



**ENTAC2006**

A CONSTRUÇÃO DO FUTURO | XI Encontro Nacional de Tecnologia no Ambiente Construído | 23 a 25 de agosto | Florianópolis/SC

## O CONCEITO DE UNIDADE DE VIZINHANÇA PARA A QUALIFICAÇÃO DE ÁREAS DE INTERESSE SOCIAL

**Maria Aline de Alencar Oliveira (1); Dr. Carolina Palermo Szücs (2);**

(1) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Centro Tecnológico – Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil – e-mail: [mariaaline@gmail.com](mailto:mariaaline@gmail.com)

(2) Departamento de Arquitetura e Urbanismo – Centro Tecnológico – Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil – e-mail: [carolps@arq.ufsc.br](mailto:carolps@arq.ufsc.br)

### RESUMO

**Proposta:** A maioria das discussões em torno do tema Habitação de Interesse Social (HIS) dá-se especificamente no âmbito do espaço privado, ou seja, da moradia. No entanto, sabe-se que o espaço público é essencial para o desenvolvimento de atividades humanas, como o convívio social e as atividades de lazer. Em conjuntos habitacionais brasileiros, observa-se que as áreas de interesse social apresentam uma enorme carência de equipamentos coletivos, áreas institucionais e áreas verdes de qualidade, não favorecendo a troca social. Como a estreita ligação entre as áreas públicas coletivas e as relações de vizinhança é evidente em conjuntos habitacionais, o artigo lança um olhar sobre o espaço onde a HIS se insere, investigando a interação do morador com os equipamentos disponibilizados na área de uso coletivo. O objetivo deste artigo é apresentar as origens e o desenvolvimento do conceito de Unidade de Vizinhança (UV) e indicar algumas recomendações para a qualificação de áreas de interesse social. **Método de pesquisa/Abordagens:** Caracterização e análise de três conjuntos habitacionais de interesse social e verificação da relação de cada estudo de caso com os princípios de concepção de uma UV. **Resultados:** A investigação, inicialmente com o objetivo de descobrir a intencionalidade das propostas em relação à disposição das moradias e seus equipamentos coletivos, contribuiu para a compreensão do cenário urbano e social de cada conjunto habitacional. Através da análise dos estudos de caso, conclui-se que a apesar de algumas das características de UV não terem sido identificadas nos exemplos estudados, muitas delas podem ser utilizadas como diretrizes para projetos de qualificação urbana de conjuntos habitacionais populares. **Contribuições/Originalidade:** O resgate da teoria de UV, não apenas como ferramenta projetual para criação de novos conjuntos habitacionais, como também para auxiliar no tratamento e qualificação das áreas já ocupadas.

Palavras-chave: Unidade de Vizinhança; Habitação de Interesse Social; Requalificação Urbana.

### ABSTRACT

**Propose:** The majority of the quarrels around the subject Housing of Social Interest (HSI) is given specifically in the scope of the private space, or either, of the housing. However, it is known that the public space is essential for the development of activities human beings, as the social conviviality and the activities of leisure. In Brazilian residencial sets, it is observed that the areas of social interest present an enormous collective equipment lack, institucional areas and green areas of quality, not favoring the exchange social. As the narrow linking between the collective public areas and the relations of neighborhood it is evident in residencial sets, the article launches a look on the space where the his if inserts, investigating the the interaction of the inhabitant with available equipment in the area of collective use. The objective of this article is to present the origins and the development of the Neighborhood Unit Concept and to indicate some recommendations for the qualification of areas of social interest. **Methods:** Characterization and analysis of three residencial sets of social interest and verification of the relation of each study of case with the principles of Neighborhood Unit Concept. **Findings:** The inquiry, initially with the objective to discover the scienter of the proposals in

**Keywords:** Neighborhood Unit Concept; Housing of Social Interest; Urban requalification.

## 1.1 Unidade de Vizinhança (UV) – Origem e Significado

[illegible]

A Unidade de Vizinhança foi definida de acordo com as seguintes características:

- 3757 -

similar comércio de outra unidade de vizinhança.

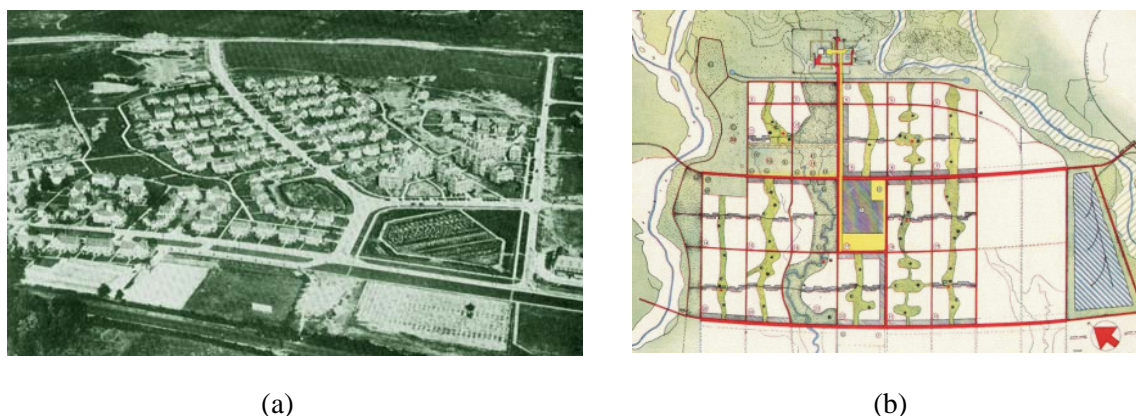
6. SISTEMAS DE RUAS – A unidade deve ser provida de um sistema especial de ruas desenhado como um todo para facilitar a circulação interior e desencorajar o tráfego de passagem. Além disto, cada rua deverá ser proporcional à provável carga de tráfego.

A distribuição e localização dos equipamentos de consumo coletivo é uma questão central na conceituação de uma Unidade de Vizinhança. Na maioria das concepções, a escola é o parâmetro que dimensiona a área habitacional. A extensão da área habitacional coincidiria com a área de atendimento escolar, de modo a resultar numa unidade espacial autônoma e quase fechada, com as condições de acesso otimizadas.

Perry sugere que a área residencial deva ser dimensionada de modo a garantir habitação para aquela população para a qual a escola foi eventualmente requerida. Além de atribuir à escola o papel de elemento dimensionador da área residencial, o autor sugere sua construção como centro comunitário, reforçando seu papel aglutinador da comunidade.

## 1.2 Primeiras aplicações do conceito de UV – *Radburn e Chandigarh*

Segundo Barcellos (2001), coube a *Clarence Stein* e *Henry Wright* a primeira aplicação da idéia no plano urbano de *Radburn* (Figura 2), em Nova Jersey, no ano de 1929.



**Figura 2 – Primeiras aplicações das idéias de UV (a) Plano Urbano de *Radburn* e (b) Plano de *Chandigarh*.  
Fonte: Barcellos, 2001.**

*Radburn* foi planejada de modo a incorporar o automóvel à área residencial da forma mais segura possível, criando um sistema de circulações independentes: veicular e peatonal. O plano também introduziu o *cul-de-sac* ou bolsões de retorno. As casas eram agrupadas ao redor desses bolsões junto à estrada principal. As frentes das casas eram voltadas para parques e um sistema de calçadas priorizando os pedestres. Os moradores poderiam ir de uma quadra à outra por túneis sob as estradas. O acesso dos automóveis se dava por trás das casas, por uma estrada que contorna quase sempre a quadra (AMES, 1995).

O plano urbano de *Radburn* apresenta um traçado viário mais orgânico, curvilíneo, comparado à malha ortogonal típica de planos urbanos funcionalistas. Este tipo de traçado viário facilita a implantação em terrenos de grande variação topográfica e evita os perigosos cruzamentos de rodovias.

Outro exemplo de aplicação do conceito de UV foi o plano de *Chandigarh* (Figura 2). Inicialmente, o projeto teria sido encomendado ao arquiteto americano *Albert Mayer*, que faz os primeiros estudos. Posteriormente, *Le Corbusier* assumiu o projeto dando continuidade às idéias contidas na concepção inicial de *Mayer* por seu valor organizador (BARCELLOS, 2001).

Em *Chandigarh*, a UV seria definida a partir de uma estrutura em xadrez de grandes vias hierarquizadas e pensadas para um trânsito rápido e mecanizado.

O "setor", assim denominado por *Le Corbusier*, foi estabelecido com dimensões variando em torno de 800x1000 metros. Cada setor era servido por um sistema interno de vias de circulação de veículos e dividido por uma via ao longo da qual se encontra o comércio. A via comercial corta uma faixa de espaços livres que atravessa a cidade, onde estão as escolas e demais equipamentos comunitários. Tais elementos foram aplicados pouco tempo depois, por Lúcio Costa, no projeto de Brasília (BARCELLOS, 2001).

Os dois exemplos de primeiras aplicações de UV apresentam diferenças formais: o primeiro possui um caráter orgânico, com sistema viário curvilíneo, e o segundo um caráter funcionalista, guiado por uma malha xadrez rígida. A similaridade entre os dois planos está nas origens de sua concepção. No primeiro caso, há uma preocupação com o pedestre no sentido de garantir circulação segura por toda a área e no segundo exemplo, o plano tem como prioridade otimizar o tráfego veicular.

### **1.3 A introdução do conceito de UV no Brasil**

No Brasil, a introdução e difusão das idéias de Unidade de Vizinhança se dão a partir do eixo Rio de Janeiro – São Paulo, no fim da década de 40 e início da década de 50. Entretanto, a mais expressa aplicação do conceito ocorreu com a construção de Brasília (BARCELLOS, 2001).

#### *1.3.1 As superquadras de Brasília*

A solução adotada pelo Plano Piloto de Lúcio Costa, para os setores habitacionais é abordada de forma muito restrita. O sistema viário foi enfatizado devido ao seu papel estruturador, composto de dois eixos principais que se cruzam: o Eixo Monumental, que aglutina as atividades institucionais, e o Eixo Rodoviário, ao longo do qual está disposto o setor habitacional, que se divide em duas partes, a Asa Sul e a Asa Norte.

As superquadras de Brasília foram planejadas para possuírem certa auto-suficiência. Cada uma incluiria uma escola primária e um certo número de estabelecimentos comerciais de nível local nas vias de acesso, todos esses equipamentos voltadas para o interior da superquadra (BARCELLOS, 2001).

A relação entre equipamentos e residências no interior das superquadras visava garantir atribuições de uma UV. Ou seja, dar um caráter local, mesmo que o uso e a apropriação no cotidiano seguissem um rumo diferente do estabelecido pelo projeto.

Quanto às preocupações com a vida social, um dos objetivos do agrupamento de superquadras de quatro em quatro, é o de propiciar certo grau de coexistência social. Tal como na concepção clássica de UV, pode-se perceber nas superquadras uma intenção de se atribuir aos equipamentos outras funções além daquelas que lhes são próprias. No caso de Lúcio Costa, intenção era que os equipamentos coletivos funcionassem como aglutinadores da vida social e que a manipulação da sua localização pudesse favorecer a coesão social.

Apesar das idéias citadas acima estarem presentes no plano habitacional de Brasília, verifica-se que alguns princípios de UV não foram plenamente atendidos. Por exemplo, apesar de ter existido uma preocupação em organizar a área de forma auto-suficiente, observa-se, após esses anos de uso e apropriação do Plano Piloto pelos moradores, uma deficiência relacionada à circulação de pedestre. A distância entre as unidades habitacionais e os equipamentos coletivos muitas vezes é considerada inadequada, induzindo freqüentemente ao uso de automóveis ou transporte coletivo.

## 2 OBJETIVO

O objetivo deste artigo é apresentar as origens e o desenvolvimento do conceito de Unidade de Vizinhança (UV) e indicar algumas recomendações para a qualificação de áreas de interesse social.

## 3 METODOLOGIA

Pressupõe-se que os conjuntos habitacionais projetados tenham certas vantagens ou qualidades espaciais, já que foram planejados antes de sua criação. Sabe-se que é utópico crer que espaços planejados sejam isentos de problemas, já que alguns planos urbanos tendem a ser bastante rígidos e a população se apropria do espaço de diversas maneiras, gerando, em determinadas situações, conflitos com o que foi proposto.

A seguir, serão apresentados três estudos de caso. O primeiro trata da Vila Operária de Santa Maria-RS, conhecida como Vila Belga e representa um exemplo de conjunto habitacional feito no passado. Com isto, pretende-se avaliar se havia na época da implantação, uma preocupação, consciente ou inconsciente, em disponibilizar às unidades habitacionais, equipamentos de uso coletivo, no sentido de criar na área de inserção das moradias todo um sistema de autonomia em relação à cidade. O segundo estudo de caso trata do Conjunto Habitacional Vila Cachoeira em Florianópolis – SC. Configura-se como um exemplo de conjunto habitacional contemporâneo, escolhido por suas peculiaridades e por ter características semelhantes às da maioria dos conjuntos habitacionais populares construídos no Brasil. Já o terceiro caso, é representado pela Vila Aparício de Moraes, no município de Santa Maria-RS. Uma ocupação denominada “irregular”, por não estar dentro dos parâmetros legais exigidos pelo município. É considerada um objeto interessante de estudo, já que os próprios moradores foram responsáveis pela apropriação do espaço em que a conjunto habitacional se insere.

A análise dos estudos de caso foi baseada na verificação da relação entre as características dos conjuntos habitacionais e os princípios do conceito de UV apresentados no início do trabalho. Esta análise pode resultar em recomendações para a qualificação de áreas habitacionais de interesse social.

### 3.1 Estudo de caso 1: O passado – A Vila Belga (RS)

Designa-se Mancha Ferroviária uma determinada parte da área central da cidade de Santa Maria-RS delimitada irregularmente por um polígono, o qual contém bens patrimoniais que estão, em maior ou menor grau, relacionados à presença da ferrovia na cidade. Inserida nesta mancha patrimonial está a Vila Belga, um conjunto habitacional constituído de 80 residências geminadas, construídas entre 1905 e 1907. O conjunto habitacional foi tombado pelo Município em 1988 e pelo Estado em 2000. Acredita-se que este conjunto tenha sido projetado pelo engenheiro belga *Gustave Wauthier* a cargo da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, concessionária dos serviços ferroviários no Estado do Rio Grande do Sul. Com o passar dos anos, o conjunto foi ampliado com a construção da Sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea, do prédio da Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, dos armazéns, da padaria, das escolas, entre outros (SCHLEE et al, 2002).

De acordo com a observação da configuração urbana da Vila Belga (Figura 3), verifica-se que não há a delimitação espacial da área residencial por vias largas, como preconizava *Perry*. A diferenciação do conjunto destaca-se pela homogeneidade e qualidades estéticas e formais de suas residências. Também não há diferenciação dimensional do sistema viário interno da Vila Belga. Contudo, deve-se destacar a inexistência do automóvel no município e na época em que foi implantado o conjunto.





(a)

(b)

**Figura 3 – (a) Mancha ferroviária em cinza e localização da Vila Belga em amarelo e (b) Planta de localização das residências e edifícios coletivos da Vila Belga em vermelho. Fonte: “Programa de Recuperação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria – RS”, 2002.**

Há uma forte relação da Vila Belga com a criação dos equipamentos coletivos existentes na região, mas principalmente em relação à criação de duas grandes escolas de Artes e Ofícios na época. Ambas foram construídas para os filhos dos ferroviários. A Escola de Artes e Ofícios, posteriormente transformada em Escola Industrial Hugo Taylor responsável pela educação dos filhos dos ferroviários e a Escola Santa Terezinha atendia às filhas. Tal como visto nos itens anteriores, a escola configura-se como elemento fundamental dentro da concepção de uma UV. No entanto, de acordo com as datas de construção das residências e dos equipamentos, pode-se supor que, contrárias ao conceito de UV, as escolas foram propostas de acordo com a demanda habitacional. Além da criação das duas escolas elementares, foram criadas edificações de caráter coletivo, como por exemplo, a Sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea na Vila Belga. Entretanto, estas não se localizam em área central e comum como preconizava *Perry*.

Os equipamentos coletivos possuem fundamental importância por proporcionarem as condições de autonomia na área em que estão inseridos. No caso da Mancha Ferroviária, é visível a intenção de aproximação dos equipamentos existentes à Vila Belga, no sentido de garantir aos operários as condições de habitabilidade. Entretanto, não houve preocupação por parte do engenheiro *Gustave Wathier* em inserir parques e espaços de recreação em seu projeto habitacional. Há apenas uma praça frente à atual Escola Estadual Manoel Ribas, onde são realizadas algumas atividades de lazer dos moradores da região. Em geral, as atividades de convívio social acontecem nos passeios públicos.

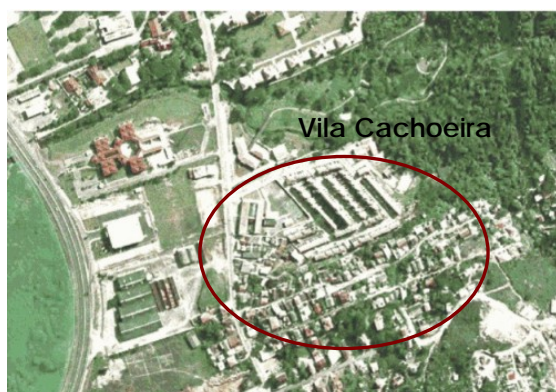
Observou-se que a população se apropria dos passeios para conversas e tomar chimarrão, mesmo não havendo uma adequação de dimensões para estes usos. O edifício da Sede da Associação dos Empregados da Viação Férrea atualmente é o local de reunião comunitária, onde acontecem festas e feiras de artesanato abertas ao público.

Apesar de não haver delimitação espacial por vias largas e diferenciação do sistema viário interno, como é proposto por *Perry* na concepção de UV, não se pode negar que a Vila Belga não tenha sido projetada para funcionar com uma unidade auto-suficiente. Segundo Mello (2005), “Isto se manifesta mais ainda nas atividades complementares de educação, saúde e busca de auto-sustentação das famílias por meio da Cooperativa e sua estrutura assistencial e hospitalar, fábricas, lojas e mercados além das associações setoriais como clubes sociais e esportivos”.

### 3.2 Estudo de caso 2: O presente – O Conjunto Vila Cachoeira (SC)

A Vila Cachoeira está implantada no bairro Saco Grande, município de Florianópolis-SC, e foi construída em 1999, através do financiamento pelo Programa de Habitação Social Nacional “Habitar Brasil”. O conjunto foi construído para abrigar famílias provenientes de assentamentos irregulares. É composto por 205 habitações inseridas numa área de 5,4 hectares. Possui infra-estrutura básica composta por sistema de abastecimento de água, de energia elétrica e uma pequena estação de tratamento de esgoto. As moradias, projetadas em alvenaria estrutural com tipologia de sobrado em fita, foram criadas pelo “Projeto Bom Abrigo”, da Prefeitura Municipal de Florianópolis. (GHAB,1999). A padronização do conjunto, os sobrados com pouca diferenciação de cores e a existência de números de casas iguais em diferentes quadras, causa desorientação espacial por parte dos moradores deste conjunto habitacional.

Na criação do projeto de implantação do conjunto habitacional, observa-se que não houve preocupação por parte dos planejadores em inserir minimamente o conjunto no bairro. Este fato é notável à medida que se observa a inexistência de placas de sinalização ou qualquer outra forma demarcatória indicando o acesso ao conjunto. Apesar de ser facilmente identificável na ortofoto da área (Figura 4), a Vila Cachoeira não apresenta delimitação por vias largas. De acordo com o proposto por *Perry*, essa delimitação facilitaria o tráfego de passagem. Entretanto, no caso em questão, a área aparece totalmente desconexa à malha viária existente, demonstrando um forte caráter segregatório. Além do difícil acesso, falta estacionamento para veículos. Existem apenas seis vagas em frente à creche e destinadas aos visitantes. Assim, os poucos moradores que possuem veículos são obrigados a deixá-los ao longo das vias.



(a)



(b)

**Figura 4 – (a) Ortofoto da Área e localização da Vila Cachoeira, 2002. Fonte: IPUF- Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis. Fonte: [www.ipuf.sc.gov.br](http://www.ipuf.sc.gov.br) e (b) Vila Cachoeira e apropriação das vias como espaços de lazer. Fonte: GHAB - Grupo de Estudos de Habitação, 2002.**

As vias que compõem o sistema viário interno da Vila Cachoeira, com dimensões reduzidas e passeios estreitos, desencorajam tanto o tráfego veicular como o de pedestre. Os passeios públicos deficientes do ponto de vista dimensional e pela localização inadequada de obstáculos, não permitem duas pessoas andarem lado a lado conversando, demonstrando o total descaso com os espaços coletivos.

Quanto aos equipamentos de uso coletivo, existem áreas de esporte e lazer, creche e centro comunitário. No Centro Comunitário são oferecidos serviços de assistência comunitária, cursos de capacitação do SENAC (Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial), da UNISUL (Universidade do Sul de Santa Catarina) e apoiados pela FAT (Fundação de Amparo do Trabalhador). Além dos serviços assistenciais, é no centro comunitário que acontecem as festas da comunidade.

A Vila Cachoeira tem como aspecto positivo a inserção de equipamentos de uso coletivo, elementos essenciais para a constituição de uma trama de atividades que garantem a autonomia de uma UV.

Entretanto, a área apresenta problemas de acessibilidade e está visivelmente segregada na malha viária existente. O sistema viário interno apresenta-se pouco diferenciado, concebido sem privilegiar o pedestre, atuando de forma contrária à concepção clássica de UV. Assim, a vila apresenta-se como uma área “única”, mas segregada, com problemas de auto-suficiência, que poderiam ser melhor resolvidos com a inserção de alguns estabelecimentos de comércio local, a qualificação dos passeios, a conexão da malha viária existente com o entorno e a inserção de pequenos espaços de lazer, recreação e áreas verdes. Ou seja, com a aplicação de algumas das diretrizes propostas por Perry.

### 3.3 Estudo de caso 3: O caso dos espaços espontâneos – A Vila Aparício de Moraes (RS)

Para estudo de uma ocupação espontânea, sem planejamento, ocupada pelos moradores sem a orientação de um técnico, foi escolhida a Vila Aparício de Moraes, localizada no município de Santa Maria-RS. Segundo Oliveira (2003), a Vila Aparício de Moraes resultou de uma invasão ocorrida em 28 de abril de 1993. Esta área pertencia ao Sindicato dos Servidores da UFSM (Universidade Federal de Santa Maria).

Através da observação da malha viária existente (Figura 5), pode-se perceber que apesar de não ter havido um projeto para a área, as ruas e os lotes apresentam certa regularidade, como que “projetada” pelo ideário popular. As ruas que compõem o sistema viário interno praticamente possuem pouca diferenciação dimensional. Entretanto, suas dimensões reduzidas se diferenciam em relação ao bairro, desencorajando e de certa forma restringindo o tráfego veicular no interior da vila. Esse fato se torna relevante quando se pensa na questão da acessibilidade tanto de veículos de coleta de lixo como o de um carro de bombeiros.



Figura 5 – (a) Fotoaérea da Vila Aparício, 2003 e (b) Mapa de usos dos lotes. Fonte: Oliveira, 2003.

A ausência de planejamento dessas áreas estimula um processo de mimetismo, onde a população procura recriar seus espaços de acordo com o que observam na cidade legal. O mimetismo, neste caso, pode ser observado: *na formação do traçado viário*, que tenta criar uma certa regularidade e estabelece uma hierarquização funcional; *na delimitação dos lotes*, que apresentam dimensão e forma próxima ao mínimo permitido legalmente e; *na caracterização de algumas edificações de uso não-residencial* (Figura 6), que, através das suas fachadas, recriam esteticamente, com menores recursos, a configuração visual existente na maioria das edificações comerciais existentes no entorno.

Quanto à disposição de equipamentos de lazer, há um campo de futebol próximo à área. Contudo, este se localiza abaixo de uma rede de alta tensão, representando uma área de risco. A inexistência de um sistema de pequenos espaços verdes e de recreação, planejados para os encontros e necessidades dos moradores, como propunha Perry, é um dos motivos que leva a população a apropriar-se das ruas. É



natural que, em moradias muito reduzidas, as pessoas sejam estimuladas a compreender a rua como a extensão de suas moradias.

Observa-se que em espaços que foram ocupados espontaneamente, a própria população trata de suprir suas necessidades através da criação de seus próprios equipamentos locais. No caso da Vila Aparício de Moraes, alguns equipamentos coletivos criados são meramente “ilustrativos”, ou seja, não abrigam a atividade para a qual foram concebidos. Este fenômeno de edificações, que não seguem a função originalmente proposta, pode ser comprovado em alguns edifícios existentes na área. A Associação Comunitária (Figura 6) é um exemplo marcante desse tipo de inadequação à função. Como proposta inicial, o edifício seria o espaço idealizado para a realização das reuniões entre os moradores da Vila Aparício de Moraes. Entretanto, a edificação passou a ter a função de depósito de material de reciclagem. E na ausência de espaço adequado para tais atividades comunitárias, as reuniões passaram a ocorrer na casa de um dos moradores da vila.

Através do mapa de Usos dos Lotes (Figura 5) pode-se visualizar a configuração da Vila Aparício de Moraes com a localização dos equipamentos de uso coletivo e comércio local. Percebe-se que, o processo de ocupação da área resultou da criação de uma rua principal onde se concentram as principais atividades comerciais e de prestação de serviços. Além disto, a rua possui uma dimensão um pouco maior que as demais, criando intuitivamente uma hierarquia viária.

Inexiste delimitação espacial da Vila Aparício de Moraes por meio de vias largas, que facilitariam o tráfego e conteriam a expansão. Ao contrário disso, a área apresenta-se segregada do bairro, com apenas um acesso veicular por uma via que tangencia área de estudo. Segundo Puppi (1981), para completa caracterização da unidade seria necessária a prévia delimitação da área e da população máxima. Demarcada a linha de contorno, a expansão é contida por avenidas perimetrais ou barreiras verdes, além da regulamentação da ocupação territorial. Essa diretriz poderia ser utilizada no processo de reurbanização da área de estudo.



**Figura 6 – (a) Mercado dentro da Vila Aparício de Moraes como exemplo de mimetismo do que acontece na cidade dita legal e (b) Associação comunitária, equipamento de uso coletivo da Vila Aparício de Moraes. Fonte: Oliveira, 2003.**

#### **4 ANÁLISE DE RESULTADOS**

As relações de vizinhança são as formas mais simples de associação humana. Estas relações de trocas interpessoais e culturais são importantes para o desenvolvimento humano. Os princípios contidos no conceito de UV buscam principalmente a recuperação da vida social local.

A carência de espaços públicos se dá pela alta densidade desses conjuntos habitacionais. Se os espaços de moradia são reduzidos, os espaços de lazer, esporte e cultura inexistem. Dessa forma, a rua acaba assumindo esse papel e torna-se extensão das moradias.

Mesmo que muitos planos habitacionais aplicados hoje no país apresentem algumas incoerências e

sejam classificados como pouco qualitativos, tanto por seus usuários como por planejadores urbanos, é visível que eles são essenciais. Mesmo ocupações espontâneas acabam por aderir a um processo de mimetismo da cidade “legal”. O que nem sempre é adequado à realidade que a população local vive.

As idéias e os princípios de Unidades de Vizinhança acabaram diluídos no tempo, mas a população carente tende naturalmente a se organizar de maneira comunitária, tentando criar uma infra-estrutura local suficiente, visando à mínima autonomia de sua área em relação à cidade.

Neste trabalho, foram analisados, como estudos de caso, três conjuntos habitacionais populares. O primeiro deles refere-se a um conjunto habitacional popular projetado no passado (Vila Belga), o segundo é um exemplo de proposta contemporânea (Vila Cachoeira) e o terceiro ilustra um caso de ocupação espontânea sem planejamento (Vila Aparício de Moraes).

Essa investigação, inicialmente com o objetivo de descobrir a intencionalidade ou não das propostas em relação à disposição das moradias e seus equipamentos coletivos, contribuiu para a compreensão do cenário urbano e social de cada estudo de caso.

Através da caracterização de cada estudo de caso, apresentado no “Quadro geral de análise dos estudos de caso”, conclui-se que apesar de muitas das características de UV não terem sido encontradas nos conjuntos habitacionais estudados, muitas delas podem ser utilizadas como diretrizes para projetos de qualificação de conjuntos habitacionais populares.

Assim, verificou-se a importância em resgatar teorias como a de UV, não apenas como ferramenta projetual para a criação de conjuntos habitacionais, como também para auxiliar no tratamento das áreas já ocupadas.

## 5 REFERÊNCIAS

AMES, David L. **Interpreting Post-World War II Suburban Landscapes as Historic Resources**. Preserving the Recent Past, Washington, DC: Historic Preservation Education Foundation, 1995. Disponível em: <<http://www.cr.nps.gov/nr/publications/bulletins/suburbs/Ames.pdf>>. Acesso em 25 de nov. 2005.

BARCELLOS, Vicente Quintella. **Unidades de Vizinhança: notas sobre a sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil**. Cadernos eletrônicos da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNB (atual Par@noá), v.3, 2001. Disponível em: <[http://www.unb.br/fau/pos\\_graduacao/cadernos\\_eletronicos/unidade/unidade.html](http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.html)>. Acesso em: 02 de ago. 2005.

GHAB (Grupo de Estudos de Habitação). **Levantamento das Unidades Habitacionais – Vila Cachoeira**. Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica PIBIC/CNPq/UFSC, 1999.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). **Protocolo de Tombamento do Sítio da Estação Férrea de Santa Maria**, 2000.

MELLO, Luiz F. da Silva. **O Imaginário do espaço: a ferrovia em Santa Maria RS** [on line} in: Arquitexto número 337, 2005. Disponível via: [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br) no URL: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp337.asp>. Acesso em: 01 de nov. 2005.

OLIVEIRA, Maria Aline de Alencar. **Intervenção Urbana de Interesse Social: Vila Aparício de Moraes**. Trabalho final de graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria, 2003.

PUPPI, Idelfonso C. **Estruturação sanitária das cidades**. São Paulo: CETESB, 1981.

SCHLEE, Andrey et al. **Programa de Recuperação e Revitalização da Mancha Ferroviária de Santa Maria – RS**. Universidade Federal de Santa Maria, Prefeitura Municipal de Santa Maria e Secretaria Municipal de Cultura, 2002.