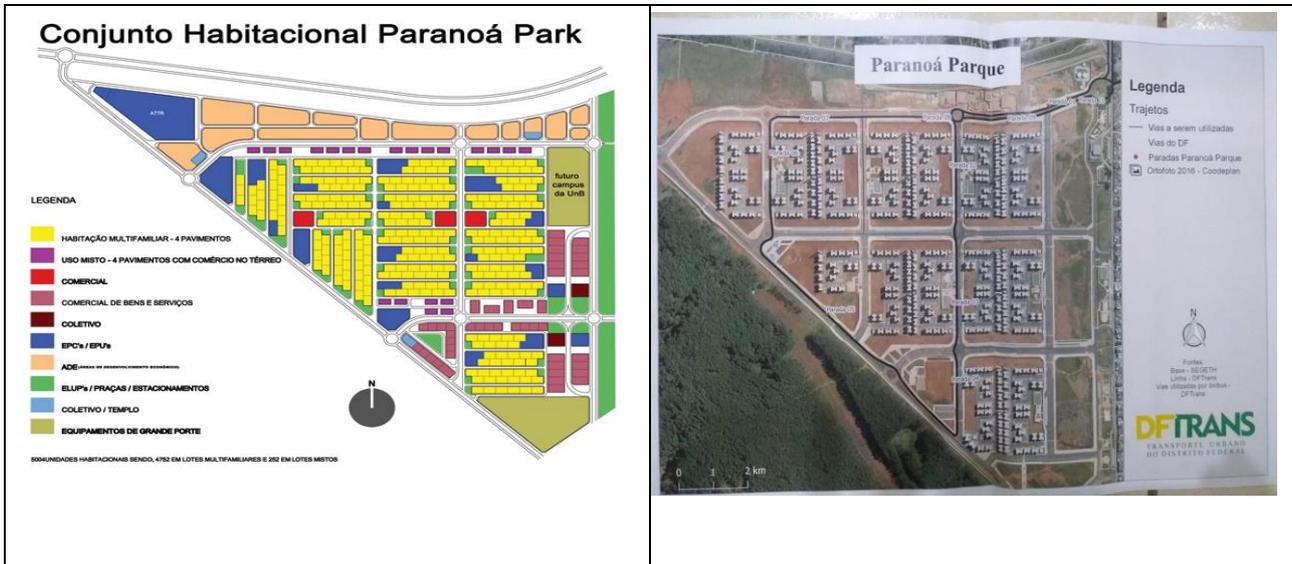
Como metodología, se utilizó un procedimiento híbrido consistente en: a) un análisis observacional del proyecto y la realidad utilizando un conjunto de conceptos e indicadores de urbanidad en los espacios urbanos más comúnmente encontrados entre la bibliografía específica; b) análisis entre las soluciones del proyecto y las necesidades colectivas, basado en comparaciones con proyectos habitacionales ejecutados de forma participativa, en operaciones de autoconstrucción o autogestión y c) evaluación de los resultados de la encuesta de satisfacción de los residentes realizada por DIPOS-CODEPLAN

a) O Complejo Parque Paranoá - Brasilia

La propuesta del complejo Parque Paranoá fue el primer complejo habitacional construido a través del MCMV en Brasilia, dirigido a familias de estrato de ingresos más bajo (hasta R \$ 1.600,00). Este proyecto contemplaba la construcción de 6.240 unidades habitacionales (aproximadamente 23.000 habitantes / densidad: 152 habitantes / ha) bajo la tipología de departamentos distribuidos en 390 bloques organizados en 27 condominios de edificios de 4 pisos, 4 departamentos por piso y 16 departamentos por edificio. Los apartamentos son todos del mismo nivel: dos dormitorios. En la propuesta inicial, el gobierno del Distrito Federal (GDF) se comprometió a implementar las siguientes instalaciones públicas en este emprendimiento: 4 escuelas preescolares, cada una de ellas para atender a 300 niños a tiempo completo; 2 centros de educación primaria; 3 escuelas de educación profesional; 1 centro de secundaria con 1.440 plazas, 1 unidad básica de salud con 3 equipos de salud familiar, 1 unidad básica de salud con 5 equipos de salud familiar, 1 academia familiar; Se encuentra en proceso la ampliación del Centro de Orientación Socioeducativa - COSE en Paranoá y la ampliación de la Terminal de Buses existente en Paranoá. Además de las instalaciones públicas antes mencionadas, el proyecto del proyecto también proporcionó áreas de uso comercial y servicios y un Área de Desarrollo Económico - ADE, que estaría destinada a la implantación de pequeñas industrias. Se programó la ejecución de las obras de infraestructura necesarias con recursos de CPAC y equipamiento público con recursos propios del Gobierno del Distrito Federal - GDF.

Su ubicación es en un área contigua a un área urbana consolidada (Paranoá), a 20 km del centro de Brasilia (Tomando como referencia la estación de autobuses Plano Piloto). Tal distancia, aunque considerada excesiva, es todavía menor que la tendencia histórica verificada en Brasilia, de ubicarlos a más de 30 km. Su configuración urbana en el proyecto sigue una mezcla de principios modernistas (bajas densidades, grandes calzadas, etc.) y principios más contemporáneos (ciclovías, red peatonal, etc.), pero, en la ejecución de la obra, estas últimas soluciones fueron casi olvidado. La densidad adoptada fue de 152 habitantes / ha. La composición del uso del suelo sigue la siguiente proporción: 24,84% están ocupados por bloques residenciales; 27,97% están ocupados por espacios de circulación (en la ejecución final, circulación vehicular casi en su totalidad); El 13,68% son espacios para equipamiento urbano, plazas y áreas libres y de ocio. 20,83% son áreas verdes e intersticiales entre los bloques. Los bloques residenciales siguen un patrón singular, en cuatro plantas (planta baja + 3 plantas) sin ascensor, con una distribución en "H" muy habitual, con cuatro viviendas opuestas de dos a dos por planta. Su construcción y tecnología estructural adoptada fue la de "mampostería estructural". La Figura 01 que se muestra a continuación muestra la propuesta urbana del proyecto. A pesar de la aparente diversificación de usos y equipamientos públicos, muchos elementos no se han insertado ni modificado.

Fig. 01 -Propuesta urbanística e implementación del Conjunto Habitacional Parque Paranoá



Fuentes : CODEPLAN e DFtrans

En una encuesta de satisfacción del usuario se destacaron más algunos problemas, entre los que destacan los relacionados con aspectos de la inserción urbana del conjunto, en comparación con la vivienda anterior: el 88% cree que el acceso al comercio ha empeorado; El 78% dice que la distancia a la parada del autobús ha empeorado; El 76% dice que el acceso a una clínica de salud ha empeorado; El 73% dice que el acceso a la escuela ha empeorado. En relación al equipamiento interno y mobiliario en relación a la casa anterior, las respuestas fueron más positivas: el 84,8% considera que la plaza está cerca; El 83,7% considera que la cancha deportiva está más cerca; El 75,2% considera que el área pública de práctica de gimnasia para ancianos está más cerca y el 63,7% afirma participar más en reuniones comunitarias.

Fig. 02 – Los espacios de circulación y estacionamiento ocupan gran parte del espacio público (A) A pesar de la cantidad de espacios, la calidad ofrecida deja algo que desear (B)



Fuente: Fotos Edson L. Ribeiro (2019)

En relación a la seguridad: el 66,4% de las personas vio varias veces a personas consumiendo drogas ilegales; El 53,1% de las personas vio cómo robaban a personas; El 34,7% de las personas vio la presencia de bandas criminales y el 21,4% vio a personas agrediendo entre sí. Un dato positivo, más vinculado a la seguridad del hogar: el 79,8% de las personas declararon que no querían desplazarse. Entre el 20,2% que declaró querer mudarse, la mayoría se debió a la violencia, seguido de la falta de atención básica de salud, educación y servicios públicos y también por dificultades en el transporte. Aproximadamente el 31,0% de las familias poseen coche, lo que confirma la exageración de la decisión de ofrecer plazas de coche al 100% de las viviendas.

Análisis del caso Paranoá Parque

Dentro de la metodología propuesta, de forma simplificada, se analizan varios elementos característicos y necesarios para que los espacios intraurbanos sean considerados espacios urbanos acogedores y con urbanidad, analizándolos por zona y requerimiento de urbanidad, con atributos simples (Adecuado, Inapropiado o Neutro), basado en referencias bibliográficas y manifestaciones comunitarias en encuestas as entrevistas. La otra evaluación, que es la comparación entre los casos, se realizaría con el fin de evaluar la efectividad de diferentes soluciones espaciales. Además de la clasificación simple, se adoptó una evaluación de tendencias o una proximidad más cercana con la siguiente categoría (superior o inferior) indicada por el signo de dirección de tendencia < o >.

Mesa 03 - Mezcla de usos en Conjunto Paranoá Parque.

Aspecto clasificado	Social		Tipologico			Uso		
Paranoá Parque		<	I			I		I

El Conjunto Habitacional, en un principio, se caracterizó por una fuerte homogeneidad social de bajos ingresos, lo cual es inadecuado. Este dato muestra una tendencia decreciente, sin embargo, motivada por procesos de gentrificación, que, a su vez, también es negativa. En la mezcla tipológica, parece que el conjunto residencial se caracteriza por una fuerte monotonía, por lo tanto, también inadecuado. En el caso de la diversidad de uso, también se verifica que a pesar de la previsión de los sectores de comercio y servicios, debido a la baja densidad y la relativa distancia con otros sectores residenciales, dichas actividades se desarrollan lentamente, dificultando las oportunidades.

Tabla 04 - Integración entre espacios públicos y privados, densidades y flujo de personas en Paranoá Parque.

Aspecto clasificado	Integracion		Flujo de gente			Densidades		
Paranoá Park			I			I		I

En cuanto a la integración entre vivienda y espacios libres, públicos y privados, Conjunto Paranoá Parque, con la solución adoptada, solo hay una puerta de entrada para cada edificio (16 viviendas). El flujo de personas en los espacios públicos se ve obstaculizado en su integración, además de los demás aspectos del tratamiento y uso del espacio público que no resultan atractivos. En estos tres elementos evaluados, no hubo tendencias de cambio, debido a la estructura física y usos del espacio público.

Mesa 05 - Espacios para peatones en Paranoá Parque

Aspecto clasificado	Cantidad			Calidad			Copresencia humana		
Paranoá Park	A					I			I

Se observó una gran cantidad (incluso excesiva) de espacios públicos, sin embargo, el tratamiento que se le dio al espacio fue claramente dirigido al automóvil. En su aspecto cualitativo, el desierto predominante y el espacio mineralizado (mar de asfalto) no es atractivo para el uso de las personas. A pesar del número de habitantes y del carácter popular de las familias, la convivencia humana en los espacios públicos es baja.

Tabla 06 - Limpieza pública, recolección de basura y agrado visual

Aspecto clasificado	Recoleccion de basuras			Limpieza Publica			Agrado visual		
Paranoá Park			I			I			I

A pesar de los grandes espacios de circulación, debido a la baja densidad, la recolección de basura está restringida a unos pocos puntos, y los residentes deben depositarla en lugares específicos, lo que no siempre se realiza adecuadamente. La limpieza pública se puede clasificar como de baja calidad o casi inexistente. El agrado visual se ve afectado por la monotonía de los volúmenes monolíticos, por la monotonía del piso de asfalto y los residuos que se presentan se perciben fácilmente (de manera impactante y negativa) en tal contexto.

Tabla 07 - Transporte público, Mobiliario urbano y equipamiento colectivo

Aspecto clasificado	Transporte/circulacion			Equipamientos colectivos			Mobiliario Urbano		
Paranoá Park			I		<	I		<	I

Debido a su relativo aislacionismo en relación con el contexto urbano, el grupo tiene sus formas de movilidad más sociables (caminar, andar en bicicleta y transporte público) deterioradas. Existe evidencia de que, con el proceso de gentrificación (también inducido por el exceso de plazas de aparcamiento), predominará el uso del coche. El equipamiento y mobiliario urbano, hoy caracterizado por la escasez e insuficiencia, debe crecer gradualmente, debido a los compromisos institucionales (GDF) firmados. Entre el descontento expresado por sus habitantes, uno de los más citados fue el retraso en la implementación de este equipamiento y mobiliario urbano, que podría mejorar la interacción y la urbanidad. Por otro lado, en relación al mobiliario, aunque hay esperanzas de mejora, existe el temor al vandalismo, debido a una cultura antitética en relación a la urbanidad. Este proceso se ve reforzado por la baja densidad y la relativa aridez social en sus espacios públicos.

Tabla 08 - Accesibilidad al trabajo, oportunidad de obtener ingresos, oferta de bienes y servicios.

Aspecto clasificado	Accesibilidad Trabajo			Oportunidad ingresos			Oferta de bienes y servicios		
Paranoá Park			I			I		<	I

La accesibilidad a los lugares de trabajo se ve obstaculizada por la distancia del centro y las zonas con mayor oferta laboral y la precariedad del transporte público. La baja densidad (a pesar de la verticalización) y la homogeneidad social de bajos ingresos dificultan la viabilidad del comercio y los servicios locales y, por lo tanto, además de la baja oferta de bienes y servicios, también dificulta la generación local de oportunidades laborales.

Tabla 09 - Legibilidad del espacio, permeabilidad y tamaño de las canchas

Aspecto clasificado	Legibilidad			Permeabilidad			Tamaño de las canchas		
Paranoa Park		<	I	A	>			N	>

La legibilidad del espacio se ve perjudicada por la monotonía de sus volúmenes monolíticos y estandarizados, pero puede mejorar con la adaptación de la población. La permeabilidad en el Parque Paranoá se considera buena debido a la ausencia de muros que rodean los bloques, sin embargo, se corre el riesgo de tergiversación del proyecto. Las grandes dimensiones de los patios son adecuadas siempre que no se construyan muros.

Tabla 10 - Comparación de algunos índices entre los asentamientos estudiados, práctica habitual y los índices adoptados en asentamientos desarrollados con participación colectiva e índices promedio de una comunidad favela

	Paranoá Park	Paranoá(barrio local)	Asentamiento de producción Participativa	Índices promedios Favelas
Densidades (habitantes/ha)	152	219	380 - 600	1 .100
Proporción de calzadas (% área)	27,97	12,00	9,00 – 12,00	6,00 (aprox)
Plazas de coches (% casas)	100,00 %	38%	30 – 50%	01 %

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

Analizando la densidad adoptada por el Complejo Parque Paranoá, parece que es bajo y no tiene relación con las densidades del barrio al que pertenece y mucho menos con las densidades buscadas por los Complejos Habitacionales diseñados con mayor participación social según Ferreira (2012). Con el incumplimiento del proyecto, que preveía la multimodalidad en la circulación interna del Parque Paranoá y la pavimentación total de las superficies de circulación, se alcanzó un índice de 27,97% de áreas para la circulación de vehículos, porcentaje paradójicamente superior incluso al del que el utilizado para la actividad final (vivienda). A modo de comparación: los asentamientos diseñados con participación tenían tasas de 9 a 12%. El barrio de Paranoá tiene un índice del 12% y en favelas este índice alcanza un máximo del 6% del área total.

En el caso estudiado, la decisión de priorizar el coche en el tratamiento del espacio público y en la oferta del número de plazas (1 por vivienda) muestra un grave "desapego" de la realidad y un gran desconocimiento (o desprecio) de las necesidades de la comunidad. Mientras que en el barrio Paranoá (barrio donde se ubica el complejo), cuyo estándar de ingresos es levemente superior al del Complejo, el porcentaje de familias con automóvil es de 37%, según CODEPLAN, en asentamientos diseñados y construidos con participación social, cuyos resultados se consideraron más exitosos, este índice alcanzó un máximo del 50%, y sin embargo, mientras que en la propia comunidad solo el 31% (según una encuesta de CODEPLAN) de las familias poseían

automóviles, dicha infraestructura representa mucho más una proyección inadecuada de “los fabricantes” (Estado y Empresas) que la expectativa social real. En una comparación simple, con algunos de los emprendimientos participativos, citados por la UNMP, que se muestran en la figura 03, la relación entre el número de vacantes y el número de apartamentos fue de aproximadamente 30%. Algunas de las empresas participativas ni siquiera tenían vacantes para automóviles, sin embargo, a pesar de cierto descontento con el hecho, la evaluación general fue buena.

Figura 03 - Proyectos desarrollados de manera participativa: a) Condomínio Vila Patrimonial - Jardim Miriam - SP - 96 habitaciones - 33 autos / b) Mutirões Milton Santo y Santa Zita - Vila Sto. Henrique - SP -219 apt - 64 plazas de coches.



Fuente: Revista Produção de Habitação em Autogestão – UNMP

En el caso del Conjunto Paranoá Parque, la decisión de priorizar el automóvil en el tratamiento del espacio público y en la oferta del número de vacantes (1 por unidad habitacional) muestra un serio "desprendimiento" de la realidad y un gran desconocimiento (o desprecio) de las necesidades comunitarias. Mientras que en el barrio Paranoá (barrio donde se ubica el complejo), cuyo estándar de ingresos es levemente superior al del Complejo, el porcentaje de familias con automóvil es de 37%, según CODEPLAN, en asentamientos diseñados y construidos con participación social, cuyos resultados se consideraron más exitosos, este índice alcanzó un máximo del 50%, y sin embargo, mientras que en la propia comunidad solo el 31% (según una encuesta de CODEPLAN) de las familias poseían automóviles, dicha infraestructura representa mucho más una proyección inadecuada de la « de los fabricantes (Estado y Empresas) que la

expectativa social real. En una comparación simple, con algunos de los emprendimientos participativos, citados por la UNMP, que se muestran en la figura 03, la relación entre el número de vacantes y el número de apartamentos fue de aproximadamente 30%. Algunas de las empresas participativas ni siquiera tenían vacantes para automóviles, sin embargo, a pesar de cierto descontento con el hecho, la evaluación general fue buena.

Consideraciones finales

La evaluación del complejo Paranoá Parque muestra claramente una brecha significativa entre las soluciones adoptadas y las expectativas y necesidades reales de la comunidad, con bajo potencial de urbanidad y consolidación comunitaria. Existe una clara falta de comprensión entre políticos y emprendedores en la priorización de obras por su estandarización y facilidad de ejecución y no por su capacidad para cubrir necesidades. Este hecho promueve la continuidad de modelos de asentamientos residenciales que, además de ser ineficientes y rentables incluso desde el punto de vista económico, no responden claramente a las necesidades reales de los residentes. Los "productores" reproducen sus propias formas de ver o hacer las cosas en el espacio, sin la necesaria reflexión o consideración de las personas que lo habitan. Sus ubicaciones están alejadas de los lugares de trabajo y ofrecen bienes y servicios públicos o privados; los espacios libres están predominantemente dedicados al automóvil (pocos lo tienen) y los espacios sociales para todas las edades (ancianos, adultos, jóvenes y niños que son numerosos) son insuficientes e inadecuados; la falta de mezcla social y las bajas densidades no contribuyen ni a la eficiencia de la empresa, ni a potencializar la rápida consolidación de una comunidad o un barrio dinámico, bien servido, con relaciones interpersonales y ricas complementariedades dentro de la comunidad. Las tasas de violencia en este grupo se consideran altas, lo que se debe en gran parte a la falta de oportunidades (culturales, deportivas y de aprendizaje técnico) además de la poca posibilidad de empleo que ofrece el barrio, especialmente a los jóvenes, por su lejanía, aislamiento, baja densidad, falta de equipamiento público y falta de dinamismo y mezcla social.

Paradójicamente, en las encuestas sociales se observó que, con todas las críticas que les hicieron los vecinos, solo el 22% de la población del Parque Paranoá quisiera cambiar de ubicación y, de estos, los motivos más importantes mencionados fueron precisamente la dificultad de acceso al trabajo, y tasas de violencia. Este porcentaje relativamente pequeño de personas que desearían mudarse, además de las restricciones legales que se imponen en relación a su venta por ser propiedades subsidiadas, está muy influenciado por el deseo culturalmente arraigado en la cultura brasileña por la "propiedad de vivienda" y la seguridad psicológica que esto proporciona.

Como sugerencia para intervenciones públicas de mejor calidad y urbanidad, se concluye que gobiernos y constructores deben escuchar más a las comunidades y diseñar "soluciones" menos estandarizadas que se repitan continuamente sin reflexionar sobre ellas, ni siquiera como retroalimentación y reevaluación de comportamiento. Otras soluciones ya se han probado y han tenido más éxito, como los proyectos de vivienda construidos con una participación activa de la propia comunidad y demostraron que, además de ser mejores y más dotados de urbanidad, eran más eficientes en el uso del espacio y en la relación beneficio / costo, que también interesaría tanto a gobiernos como a empresarios. Si la producción de estos espacios e intervenciones reflejara más a la comunidad y siguiera una línea más "amigable para el usuario" que "industrial" en el sentido "illichiano", resultaría en soluciones que no solo serían más apropiadas y llenas de urbanidad, sino que también podrían resultar en una mejor economía, eficiencia, sostenibilidad e incluso rentabilidad 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
- KARSSENBERG, 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
- LÉFÈBVRE, 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 perspectivas** (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 perspectivas** - (CD-ROM). Rio de Janeiro, PROURB, v. 1, 2010, pp. 177-182.