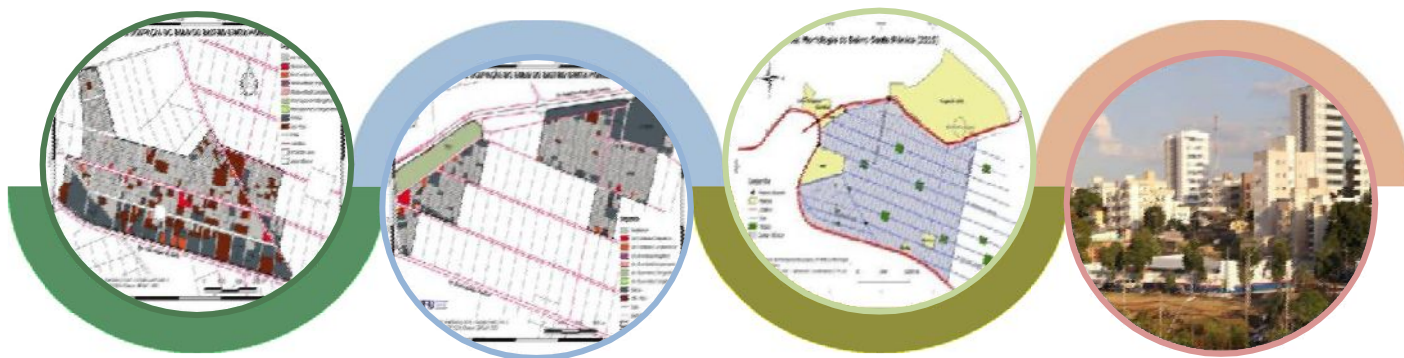


UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LORRAYNE DA SILVA BRITO

**A OFERTA DE EQUIPAMENTOS URBANOS E A PERCEPÇÃO DA QUALIDADE
DE VIDA URBANA: O ESTUDO DO BAIRRO SANTA MÔNICA NO MUNICÍPIO
DE UBERLÂNDIA - MG**



UBERLÂNDIA/MG

2017



LORRAYNE DA SILVA BRITO

**A OFERTA DE EQUIPAMENTOS URBANOS E A PERCEPÇÃO DA
QUALIDADE DE VIDA URBANA: O ESTUDO DO BAIRRO SANTA
MÔNICA NO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA-MG**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura.

Linha de pesquisa: Processos Urbanos: Projetos e Tecnologia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Garrefa.

Uberlândia – MG

2017



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

B862o Brito, Lorryne da Silva, 1992-
2017 A oferta de equipamentos urbanos e a percepção da qualidade de vida urbana: o estudo do Bairro Santa Mônica no Município de Uberlândia - MG. / Lorryne da Silva Brito. - 2017.
143 f. : il.

Orientador: Fernando Garrefa.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2018.21>
Inclui bibliografia.

1. Arquitetura - Teses. 2. Qualidade de Vida - Teses. 3. Planejamento urbano - Uberlândia (MG) - Teses. 4. Espaços públicos - Uberlândia (MG) - Teses. I. Garrefa, Fernando. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDU: 72

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LORRAYNE DA SILVA BRITO

**A OFERTA DE EQUIPAMENTOS URBANOS E A PERCEPÇÃO DA QUALIDADE
DE VIDA URBANA: O ESTUDO DO BAIRRO SANTA MÔNICA NO MUNICÍPIO
DE UBERLÂNDIA-MG**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Fernando Garrefa – UFU (Orientador)

Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Ribeiro Soares – UFU

Prof^ª. Dr^ª. Susan Eghrari – UNIUBE

DATA 18/10/2017

Resultado: Aprovada



DEDICATÓRIA

Aos gestores ambientais, aos
Arquitetos e Urbanistas e a todos que
buscam fazer do mundo um lugar
melhor.



AGRADECIMENTOS

Não há como iniciar um agradecimento, sem primeiramente citar Àquele que me permitiu sonhar e realizar os meus sonhos. Ao Deus todo poderoso - *Solus Christus, Sola gratia, Soli Deo gloria*. Através de sua eterna graça, foi possível acreditar na realização de uma pós graduação em uma Universidade Federal tão reconhecida como a UFU.

Agradeço também aqueles que Ele enviou para que minha caminhada se tornasse mais suave, e que para que através deles eu sentisse o seu cuidado para comigo. Entre esses, cito minha mãe, que sempre me incentivou a ir atrás dos meus sonhos e que não me mostrou outra possibilidade de crescer profissionalmente e como pessoa a não ser através do estudo. Obrigada mamãe Ana Paula, por todo cuidado e principalmente por aquela semana que a Sra. cuidou de mim enquanto eu estava doente e precisava estudar. Obrigada Vitor, por seu o irmão mais lindo que eu poderia ter.

Ao Luís, por ter me ajudado na elaboração da dissertação com tanto cuidado, empenho e dedicação e ainda por ter suportado meus momentos de medo e preocupação. Obrigada por seu amor que se traduz em atitudes tão importantes à minha formação como pessoa.

Agradeço ao Leandro, por ter me auxiliado com tanta generosidade na confecção dos mapas. Obrigada pelo tempo que despendeu comigo em meio a tantos afazeres que possui. A Anaísa, por sempre me apoiar e ajudar no que eu preciso, e por não ter deixado eu desistir no início do curso, sua amizade e exemplo foram e são fundamentais para mim.

Não poderia deixar de agradecer ao Francisco da secretaria do curso de Arquitetura e Urbanismo, pelos cafés e pelas boas risadas durante as longas tardes de estudo. E ao Plínio, da secretaria do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, por esclarecer todas as dúvidas com tanta presteza. Agradeço a Aline do Laboratório de Conforto Ambiental e Conservação de Energia, pelo empréstimo de aparelhos para a realização da pesquisa.

Agradeço a todos os moradores que, gentilmente, participaram da entrevista.

Agradeço também ao professor Fernando, por ter acreditado no meu potencial como aluna, por sempre ter paciência ao me explicar e por todo conhecimento adquirido nesse tempo. As professoras Beatriz e Susan por todas as contribuições prestadas durante o projeto, a qualificação e a defesa. É uma honra poder aprender com professoras tão sublimes. Agradeço aos demais professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, pelas dúvidas e problemas solucionados com tanta gentileza.



“Uma casa deve ser como uma cidade
– ou não é verdadeiramente uma casa;
uma cidade deve ser como uma grande
casa – ou não é verdadeiramente uma
cidade” Aldo van Eyck.



BRITO, L. S. A Oferta De Equipamentos Urbanos e a Percepção da Qualidade de Vida Urbana: O Estudo do Bairro Santa Mônica no Município de Uberlândia-MG. 143p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia – MG, 2017.

RESUMO

A partir da segunda metade do século XX, um intenso processo de urbanização se torna visível nas cidades brasileiras, principalmente desencadeado pelo avanço do capitalismo e da revolução técnico científica que com atraso chegou nesse país. O resultado visível desse fenômeno pode ser observado no crescimento desordenado das cidades e consequentemente da população urbana, processo acentuado pelo êxodo rural que teve como precursoras a industrialização e a modernização agrícola. Dessa forma, acompanhando tais expansões, vieram as consequências facilmente percebidas e já largamente examinadas como: problemas de ordem ambiental, social e urbanísticos, os quais acredita-se que têm afetado drasticamente a qualidade de vida de suas populações. Buscando entender como esses fenômenos estavam conectados a uma maior ou menor percepção da qualidade de vida pela população, essa dissertação se centra em uma análise comparativa em duas áreas inseridas no bairro Santa Mônica em Uberlândia - MG. A metodologia que combinou diferentes ferramentas buscou conhecer aspectos físico-territoriais - por meio da aplicação de técnicas já estabelecidas em estudos anteriores – e cruzar seus resultados com a aplicação de questionários aos moradores em que esses foram instados a avaliar sua percepção de qualidade de vida urbana. Para tal, esse estudo se construiu a partir do cruzamento de dados oriundos de avaliação de aspecto técnico, amparados em marcos referenciais, com outros dados advindos da ausculta à população. Assim, procurou-se estudar, de que forma, e se a presença de melhores ou piores indicadores urbanísticos se traduzem em uma melhor ou pior percepção de qualidade de vida pelos cidadãos. Entre os aspectos urbanísticos, foram utilizadas ferramentas que avaliaram: i) a Qualidade dos Transportes, ii) a Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços e iii) a Rede de Circulação de Pedestres, agregadas a percepção dos moradores sobre os três temas analisados. Embora os indicadores não demonstrem resultados muitos satisfatórios, principalmente na Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços, de uma maneira geral, os moradores se mostraram satisfeitos com a qualidade de vida urbana propiciada por seu bairro. Nos questionários, foram elencados problemas específicos da área de estudo a partir da avaliação dos próprios moradores, principalmente em relação à acessibilidade das calçadas e frequência do transporte público. No entanto, tal avaliação não impediu que se sentissem satisfeitos quanto à qualidade de vida urbana. Uma das possíveis justificativas pode ter relação com a renda média mais elevada que em bairros periféricos, o que possibilita a essa população uma maior desvinculação das atribuições do Estado em itens como transporte, saúde e educação, que são adquiridas de entes privados. Além disso, também avalia-se que sendo um bairro já bastante consolidado, as noções de pertencimento e estima acabaram influenciando a uma avaliação mais positiva por parte dos moradores, mesmo quando as evidências coletadas na pesquisa de campo apontem para os mais diversos problemas. Por fim, espera-se que esse trabalho possa contribuir à temática da qualidade de vida urbana, aos estudos que buscam qualificar a inserção urbana e também contribuir com gestores públicos e planejadores para a ampliação da noção de qualidade de vida em nossas cidades.

Palavras-chaves: Equipamentos Urbanos. Qualidade de Vida Urbana. Bairro Santa Mônica.



BRITO, L. S. Urban Equipments Offering and the Perception of Urban Quality of Life: the study of Santa Mônica Neighborhood in the municipality of Uberlândia/MG. 143p. Dissertation (Master Course in Architecture and Urbanism) – Federal University de Uberlândia – MG, 2017.

ABSTRACT

Since the second half of the XX century, an intense urbanization process has taken place in Brazilian cities, mainly triggered by the advance of capitalism and the technical-scientific revolution that lingered to set in this country. The most visible outcome of this phenomenon is the inordinate growth of cities and, consequently, their population, which is accentuated by rural exodus that was set up by industrialization and agricultural modernization. Therefore, following such expansions, many intensely studied and easily recognized consequences have showed up, such as: environmental, social and urbanistic problems, which are thought to drastically affect the quality of life of urban populations. Trying to understand how these phenomena were related to the perception of quality of life by the population, this dissertation focuses in a comparative analysis of two areas from Santa Mônica neighborhood, in Uberlândia-MG/Brazil. The methodology combined different tools and tried to highlight physical and territorial aspects – through the application of technics established in previous studies – and cross its results with application of questionnaires to the dwellers, in which they were asked about their perception on the urban quality of life. Thereby, this study was built on the intercept of data acquired from the technical aspect assessment, supported by referential marks, with data from the hearing of population. Thus, we aimed at studying if and how urbanistic indicators relate to the perception of quality of life by citizens. Among urbanistic aspects, tools evaluated three themes: I) Transportation quality, II) Equipment, Commerce and Services Offering and III) Pedestrian Circulation Network, together with the perception of dwellers on these themes. Although indicators did not show satisfactory results, mainly at Equipments, Commerce and Services Offering, and major problems appointed in the questionnaires, specially related to accessibility of sidewalks and public transport frequency, overall dwellers were still satisfied with the urban quality of life in Santa Mônica neighborhood. One possible explanation may be related to the higher average income in Santa Mônica when compared to peripheral neighborhood, allowing its population to rely less on the State's attributions such as public transport, health and education, which are thus acquired from private sector. Furthermore, since Santa Mônica is an old and well established neighborhood, the feeling of belonging and esteem may have led to a positive assessment by dwellers, even when evidence reveals the existence of many problems. Finally, we hope this study contribute to the thematic of urban quality of life, to those which qualifies urban insertion and also to allow public managers and planners to incorporate the dimensions of quality of life in our cities

Key-words: Urban Equipaments. Urban Quality of Life. Neighborhood Santa Mônica.



BRITO, L. S. La Oferta de Equipamientos Urbanos y la Percepción de la Calidad de Vida Urbana: El Estudio del Barrio Santa Mônica en el Municipio de Uberlândia-MG. 143p. Disertación (Maestría en Arquitectura y Urbanismo) - Universidad Federal de Uberlândia. Uberlândia - MG, 2017.

RESUMÉN

A partir de la segunda mitad del siglo XX, un intenso proceso de urbanización se hace visible en las ciudades brasileñas, principalmente desencadenado por el avance del capitalismo y de la revolución técnica científica que con retraso llegó en ese país. El resultado visible de este fenómeno puede ser observado en el crecimiento desordenado de las ciudades y consecuentemente de la población urbana, proceso acentuado por el éxodo rural que tuvo como precursoras la industrialización y la modernización agrícola. De esta forma, acompañando tales expansiones, vinieron las consecuencias fácilmente percibidas y ya ampliamente examinadas como: problemas de orden ambiental, social y urbanístico, los cuales se cree que han afectado drásticamente la calidad de vida de sus poblaciones. En la búsqueda de entender cómo estos fenómenos estaban conectados a una mayor o menor percepción de la calidad de vida por la población, esta disertación se centra en un análisis comparativo en dos áreas insertadas en el barrio Santa Mônica en Uberlândia - MG. La metodología que combinó diferentes herramientas buscó conocer aspectos físico-territoriales- a través de la aplicación de técnicas ya establecidas en estudios anteriores- y cruzar sus resultados con la aplicación de cuestionarios a los residentes en que esos fueron instados a evaluar su percepción de calidad de vida urbana. A tal fin, este estudio se construyó a partir del cruzamiento de datos oriundos de la evaluación del aspecto técnico, amparados en marcos referenciales, con otros datos provenientes de la auscultación a la población. Así, se buscó estudiar, de qué forma, y si la presencia de mejores o peores indicadores urbanísticos se traducen en una mejor o peor percepción de calidad de vida por los ciudadanos. Entre los aspectos urbanísticos, se utilizaron herramientas que evaluaron: i) la Calidad de los Transportes, ii) la Oferta de Equipos, Comercio y Servicios, y iii) la Red de Circulación de Peatones, agregadas a la percepción de los residentes sobre los tres temas analizados. Aunque los indicadores no demuestren resultados satisfactorios, principalmente en la Oferta de Equipos, Comercio y Servicios, de una manera general, los residentes se mostraron satisfechos con la calidad de vida urbana propiciada por su barrio. En los cuestionarios, han sido enumerados problemas específicos del área de estudio a partir de la evaluación de los propios residentes, principalmente en relación a la accesibilidad de las aceras y frecuencia del transporte público. Sin embargo, tal evaluación no impidió que se sintieran satisfechos en relación a la calidad de vida urbana. Una de las posibles justificaciones puede tener relación con la renta media más elevada que en barrios periféricos, lo que posibilita a esa población una mayor desvinculación de las atribuciones del Estado en ítems como transporte, salud y educación, que se adquieren de entes privados. Además, también se evalúa que siendo un barrio ya bastante consolidado, las nociones de pertenencia y estima acabaron influenciando a una evaluación más positiva por parte de los residentes, aun cuando las evidencias recogidas en la investigación de campo apunte a los más diversos problemas. Por fin, se espera que este trabajo pueda contribuir a la temática de la calidad de vida urbana, a los estudios que buscan calificar la inserción urbana y también contribuir con gestores públicos y planificadores para la ampliación de la noción de calidad de vida en nuestras ciudades.

Palabras claves: Equipamientos Urbanos. Calidad de vida urbana. Barrio Santa Mônica.



LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Fotografia Da Cidade Persopolis	24
Figura 02: Fotografia Da Cidade De Palitana	24
Figura 03: Hierarquia Das Necessidades.....	36
Figura 04: O Conceito Qualidade De Vida E Suas Perspectivas Analíticas.....	37
Figura 05: As Dez Melhores E As Dez Piores Cidades Do Brasil Em Bem-Estar, 2016.....	42
Figura 06: As Dez Melhores Cidades “Para Viver” No Brasil, 2017.....	42
Figura 07: Dimensões Que Compõem O Índice De Progresso Social	53
Figura 08: Luxímetro Digital Utilizado para Aferição da Iluminação Modelo Icel LD-511	70
Figura 09: Universidade Federal de Uberlândia no Campus Santa Mônica.....	76
Figura 10: Estádio Parque do Sabiá	77
Figura 11: Quadra de Esportes na Praça Américo Ferreira de Abreu, Localizada na Av Ortízio Borges	88
Figura 12: Imagem da Praça Américo Ferreira de Abreu	88
Figura 13 - Diferença Quanto ao Padrão Tipológico das Residências na Rua I Augusta Pereira	94
Figura 14: Av Ubiratan Honório de Castro – Bairro Santa Mônica	99
Figura 15: Rua Nordau Gonçalves de Melo – Bairro Santa Mônica.....	99
Figura 16: Ponto de Ônibus Adequado na Av Ortízio Borges	99
Figura 17: Entulho de Construção Civil Impedindo a Circulação dos Pedestres na Rua Prof Juvenília dos Santos.....	117
Figura 18: Exemplo de Árvore Obstruindo Passagem na Av Ubiratan Honório de Castro.....	119
Figura 19: Exemplo de Rampa Dificultando a Caminhada na Rua Juvenília dos Santos (Área 1).....	120
Figura 20: Exemplo de Calçada Adequada na Rua Péricles Vieira da Mota (Área 1).....	120
Figura 21: Poste de Iluminação Obstruindo Passagem na Av Lázara Alvares Ferreira (Área 2).....	120
Figura 22: Material de Construção Civil Impedindo a Circulação de Pedestres na Rua Andrea Saltão de Almeida (Área 2).....	121
Figura 23: Calçada Inadequada na Rua Ubiratan Honório de Castro (Área 1)	121
Figura 24: Pavimentação Inadequada da Rua Andrea Saltão de Almeida (Área 2).....	121



Figura 25: Pavimentação inadequada da Rua Marciano dos Santos (Área 2)	121
Figura 26: Árvores Impedindo a Iluminação Pública dos Postes na Rua Andréa Saltão de Almeida .	125
Figura 27: Árvore Prejudicando a Circulação na Rua Prof Juvenília dos Santos.....	127
Figuras 28: Arborização nas Ruas A) Jose Miguel Saramago, B) Rua Professor Joao Luiz, C) Salomão Abrahão Rua Maria Das Dores Dias e D) Ubiratan Honório de Castro	129
Gráfico 01: Distribuição Percentual da População por Situação de Domicílio - Brasil - 1980 a 2010..	45
Gráfico 02: Quantidade de Domicílios Particulares Permanentes no Bairro, por Setores Censitários .	81
Gráfico 03: Nível de Escolaridade dos Moradores Entrevistados no Bairro Santa Mônica.....	91
Gráfico 04: Proporção de Gênero dos Moradores Entrevistados no Bairro Santa Mônica	92
Gráfico 05: Faixa Etária dos Moradores	93
Gráfico 06: Satisfação dos Entrevistados em Relação a Moradia	94
Gráfico 07: Desejo de Morar em Outro Bairro dos Moradores do Bairro Santa Mônica.....	95
Gráfico 08: Percepção dos Moradores em Relação a Qualidade de Vida Urbana do Bairro Santa Mônica.....	96
Gráfico 09: Principais Problemas no Bairro Santa Mônica, Apontados Pelos Moradores.....	97
Gráfico 10: Aspectos Positivos Apontados Pelos Moradores do Bairro Santa Mônica	98
Gráfico 11: Satisfação dos Moradores Quanto ao Local de Espera dos Ônibus	100
Gráfico 12: Percepção dos Moradores Sobre a Quantidade de Linhas de Ônibus do Bairro	100
Gráfico 13: Meio de Transporte Utilizado Pelos Moradores do Bairro Santa Mônica.....	102
Gráfico 14: Percepção dos Moradores em Relação a Frequência dos Ônibus no Bairro Santa Mônica	102
Gráfico 15: Equipamentos Urbanos que Faltam no Bairro Santa Mônica na Opinião Dos Moradores	110
Gráfico 16: Satisfação dos Moradores em Relação as Calçadas do bairro Santa Mônica.....	118
Gráfico 17: Percepção dos Moradores em Relação a Acessibilidade das Calçadas.....	119
Gráfico 18: Percepção dos Moradores em Relação a Iluminação Pública do Bairro Santa Mônica	126
Gráfico 19: Percepção dos Moradores em Relação a Arborização do Bairro Santa Mônica	127
Mapa 01: Localização do Bairro Santa Mônica – Uberlândia – MG	72
Mapa 02: Aspectos Morfológicos do Bairro Santa Mônica	78



Mapa 03: Domicílios Particulares Permanentes com 1 Banheiro no Bairro Santa Mônica	83
Mapa 04: Uso e Ocupação do Solo da Área 1	85
Mapa 05: Uso e Ocupação do Solo da Área 2.....	86
Mapa 06: Área de Influência dos Equipamentos Urbanos na Área 1	89
Mapa 07: Área de influência dos equipamentos urbanos na Área 2.....	90
Mapa 08: Linhas de ônibus no bairro Santa Mônica	100
Mapa 09: Distância do centroide na Área 1	105
Mapa 10: Distância do centroide na Área 2	106
Mapa 11: Raio de 500 m dos equipamentos na Área 1	108
Mapa 12: Raio de 500 m dos equipamentos na Área 2	109
Mapa 13: Raio de 700 m dos equipamentos na Área 1	112
Mapa 14: Raio de 700 m dos equipamentos na Área 2	113
Mapa 15: Raio de 1000 m dos equipamentos na Área 1	115
Mapa 16: Raio de 1000 m dos equipamentos na Área 2	116
Mapa 17: Qualidade das calçadas da Área 1	122
Mapa 18: Cobertura arboreo arbustiva no bairro Santa Mônica1	28
Organograma 01: Aspectos principais da metodologia empregada.....	56



LISTA DE QUADROS E TABELAS

Quadro 01: Funções Sociais da Cidade.....	31
Quadro 02: Aspectos e Dimensões da Qualidade de Vida Urbana	46
Quadro 03: Agrupamentos temáticos e suas variáveis Relacionados a Qualidade de vida urbana	47
Quadro 04: Indicadores utilizados para o cálculo do IQVU na cidade do Porto.....	49
Quadro 05: Quadro síntese de métodos e atributos aplicados na pesquisa.....	58
Quadro 06: Opções de transporte	64
Quadro 07: Frequência dos transportes	64
Quadro 08: Equipamentos urbanos de uso cotidiano	65
Quadro 09: Equipamentos urbanos de uso eventual.....	66
Quadro 10: Equipamentos urbanos de uso esporádico.....	67
Quadro 11: Classe e iluminação das vias de acordo com NBR 5101.....	70
Quadro 12: Tempo de Espera e Frequência dos Ônibus no Bairro Santa Mônica	102
Quadro 13: Qualificação dos Itinerários.....	102
Quadro 14: Quantificação geral do acesso aos Equipamentos Urbanos para as Duas Áreas de Estudo.....	114
Quadro 15: Qualificação do Acesso aos Equipamentos Urbanos para as Duas Áreas de Estudo	115
Tabela 01: Relação de domicílios, pessoas residentes e densidade demográfica que compõe a Área 1 – bairro Santa Mônica	79
Tabela 02: Relação de domicílios, pessoas residentes e densidade demográfica que compõe a Área 2 – bairro Santa Mônica	80
Tabela 03: Quantidade de Problemas na Área1	123
Tabela 04: Quantidade de Problemas na Área2	123
Tabela 05: Iluminância (lux) Abaixo e Entre os Postes de Iluminação Pública das Vias do Bairro Santa Mônica.....	124



LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

UAI – Unidade de Atendimento Integrado

BRT - Bus Rapid Transit

CEMPRE - Centro de Estudos Macroeconômicos e Previsão da Faculdade de Economia/Porto

EMEI – Escola Municipal de Educação Infantil

FCA - Ferrovia Centro Atlântica

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDG - Índice de Desenvolvimento Humano

IISD - Índice de Inclusão Social e Digital

IQV - Índice de Qualidade de Vida

IPS - Indicador Global do Índice de Progresso Social

IVS - Índice de Vulnerabilidade Social

QV- Qualidade de Vida

IQVU – Índice de Qualidade de Vida Urbana

QVU - Qualidade de Vida Urbana

QLI - Quality of Life Index

ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

NBR – Norma Brasileira

OMS - Organização Mundial da Saúde

UBSF - Unidades Básicas de Saúde da Família

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

UFU – Universidade Federal de Uberlândia

UP - Unidades de Planejamento

UBS – Unidade Básica de Saúde

PIB – Produto Interno Bruto

PMU – Prefeitura Municipal de Uberlândia

PMCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

SIDRA - Sistema de Recuperação Automática

SUS – Sistema Único de Saúde



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO I – TEORIA E MÉTODO.....	23
1.1.1. PENSAR A CIDADE: considerações sobre o processo de urbanização.....	23
1.1.2. A Segregação Socioespacial e as Funções Sociais da Cidade	29
1.1.3. A QUALIDADE DE VIDA: Conceitos e definições	33
1.1.3.1. EVOLUÇÃO CONCEITUAL DA QUALIDADE DE VIDA: Do econômico ao social.....	39
1.1.4. A Qualidade de Vida Urbana e o Acesso a Equipamentos Urbanos	43
1.1.5. ÍNDICE DE QUALIDADE DE VIDA URBANA (IQVU): Um panorama dos principais índices	48
CAPÍTULO II– METODOLOGIA	55
2.1. Coleta de Dados e Informações	57
2.2. Definição dos Métodos e Área de Estudo	59
2.3. Percepção Moradores	59
2.4. Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana.....	62
2.4.1. Parâmetros de análise da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana	63
2.4.1.1. Transporte.....	63
2.4.1.2. Opções do transporte:	64
2.4.1.3. Frequência do transporte	64
2.4.2. Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços	65
2.4.2.1. Indicadores de Usos Cotidianos	65
2.4.2.2. Indicadores Usos Eventuais.....	66
2.4.2.3. Indicadores Usos Esporádicos	66
2.4.3. Desenho e Integração Urbana.....	67
2.4.3.1. Espaço de Circulação de Pedestres.....	68
2.4.3.2. Rede de iluminação	68
2.4.3.3. Arborização e Sombreamento	70
CAPÍTULO III – RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	72
3.1. Breve Caracterização do Município de Uberlândia e do Bairro Santa Mônica.....	72
3.1.1. Características das Áreas de Estudo	79
3.1.2. Uso e Ocupação do Solo.....	84
3.1.3. Áreas de influência	87



3.2. RESULTADO DOS QUESTIONÁRIOS: Perfil dos moradores entrevistados	91
3.2.1. Percepção dos moradores entrevistados	93
3.2.1.1. Moradia.....	93
3.2.2. Satisfação com o Bairro e com a Qualidade de Vida Urbana.....	95
3.3. TEMA 1 – Transporte.....	98
3.3.1. Frequência e Opções de Transporte.....	98
3.4. TEMA 2: OFERTA DE EQUIPAMENTOS, COMÉRCIO E SERVIÇOS VERSUS RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS: Uma análise comparativa.....	104
3.4.1. Indicador de Uso Cotidiano	107
3.4.2. Indicador de Uso Eventual	111
3.4.3. Indicador de Uso Esporádico.....	114
3.4.4. Qualificação Geral dos Indicadores.....	114
3.5. TEMA 3 - Rede de Circulação de Pedestres.....	117
3.5.1. Calçadas.....	117
3.5.2. Rede de Iluminação	123
3.5.3. Arborização e Sombreamento	126
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	130
REFERÊNCIAS	133
APÊNDICE 01	141



INTRODUÇÃO

A relação do ambiente construído com a percepção de qualidade de vida é uma discussão que toma corpo nos anos 1960, quando se observa certa ruptura com correntes economicistas, nas quais a qualidade de vida era analisada através dos padrões de consumo da sociedade, e a inclusão de indicadores sociais passa a fazer parte dessa nova abordagem. Somado a esse contexto, na década de 1970, os movimentos ambientalistas alertavam quanto à necessidade de repensar a forma de desenvolvimento econômico, pois é nesse período que o crescimento da população urbana supera o crescimento da população total, sendo consolidado em 1980 (SANTOS, 1993, p.2).

É diante desse cenário de intensa urbanização que nas décadas de 1970 e 1980, o conceito de qualidade de vida urbana (QVU) começa de fato a ser discutido, sendo construído sobre os pilares do “desenvolvimento e expansão das cidades e seus problemas socioambientais” (NAHAS, 2009, p.2). Dessa forma, um dos aspectos a ser considerado ao analisar a QVU é o acesso aos equipamentos urbanos, quesito que tem conquistado importância nessas duas primeiras décadas do século XXI e de acordo com Moraes et al. (2008, p.100) são imprescindíveis para “organizar e qualificar o espaço urbano e podem, por suas características ou importância, constituir-se em referência para os moradores da cidade”.

Sobre esse aspecto, Santos e Jorge (2014, p.97) escrevem que “o espaço coletivo, relativo à cidade e a cidadania” são determinantes quanto a satisfação das necessidades da população, e conseqüentemente essenciais para QVU. No entanto, o reflexo das cidades regidas pela lógica do lucro e do capital, podem ser percebidos através de fatores como a segregação socioespacial, a falta de acesso a equipamentos urbanos e a exclusão social:

A cidade, lugar de experiência cotidiana e social, é a instância de maior complexidade, pois é produto de uma força política e econômica que reproduz, através do capital, relações imobiliárias que envolvem lucro, exploração e desigualdade (SANTOS e JORGE, 2014, p.97).

Os equipamentos urbanos são definidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (1986, p.1), como: “todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”. Ainda de acordo com a norma, os equipamentos urbanos podem ser classificados em:



a) circulação e transporte; b) cultura e religião; c) esporte e lazer; d) infraestrutura [sistema de comunicação, sistema de energia, sistema de iluminação pública, sistema de saneamento]; e) segurança pública e proteção; f) abastecimento; g) administração pública; h) assistência social; i) educação; j) saúde (ABNT, 1986, p.1).

Além disso, os equipamentos urbanos auxiliam na efetivação da função social das cidades, seja através de propriedades públicas ou privadas, sendo assim imprescindíveis a QVU. De acordo com Marisco (2003, p.13) o acesso sem equidade aos equipamentos urbanos, é caracterizado pelo que a autora determina de “padrão de uso e ocupação do solo seletivo”, evidenciado pela segregação espacial.

De acordo com Torres (2000, p.23) os equipamentos urbanos têm a função de suporte material para a prestação de serviços básicos, tais como: saúde, educação, esporte, recreação e juntamente com a infraestrutura e moradias, resultam nos componentes físicos básicos para a existência de bairros ou cidades. Sobre a importância da existência dos citados componentes físicos básicos, Moraes et al. (2008, p.99) afirma que:

A existência destes componentes físicos é considerada como um fator importante de bem estar social e de apoio ao desenvolvimento econômico, bem como de ordenação territorial e de estruturação dos aglomerados humanos.

Gehl (2013, p.3), afirma que apesar das peculiaridades de cada cidade, há algo em comum entre elas: “independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas”. A carência de equipamentos urbanos evidencia as desigualdades sociais, sendo que para a QVU da população é imprescindível à existência com qualidade e eficiência dos mesmos. Sendo assim, sabe-se que o Estado tem como dever garantir a equidade de acesso da população a todos os equipamentos urbanos, independente se residem em áreas privilegiadas ou não.

Assim, ao analisar a QVU é indispensável considerar dois fatores: a percepção da satisfação dos moradores em relação as suas necessidades e o segundo fator seria a constatação de bens e serviços, além de “sua acessibilidade e facilidade de utilização. Diretamente relacionado com esse último aspecto está o grau de satisfação da população usuária destes mesmos bens e serviços” (MACHADO, 2010, p.39).



Em relação à temática da pesquisa, nota-se crescente aumento do estudo da qualidade de vida em torno da realidade urbana, uma vez que a urbanização muitas das vezes intensa e mal planejada tem gerado um conjunto de fatores negativos, os quais têm impactado diretamente na qualidade de vida da população,

Dessa forma o estudo da qualidade de vida urbana, aborda a complexidade de fatores que norteiam a sociedade moderna, confrontando-se assim com o desafio de novos modelos de abordagem que considerem as mudanças econômicas, sociais e tecnológicas que se fazem presentes, sendo o resultado do desenvolvimento das cidades, dos problemas socioambientais e da necessidade de monitoramento em nível local (ROGGERO; LUCCHIARI, 2015).

Mediante o exposto, a presente pesquisa tem como objetivo geral analisar comparativamente a percepção da qualidade de vida urbana em relação à disponibilidade de equipamentos e serviços urbanos, bem como aspectos da qualidade do ambiente construído. Para tal, foram selecionadas duas áreas¹ inseridas no bairro Santa Mônica, com moradores de perfis econômicos diferentes e tipologias das áreas selecionadas também diferentes, a fim de estudar como as noções de qualidade de vida urbana são alteradas a partir de uma maior ou menor qualidade do ambiente construído e da oferta de equipamentos e serviços urbanos.

A Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, utilizada na metodologia da pesquisa foi elaborada pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) e o Laboratório Espaço Público e Cidade (LabCidade) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Possui como objetivo estabelecer parâmetros, que não sejam limitados apenas a definir se determinado projeto é ou não aceitável, mas que sejam capazes de oferecer suporte para que estudos possam garantir espaços públicos que promovam a circulação confortável dos pedestres, o completo acesso ao transporte público, aos equipamentos, comércio e serviços e a outras atividades imprescindíveis para acesso a qualidade de vida urbana. A ferramenta é composta por três temas, sendo eles: 1 – Transporte; 2- Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços e 3- Desenho e Integração Urbana.

Para análise do tema 1, Transporte, analisou-se a frequência e a quantidade de itinerários diferentes ofertados no bairro. Os pontos de ônibus considerados foram aqueles que estavam a um raio de 500 metros de distância da área de estudo, de acordo com a metodologia.

¹As áreas foram detalhadas no Capítulo 3, no item: 3.1.1. Características das Áreas de Estudo.



Para análise do tema 2, a ferramenta qualifica a inserção urbana do bairro, além de estabelecer padrões minimamente aceitáveis de inserção urbana através da avaliação da distância de acesso a serviços públicos e privados, classificando os equipamentos urbanos de acordo com o seu uso, sendo eles: cotidianos, eventuais e esporádicos². De forma complementar a ferramenta, utilizou-se do georreferenciamento dos equipamentos urbanos através do *software* Quantum GIS e também das imagens de satélite disponibilizadas pelo *Google Earth*.

O tema 3, composto pelo indicador Rede de Circulação de pedestres propôs avaliar as calçadas, a rede de iluminação e a arborização das áreas estudadas. Sendo que para análise das calçadas utilizou-se de seis critérios de avaliação: rampa, largura, obstrução, entulho, pavimento e sem obstruções, de acordo com a NBR 9050 (Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.) e através do *software* Quantum GIS foi possível demonstrar os resultados. Para análise da iluminação foi utilizado o luxímetro digital Modelo Icel LD-511 e para análise da arborização pautou-se na percepção dos moradores, de fotografias tiradas no local e de estudos já existentes que avaliam a arborização do bairro.

Quanto aos objetivos específicos, buscou-se responder as seguintes questões a partir do estudo do bairro Santa Mônica:

- Estudar comparativamente as duas áreas escolhidas dentro do bairro Santa Mônica, a partir do uso da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana e oferta de equipamentos públicos e de comércio e serviços;
- Avaliar nas duas áreas escolhidas a percepção de qualidade de vida urbana da população;
- Analisar a relação entre a qualidade do ambiente construído e a percepção de qualidade de vida urbana a partir dos estudos de caso estabelecidos.

A justificativa para escolha do bairro Santa Mônica, deve-se ao fato do bairro possuir características heterogêneas, sendo marcado pela presença da Universidade Federal de Uberlândia que contribui com a atração de moradores de distintas classes sociais e perfis, tais como estudantes, trabalhadores de diversos setores, e professores. Percebe-se que pela heterogeneidade apresentada, o bairro Santa Mônica é o laboratório ideal para o desenvolvimento dessa pesquisa, por permitir que vários perfis familiares possam ser avaliados em diferentes configurações urbanas dentro do mesmo local. Nota-se que o bairro é

² Definidos no Capítulo 2, item: 2.4.2. Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços.



diversificado também quanto à sua tipologia, que se evidencia na alternância de áreas compostas predominantemente por casas em oposição a áreas nas quais se identificam o processo urbanístico de verticalização.

Dessa forma, o objeto de estudo da pesquisa são duas áreas³ localizadas no bairro Santa Mônica no município de Uberlândia – MG e são compostas por três setores censitários cada. As áreas selecionadas possuem fatores que as diferenciam economicamente e quanto à tipologia das moradias. Para diferenciar as duas áreas selecionadas quanto ao perfil econômico, foi usado como indicativo de renda a variável: Domicílios permanentes particulares - tinham 1 banheiro - de uso exclusivo do domicílio. A escolha desse critério visa à análise do acesso ao conforto sanitário, pois a quantidade de banheiros diz respeito ao padrão de qualidade da habitação, quanto maior o nível de renda, maior será a possibilidade de mais de um banheiro no domicílio. Quanto à tipologia foram selecionados na Área 1 setores censitários compostos em sua maioria por casas e na Área 2, setores censitários compostos em sua maioria por apartamentos.

Os temas que nortearam a pesquisa foram: A Evolução Conceitual da Qualidade de Vida e a Gênese da Qualidade de Vida Urbana, a Inserção Urbana e o acesso a Equipamentos Urbanos, a Segregação Socioespacial no Brasil, bem como a Função Social das Cidades e as Ferramentas disponíveis para Avaliação da Qualidade de Vida Urbana. A revisão de literatura foi fundamental para a compreensão desse campo tão novo, que é a Qualidade de Vida Urbana relacionada ao acesso a equipamentos urbanos, bem como para a compreensão dos outros temas.

Para tal, este trabalho encontra-se dividido em três partes específicas. O primeiro capítulo descreve a contextualização do que é a qualidade de vida e a qualidade de vida urbana, buscando demonstrar as especificidades de ambos os conceitos e a relação do acesso aos equipamentos urbanos com o nível de qualidade de vida urbana. Através desse capítulo também foi possível descrever os Indicadores de Qualidade de Vida Urbana que já existem no Brasil.

No capítulo dois foram detalhados os atributos da pesquisa, bem como a definição dos métodos e instrumentos utilizados para a concretização da mesma e detalhados os parâmetros

³Através do mapa 03: Localização das áreas de estudo (Área 1 e Área 2) no bairro Santa Mônica é possível ter detalhes das áreas estudadas.



de qualificação utilizados pela Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana e dos três temas que a compõe.

O terceiro capítulo é composto pelos resultados e discussão obtidos com a pesquisa, são eles: as tabelas de qualificação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, os mapas gerados com a distância de todos os equipamentos urbanos definidos também pela ferramenta e os gráficos com o resultado da percepção dos moradores. Assim o terceiro capítulo compôs uma análise comparativa entre as duas áreas de estudo, atentando por responder as perguntas que motivaram a pesquisa.

Nas considerações finais foram apresentadas resumidamente e de uma maneira geral os principais aspectos obtidos com a pesquisa, bem como as limitações da mesma, sugestões e recomendações para os próximos estudos.

No próximo capítulo será apresentada a revisão da literatura, seguida da metodologia de estudo.



CAPÍTULO I – TEORIA E MÉTODO

No Capítulo 1, será feito uma abordagem sobre a gênese da Qualidade de Vida e da Qualidade de Vida Urbana, a evolução dos termos e a relação da QVU com o acesso aos equipamentos urbanos. Tratando sobre a Qualidade de Vida e QVU utilizou-se de bibliografias como: Nahas (2009), Machado (2004), Miranda (2012), Forattini (1991), Kluthcovsky e Takayanagui, (2006), Santos e Martins (2002), Fahel (2015). Para a compreensão do espaço intraurbano e da segregação socioespacial utilizou-se dos estudos de Castells (1983), Tuan (1983), Kohlsdorf (1996), Lamas (1992), Santos (2000) e ao se tratar das desigualdades socioespaciais Vieira (2011), Marisco (2003) foram fundamentais. E para análise dos Índices de Qualidade de Vida Urbana pautou-se nas metodologias utilizadas por Nahas (2009), Santos e Jorge (2014).

1.1.1. PENSAR A CIDADE: Considerações sobre o processo de urbanização

A busca pelo conhecimento sobre a evolução das cidades e os problemas que a envolvem, não se limita mais apenas a determinados segmentos da sociedade, como aos arquitetos ou aos acadêmicos, pois entender a dinâmica urbana e lutar por cidades dignas tornou-se uma questão de cidadania. De acordo com Kohlsdorf (1996, p.15): “Cidadania está para cidade assim como urbanidade⁴ está para urbano: possuem radicais comuns que, no encontro de seus significados, nos proporcionamos conceitos de dignidade e civilidade”.

Segundo Vitte (2002) as primeiras cidades, surgidas há mais de cinco mil anos, tem sua origem vinculada à preocupação com os mortos e com os seus túmulos e sepulcros, pois eles foram os primeiros a ter morada “permanente” no espaço. O início da urbanização se caracteriza também, a partir da necessidade da estocagem de alimentos, há cerca de 5.500 anos, pois através da agricultura era necessário local para depositar a produção de excedentes, além do comércio dos mesmos, sendo assim a existência de excedentes também possibilitava as trocas, o comércio, e logo surgiram aqueles que se especializaram nessa atividade. Além disso, toda essa estrutura deveria estar concentrada em um só lugar, de modo a facilitar seu funcionamento, e nenhum lugar melhor para concentrar essa estrutura do que os locais de

⁴Relativo à qualidade ou ao caráter do urbano da(s) cidade(s).



culto religioso, onde se invocavam aos deuses a bênção para as colheitas e a proteção contra os inimigos (BRAGA e CARVALHO, 2004, p.02).

Sobre esse tema, Lefebvre (1991, p.12) comenta que o acúmulo de riquezas das cidades inicia-se com os subprodutos da agricultura, juntamente com os feudos, onde há o acúmulo de tesouros e outros objetos. Paralelo à agricultura há também o comércio do artesanato, sendo valorizado não só as riquezas, mas também o conhecimento técnico. Sendo assim, quanto mais o comércio avançava, maior se estabelecia o fluxo do capital, atraindo investimentos, produção de alimentos, entre outros: “Com o desenvolvimento do comércio, os núcleos urbanos avançaram. Um maior número de pessoas passou a viver em aglomerados, convivendo, comercializando e trocando experiências” (VITTE, 2002, p.22).

De acordo com Tuan (1983, p.172) “desde o tempo de Aristóteles ‘cidade’, para os filósofos e poetas, representou a comunidade perfeita”. A cidade surge em sua essência, para ser um local de convivência, moradia e proteção aos seus moradores e por muito tempo foi utilizada como santuário aos deuses. Como exemplo de cidade onde os prédios alcançaram “perfeição e beleza suprema” pode-se citar a antiga capital do Império Aquemênida, Persópolis (figura 01). E também o exemplo de Palitana, localizada na Índia (figura 02), sendo considerada “um monumento a religiosidade dos jainistas de todas as partes da Índia” (TUAN, 1983, p.175).

Figura 01: Fotografia da cidade de Persópolis.



Fonte: Depositphotos, 2017.

Figura 02: Fotografia da cidade de Palitana.



Fonte: Depositphotos, 2017.

No entanto, ao longo do tempo, as cidades vão assumindo seu papel de *polis*, do qual derivará a política, passando a assumir as relações burocráticas e centralizando questões econômicas de compra e venda de produtos primários, estabelecendo assim, uma relação de dependência do que é produzido nos campos. “Começa, assim, a espiral da nova economia: o aumento da produção agrícola, a concentração do excedente nas cidades e o aumento de



população e de produtos garantido pelo domínio técnico da cidade sobre o campo” (BENEVOLO, 2003, p. 26). À medida que a relação campo/cidade se intensifica as sociedades passam a adotar práticas sociais geradoras da cultura urbana. “As sociedades tendem a se organizar, adquirindo: crescimento demográfico e construtivo de áreas urbanizadas, transformação do meio rural (aldeias que se tornam cidades), dominação das classes rurais pelas citadinas e predominância de práticas sociais geradoras da cultura urbana” (KOHLSDORF, 1996, p.18).

A cidade, centro motor desta evolução, não só é maior do que a aldeia, mas se transforma com uma velocidade muito superior. Ela assinala o tempo da nova história civil: as lentas transformações do campo (onde é produzido o excedente) documentam as mudanças mais raras da estrutura econômica; as rápidas transformações da cidade (onde é distribuído o excedente) mostram, ao contrário, as mudanças muito profundas da composição e das atividades da classe dominante, que influem sobre toda a sociedade. Tem início a aventura da “civilização”, que corrige continuamente as suas formas provisórias (BENEVOLO, 2003, p. 26).

Sendo assim, o urbano seria o conjunto de forças culturais, sociais e econômicas, cuja expressão física, é a cidade. Portanto, conforme Silva (2013, p.8), a cidade seria o lócus de fluxos financeiros, relações sociais, políticas e econômicas, onde ocorre à concentração de bens de reprodução do capital e da mão de obra, e conseqüentemente, o lócus ideal, para a sua reprodução e disseminação.

Dado o contexto, percebe-se que “a urbanização é um processo que remonta à Antiguidade, e que a cidade é um fato desde que determinadas condições históricas, o permitiram há cerca de 5.500 anos atrás” (SPOSITO, 1988, p.41). Com o advento da industrialização (produção diferenciada das atividades produtivas que se desenvolvem de forma extensiva no campo, como a agricultura e a pecuária), as cidades se tornaram sua base territorial, já que nelas se concentram capital e força de trabalho (SPOSITO, 1988, p. 41).

Sobre esse último processo, elucida-se que ele encontrou sustentação no setor comercial, o qual acumulava capital e estava fortalecido pela circulação de mercadorias. Com a industrialização era possível reproduzir este capital, investindo-o na produção, por meio da compra dos meios de produção necessários: matéria-prima, ferramentas, máquinas e torça de trabalho (SPOSITO, 1988, p.50).

A urbanização tomou grande impulso a partir do desenvolvimento da industrialização, principalmente devido ao crescimento populacional. A concentração de meios de produção num só lugar implica que a população, enquanto força de trabalho, se concentre também. Isso



faz com que tenha necessariamente que viver num espaço relativamente próximo do local de trabalho, na cidade. Para que isso aconteça tem que se estabelecer toda uma série de condições necessárias para que ela se reproduza enquanto força de trabalho e enquanto população (CAMARGO et al, 2007, p.8). Sobre o processo de industrialização, Lefebvre (1991, p.11), define-o como o “indutor”, sendo o “motor das transformações na sociedade” e as consequências geradas por ele como o “induzido”, tais como o crescimento urbano desenfreado.

Nesse aspecto, conforme afirma Monte-Mor (2006), a questão habitacional e de transportes ganhou maior centralidade na medida em que constituía demanda vital dos trabalhadores, surgindo assim políticas habitacionais específicas, voltadas para a construção de vilas operárias e aos meios de locomoção.

O fato de se ter criado uma concentração de meios de produção e de população implica que essas condições estejam também concentradas. Este fato permite que se realizem determinadas economias de escala no fornecimento dessas condições, o que por sua vez condiciona e permite que elas sejam fornecidas de uma determinada maneira e com uma certa forma. Essas aglomerações são (grosso modo) as cidades modernas. No entanto essa aglomeração espacial não se poderia dar, evidentemente, num só ponto do espaço; constituem-se assim várias cidades, que se especializam funcionalmente devido a condições geográficas, econômicas e políticas. [...] Há então a necessidade de estabelecer ligações entre essas aglomerações, constituindo-se assim uma rede de cidades, dentro da qual cada uma tem a sua especificidade, mas depende, para se realizar enquanto "urbano", das outras cidades e das suas ligações com o resto da rede (CAMARGO et al, 2007. p.8)

A urbanização passou a ser vista cada vez mais como uma necessidade da transformação das sociedades em busca de um futuro moderno, com aprofundamento da divisão do trabalho, libertação das amarras da vida rural, sua complexificação e integração à vida citadina (MONTE-MÓR, 2006). “A dinâmica do desenvolvimento das forças produtivas, articulada com a produção e reprodução da população e com as questões políticas dentro de uma determinada formação social é o processo determinante do urbano” (CAMARGO et al, p.3). Assim, a cidade é:

O lugar geográfico onde se instala a superestrutura político-administrativa de uma sociedade que chegou a um ponto de desenvolvimento técnico e social (natural e cultural) de tal ordem que existe uma diferenciação do produto em reprodução simples e ampliada da força de trabalho, chegando a um sistema de distribuição de troca, que supõe a existência: 1. de um sistema de classes sociais; 2. De um sistema político permitindo ao mesmo tempo o funcionamento do conjunto social e o domínio de uma classe; 3. De um sistema de troca com o exterior (CASTELLS, 1983, p.42-43).



Após a Revolução Industrial, há um distanciamento do conceito originário de cidade, como sendo o local para troca de valores e experiências. Nesse contexto, há uma transformação nos modos de vida da população e o surgimento de uma nova organização social, levando a uma nova concepção de cidade “onde o valor da terra já não decorria exclusivamente do uso, pois o solo urbano tornou-se também mercadoria, o que significava que o acesso a uma determinada parcela do espaço estava condicionado pela compra ou pelo aluguel” (SILVA, 2013, p. 26). Sobre o uso do solo urbano como mercadoria, Soares (1988, p.101) afirma que:

A diferenciação de apropriação do espaço da cidade pelas classes sociais se deve ao fato do solo urbano se constituir, dentro da economia capitalista, em propriedade privada, portanto, mercadoria, fazendo com que se torne fonte de renda para quem o detém, sejam proprietários de terras ou empresas imobiliárias.

Nessa mesma linha de raciocínio e relacionando com qualidade de vida, Harvey (2012, p. 81) aponta que o processo urbano trouxe transformações no estilo de vida das pessoas. A qualidade de vida urbana tornou-se uma mercadoria, assim como a própria cidade, num mundo onde o consumismo, o turismo e a indústria da cultura e do conhecimento se tornaram os principais aspectos da economia política urbana.

A ação dos agentes sociais no espaço urbano é complexa, pois envolve os conflitos de classes da sociedade capitalista, o que leva a um processo de reorganização espacial por meio de incorporação de novas áreas ao espaço urbano, assim como sua deterioração, densificação do uso do solo, entre outros. A concentração de renda também tem resultado caótico sobre as formas espaciais das cidades, que consistem progressivamente em fragmentos fortificados, comunidades fechadas e espaços públicos privatizados mantidos sob constante vigilância. No desenvolvimento mundial, a cidade está se dividindo em diferentes partes separadas (HARVEY, 2012, p.81).

Segundo Gehl (2013, p.6) “pela primeira vez na história, depois da virada do milênio, a maior parte da população global é urbana e não rural”, de acordo com o autor o crescimento urbano foi rápido e continuará sendo, dessa forma o planejamento das cidades deverá ser feito levando em consideração esse acelerado processo e tendo como foco principal “as necessidades das pessoas que utilizam a cidade”.

No Brasil houve um rápido crescimento populacional que juntamente a ausência de planejamento ocasionou áreas que não possuíam legislações específicas para reger o



crescimento populacional. Sendo assim, a rápida urbanização no Brasil gerou bairros sem condições de qualidade de vida urbana no qual um conjunto de fatores pode ser elencado:

O processo de urbanização no Brasil foi acompanhado por um grande crescimento populacional, diminuição da mortalidade, aumento da natalidade, ao êxodo rural, ao crescimento industrial, a busca por melhores condições de vida nas cidades, avanços na medicina, entre outros aspectos que levaram a constituição de novos valores e um modo de vida urbano. O conjunto desses fatores constituíram tecidos urbanos, com disparidades de acesso à renda, emprego, educação, saúde (SOUZA, 2016, p. 33).

Braga e Carvalho (2004, p.6) escrevem que em 1900 um percentual inferior a 10% da população brasileira residia em áreas urbanas, sendo que apenas quatro cidades possuíam mais de 100 mil habitantes, sendo elas: Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife.

Em 1950 a urbanização no Brasil é intensificada, devido à busca por empregos e melhores condições de vida, fato ocorrido principalmente pelo processo de industrialização. É em meados do século XX que a urbanização passa a crescer no sudeste e em 1960 a cidade de São Paulo se torna a maior metrópole brasileira. De acordo com Santos (1996, p.2) esse processo impulsionou e ativou a urbanização, e nesse sentido a industrialização deve ser entendida em seu conceito mais amplo “como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torna-lo integrado” e não apenas como a criação de atividades relacionadas à indústria.

Em países subdesenvolvidos, de industrialização fordista periférica e incompleta, como é o caso do Brasil, as periferias urbanas proliferam com áreas de sub-habitação e ausência de serviços urbanos e sociais básicos. Essa suburbanização precária que se iniciou nas grandes cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, com a industrialização substitutiva de importações, produziram periferias pobres parcialmente integradas à dinâmica urbana. A expansão do modelo fordista a partir dos anos sessenta, contrariamente à expectativa de maior inclusão social, resultou no agravamento das condições de exclusão urbana (MONTE-MÓR, 2006, p.8).

Desse modo, sabe-se que esse rápido processo de urbanização resultou em problemas urbanos, tais como déficit habitacional, ocupações irregulares, falta de saneamento básico, poluição, congestionamentos, desemprego, entre outros. No próximo item será abordada especificamente a segregação socioespacial e a exclusão social relacionada à ausência dos equipamentos urbanos.



1.1.1A A Segregação Socioespacial e as Funções Sociais da Cidade

A discrepância social existente nas cidades se acentua cada vez mais, algumas possuem altos padrões tecnológicos e avançam tecnologicamente sobremaneira, no entanto não conseguem erradicar a pobreza, a exclusão social ou oferecer serviços básicos para a população, como o saneamento básico ou água tratada. No Brasil o desenvolvimento desigual assume proporções cada vez maiores, onde pequena parcela da população possui muitos recursos e outra grande parcela não possui direitos básicos, sendo dependente dos ineficientes serviços sociais prestados pelo Estado. Sobre essa situação Machado (2010, p.10), afirma:

Ao mesmo tempo em que as cidades possibilitam o acesso a uma variedade de atividades, produtos, serviços, é nelas que se acentuam a exclusão social, a pobreza, a falta de moradia, de transportes, de infraestrutura e a degradação ambiental. Questões que reforçam a sensação de insegurança no seu futuro.

Quanto à exclusão social, pode-se afirmar que esta é caracterizada pela falta de acesso a equipamentos urbanos, no qual a população não tem acesso a equipamentos básicos ou para ter acesso a estes está condicionada a grandes distâncias: “exclusão aos direitos mínimos de se viver em condições adequadas, e isso quer dizer direito ao conjunto de benefícios urbanos, tais como infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos” (MARISCO, 2003, p. 03). O Brasil apesar de a renda média nacional ser alta, ainda possui má distribuição de renda, gerando segregação socioespacial e desigualdades sociais.

Na década de 1980, com o início do processo de globalização, a segregação socioespacial e exclusão social se acentuam com a perda gradativa dos direitos fundamentais humanos, garantidos pela Declaração Universal dos Direitos Humanos. Com a globalização a economia começa a agregar valores cada vez mais excludentes e que refletem no padrão de organização das cidades, que se tornam cada vez mais fragmentadas (MARISCO, 2003, p. 04).

Sobre o processo de globalização e a queda dos índices da qualidade de vida, Santos (2000) afirma que as políticas sociais são abandonadas em detrimento do investimento na economia. Ou seja, com o objetivo de progredir a globalização, as políticas voltadas para atender as necessidades humanas básicas são abandonadas:

A atual subordinação ao modo econômico único tem conduzido a que se dê prioridade às exportações e importações, uma das formas com as quais se materializa o chamado mercado global. Isso, todavia, tem trazido como



consequência para todos os países uma baixa de qualidade de vida para a maioria da população e a ampliação do número de pobres em todos os continentes, pois, com a globalização atual, deixaram-se de lado políticas sociais que amparavam, em passado recente os menos favorecidos, sob o argumento de que os recursos sociais e os dinheiros públicos devem primeiramente ser utilizados para facilitar a incorporação dos países na onda globalitária. Mas, se a preocupação central é o homem, tal modelo não terá mais razão de ser (SANTOS, 2000, p. 72).

Para atingir níveis consideráveis de qualidade de vida urbana a busca pela equidade no acesso e na qualidade dos equipamentos urbanos, é um fator determinante, como foi visto nos itens anteriores, assim, tem-se a necessidade de identificar áreas urbanas com desigualdade, exclusão e insuficiente acesso a equipamentos urbanos, pois ao se estabelecer áreas vulneráveis a intervenção é o próximo passo. Sobre a importância de identificar as desigualdades, Mendes (1999) *apud* Machado (2004, p.5) afirma que:

[...] entender no espaço urbano, onde as desigualdades se manifestam para podermos intervir. Isso significa, reduzir as iniquidades pela discriminação positiva dos grupos sociais em situação de exclusão, aumentar a eficiência técnica das políticas públicas através de ações intersetoriais e aperfeiçoar a democracia, fazendo com que os diversos atores sociais compartilhem as decisões e criem instrumentos que permitam aos cidadãos expressarem seu direito de ter direitos.

De acordo com Viera (2011, p.21), a segregação socioespacial se acentua ainda mais em cidades médias, pois os aspectos ligados à política e economia - nos quais os atores envolvidos levam em consideração questões cada vez mais individuais em detrimento das necessidades coletivas - dificultam o planejamento urbano dessas cidades. Ao analisar as cidades médias é necessário, de acordo com Vieira (2011, p.21):

[...] a compreensão dos papéis exercidos pelos principais agentes da produção do espaço intraurbano, que acabam por produzir uma cidade cada vez mais desigual e excludente, privilegiando a valorização do capital e interesses privados em detrimento do desenvolvimento social e coletivo, promovendo ainda mais a exclusão social.

Atualmente, os autores que trabalham com a temática de cidades médias, tais como Garcias; Bernardi (2008), Rogers (2008), Machado (2004), entre outros, discutem a necessidade de uma cidade para todos, que inclua a comunidades através da planificação espacial e medidas sociais e econômicas que por si devam combater os problemas urbanos; discute-se a questão da cidade participativa e multifuncional em que os cidadãos devem possuir espaços de participação pública para a gestão urbana, conectados numa rede de ação



local. A cidade deve garantir igualdades sociais, integrando trabalho, moradia, lazer, transporte, saúde, cultura entre outros aspectos que proporcionam o bem estar e a qualidade de vida da sua população.

Portanto, a Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade e os Planos Diretores, em conjunto, surgiram com a finalidade de estabelecer diretrizes gerais para fortalecer a gestão democrática e a função social da cidade e da propriedade, objetivando a inclusão territorial e a diminuição das desigualdades, expressas na maioria das cidades brasileiras por meio das irregularidades fundiárias, da segregação socioespacial e da degradação ambiental (SANTOS JR.; SILVA E SANT'ANA, 2011).

Os autores Garcias e Bernardi (2008), classificam as funções sociais da cidade em três grandes grupos. No primeiro, encontram-se as funções urbanísticas, que influenciam o planejamento, a política e a legislação urbana. O segundo são as funções chamadas de cidadania, as quais se constituem em direitos sociais. Já o terceiro está relacionado às funções de gestão que objetivam garantir o bem estar da população, conforme apresentado no quadro 01.

Quadro 01: Funções Sociais da Cidade

FUNÇÕES URBANÍSTICAS	FUNÇÕES DE CIDADANIA	FUNÇÕES DE GESTÃO
Habitação	Educação	Prestação de Serviços
Trabalho	Saúde	Planejamento
Lazer	Segurança	Preservação do Patrimônio Cultural e Natural
Mobilidade	Proteção	Sustentabilidade Urbana

Fonte: GARCIAS E BERNARDI (2008). Org.: BRITO (2016).

Não são apenas essas funções sociais da cidade, a Constituição Federal (1988), aponta também outros aspectos. No entanto, esta classificação apresentada pelos autores permite uma reflexão para melhor sistematizar o estudo. A gestão e o planejamento urbano são importantes instrumentos para a implementação dos direitos fundamentais e essas funções sociais da cidade estão intimamente ligadas a esses direitos.

Quanto aos equipamentos urbanos que são elementos essenciais para garantir as funções sociais da cidade, é necessário considerar três fatores de acordo com Torres (2000, p.100):



- Conservação e manutenção, incrementando e otimizando a prestação de serviços, aproveitando as instalações em sua total capacidade;
- Reestruturação dos edifícios e instalações a fim de oferecerem melhores serviços dentro de um contexto dinâmico e implantando inovações;
- Produção de novas unidades, em localizações adequadas e dimensionadas para cobrir as necessidades ainda não satisfeitas, levando em conta os desejos da sociedade e considerando as tendências do crescimento demográfico.

Ou seja, ao se ofertar os equipamentos urbanos é necessário todo um processo de acompanhamento e conservação da qualidade e funcionamento dos mesmos, atentando para as necessidades da população e das mudanças ocorridas no espaço urbano. Para isso ser possível, o autor sugere o monitoramento dos equipamentos, ou seja, o acompanhamento dos mesmos e que permita comparações ao longo do tempo, tendo como objetivo a atualização de “um sistema multidimensional integrado de coleta, tratamento, arquivo e operação de dados ambientais, que permitam avaliar sistematicamente a qualidade de vida que a cidade oferece a seus moradores” (TORRES, 2000, p.101). Dessa forma, o monitoramento somado a percepção dos indivíduos complementam o mapeamento da realidade local e da solução dos problemas existentes.

Sendo assim o direito a cidade não se restringe apenas ao direito à moradia, mas a todos os equipamentos urbanos que são essenciais a qualidade de vida urbana e uma das formas de se ofertar maior equidade a população, principalmente àqueles que residem em áreas periféricas, é através da oferta de equipamentos urbanos em quantidade e qualidade aceitáveis, capazes de atender as necessidades básicas da população.

Tendo como aporte teórico o surgimento das cidades, a intensificação da urbanização e a assimilação das problemáticas advindas desse processo, é possível identificar a emergência de uma nova concepção de qualidade de vida associada ao urbano. As conceituações e definições deste último termo e sua evolução conforme as mudanças estruturais da sociedade serão apresentadas no subitem seguinte.

1.1.3. A Qualidade de Vida: Conceitos e Definições

Para que se compreenda a qualidade de vida urbana - tema central da pesquisa - é necessário retomar e apresentar a evolução do conceito qualidade de vida. Apesar de ele ser relativamente recente, assumiu um caráter popular exemplificado pela sua incorporação na linguagem cotidiana, ao mesmo tempo em que, nas discussões teóricas, passou a ser considerado como central na promoção de políticas de planejamento e de gestão do território, tendo como foco as cidades (SANTOS; MARTINS; BRITO, 2005). Desponta-se assim, como



um conceito abrangente no qual se interligam diversas áreas do conhecimento, abordagens e problemáticas.

Por isso nota-se certa dificuldade em conceituá-lo, pois existem diferentes formas de mensurá-lo, as quais estão sujeitas a modificações de acordo com a sociedade ou indivíduo que a percebe. Possui assim, um caráter multifacetado, interdisciplinar, mas que é capaz de abranger os aspectos sociais, ambientais e econômicos. O conjunto dessas características será discutido no presente subitem com o intuito de sequenciar a ordem dos fatos, além de esclarecer e auxiliar a interpretação do leitor.

Para Guimarães (2005, p.8) “desde os períodos mais antigos da história, as preocupações com a qualidade ambiental e de vida das pessoas têm sido registradas”. Na Antiguidade, por exemplo, “já existiam preocupações concernentes à manutenção do equilíbrio dessas duas variáveis, bem como sobre as interferências humanas no ambiente físico e os impactos ambientais consequentes” (GUIMARÃES, 2005, p.09).

Em meados do século XIX, estas mesmas antigas preocupações e outras mais, emergiram com intensidade crescente em razão das condições geradas pelas [...] fases iniciais da Revolução Industrial. Este período histórico revelou imagens de um cenário de misérias e exclusões sociais, econômicas e ambientais marcadas pela intensa poluição, péssimas condições de trabalho, deterioração dos ambientes naturais e construídos, baixa qualidade de vida, refletidas no acúmulo de resíduos, nos índices de longevidade e nas taxas de mortalidade, na alta concentração populacional nos centros urbanos, na expansão irregular e acelerada de áreas industriais, expressando também um caos nas inter-relações entre o ser humano e seu meio ambiente (GUIMARÃES, 2005, p.09).

O modelo de desenvolvimento e avanço tecnológico adotado e alcançado pela humanidade contrasta-se à ampliação da desigualdade na distribuição de bens e serviços e nas condições de vida da população, além de uma profunda degradação socioambiental (NAHAS et al, 2006). É nesse momento quando se verifica que o progresso social não poderia ser medido através do crescimento econômico, mas sim por meio do bem-estar social e da qualidade de vida proporcionada às pessoas (SANTOS, 2011, p.21).

Uma nova concepção do conceito se funde aos ideais do desenvolvimento sustentável que emergiam na década de 1960 e propunham uma maior equidade na distribuição dos recursos e benefícios, e à satisfação das necessidades básicas da população. Nesse período se reafirmou e se consolidou “o compromisso das gerações de hoje para com as gerações futuras de assegurar uma qualidade ambiental que possibilite a continuidade da reprodução da vida no planeta, em todas as suas manifestações” (NAHAS et al, 2006, p. 18).



Essa ética desenvolvimentista propunha também uma descentralização nas tomadas de decisão e a solidariedade, o que aparece claramente no relatório da Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento conhecida como Comissão Brundtland⁵ (PELICIONI, 1998, p.26).

Segundo Santos (2011, p. 21), nas décadas seguintes (1970 e 1980), ganha força a preocupação mundial com a problemática ambiental devido ao acelerado processo de urbanização e consequente agravamento da degradação ambiental. Na década de 1990, a qualidade de vida torna-se um conceito mais amplo e complexo reforçando a ideia - de não aceitação - de uma definição única.

Mais especificamente, em 1993, ocorre a realização da Primeira Conferência das “Cidades Saudáveis”, um projeto que convergiu com o programa “Cidades Sustentáveis”, instituído pela Comissão Europeia, que procurou incorporar questões da qualidade de vida nos seus instrumentos de planejamento (SANTOS, 2011, p.26).

A partir dos autores citados, fica evidente que as discussões alusivas à qualidade de vida se avolumaram nessa segunda metade do século XX. Conforme Santos et al (2005, p.12), primeiramente, elas se uniam aos sistemas de indicadores sociais, inserido nesse sistema, novos estudos foram desenvolvidos sobre qualidade de vida, sendo particularmente relevantes os relativos à qualidade de vida urbana que será abordada no item 1.1.4.

Qualidade de vida é então, para Guimarães (2004, p.15), o conjunto de oportunidades suficientes para uma vida digna, e não somente a ausência de doenças físicas, como se pensava no século XX. As oportunidades, segundo o autor seriam: “abrigo, água e alimento, estabelecidas a partir do contexto cultural em que o indivíduo vive, e também das condições sociais”. A saúde deixa de ser um estado biológico para ser compreendida como um estado que depende de fatores sociais que proporcionem condições dignas para se viver.

Quando o tema qualidade de vida é abordado, a associação com a saúde, como sendo um fator determinante para alcançá-la, é imediata. No entanto, a própria saúde não é somente a ausência de doenças, mas sim vários fatores equilibrados que em conjunto levam ao estado de se estar saudável. A definição clássica dada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) dispõe que: "saúde é um estado de completo bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades". Saúde representa, por isto, um bem-estar social:

⁵ Abordou perspectivas globais e de integração da questão ambiental e definiu concretamente o modelo de desenvolvimento sustentável. Participaram 170 Estados, que aprovaram entre os documentos, a Agenda 21 (LOPES, 2016).



Saúde social (bem-estar social) é aquela resposta ou ajustamento às exigências do meio, e depende fundamentalmente das condições socioeconômicas do agrupamento humano onde se vive, da distribuição da riqueza circulante, da oportunidade que se oferece ao indivíduo para que tome parte no esforço organizado da comunidade (FLECK, 2010, p. 15).

Como podemos ver a qualidade de vida supera a determinação do bem estar individual que por muito tempo a norteou. A busca por alcançá-la requer cidadãos que tenham noção da realidade desigual a qual pertencem e almejem lutar por equidade não só para si, mas para sociedade como um todo. Sobre essa superação individual ao coletivo, o autor comenta:

Qualidade de vida, assim, mais do que uma característica de uma sociedade deve delinear-se em torno das diversidades humanas. É a superação das necessidades básicas e secundárias à medida que extrapolam o campo do bem-estar como imagem-objetivo. É ir além da estrutura de vida do ator construindo-se na relação espaço e tempo (MACHADO, 2004, p.3).

Quanto às necessidades humanas, Abraham Maslow as define de uma forma semelhante à usada por Guimarães (2004, p.12). O autor afirma que a qualidade de vida estaria atrelada a uma escala de necessidades que passam das básicas (abrigo e proteção) até aquelas ligadas à estima e realização. Para Maslow (1987) essas necessidades estariam dispostas em uma pirâmide estratificada (figura 03), uma vez adquirido o nível básico, o cidadão passaria a aspirar imediatamente o nível superior, e assim por diante. No primeiro nível da pirâmide as necessidades fisiológicas seriam as necessidades físicas, como a fome, o sono e a necessidade de água. A segurança seria a noção de proteção contra violências externas. As necessidades sociais seriam os relacionamentos estabelecidos com outras pessoas ao longo da vida, bem como a noção de pertencimento a um grupo social. O status seria o reconhecimento e respeito da sociedade frente às qualidades do indivíduo e as suas conquistas e a estima, o reconhecimento do próprio indivíduo do seu valor. A autorrealização seria o último item da pirâmide e é o mais difícil de ser alcançado, nesse nível o indivíduo alcança sua independência e se torna aquilo que ele gostaria de ser, esse nível só é alcançado desde que os níveis da base tenham sido superados.



Figura 03: Hierarquia das necessidades



Fonte: MASLOW, Abraham H. Motivation and Personality. 3. ed. New York: Longman, 1987.

Ao conceituá-la, Forattini (1991) utiliza de princípios semelhantes ao de Maslow. O autor classifica as necessidades em concretas e abstratas, quanto maior o grau de satisfação atingido em cada necessidade mais próximo estará da qualidade de vida. As necessidades concretas seriam a alimentação e moradia, de uma forma geral o suprimento das necessidades humanas básicas, e as abstratas seriam aquelas com caráter pessoal, como a autoestima, a segurança, a percepção da qualidade de vida.

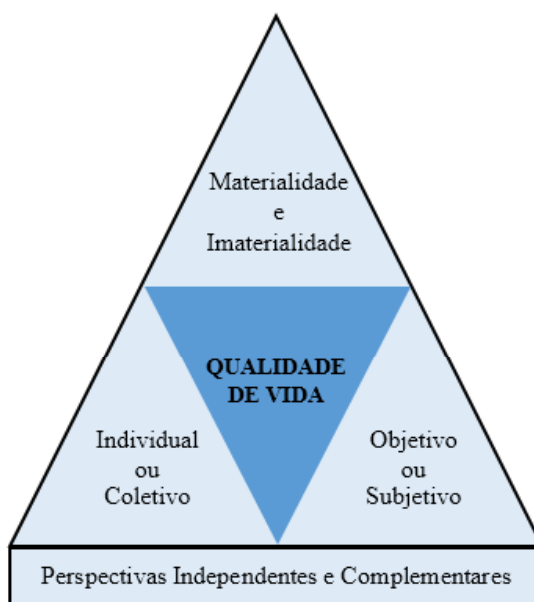
Além disso, o autor também define a qualidade de vida como a de caráter individual e coletiva, onde na primeira o indivíduo tem a sua capacidade funcional atingida e prejudicada individualmente e no segundo caso, fatores coletivos, tais como biológicos, sociais ou físicos estão presentes.

Ainda sobre as dicotomias existentes, ao definir qualidade de vida, Santos; Martins; Brito (2005) e Machado (2010) apontam para a existência de três âmbitos: material, coletivo, objetivo (figura 04):

Entre os aspectos materiais, que dizem respeito as necessidades humanas básicas e os imateriais; entre os aspectos individuais – relacionados com a condição econômica pessoal – e os coletivos, relacionados com os serviços básicos e os serviços públicos. Entre aspectos objetivos e subjetivos que podem ser apreendidos através de indicadores de natureza quantitativa ou da percepção subjetiva que as pessoas têm da qualidade de vida, respectivamente. (MACHADO, 2010, p.37).



Figura 04: O conceito qualidade de vida e suas perspectivas analíticas.



Fonte: SANTOS, 2011.

Todas essas perspectivas de análise não se excluem, mas se interligam e complementam. Nessa contribuição teórica fica notório que a qualidade de vida reflete essa interdependência conjugando os diversos níveis de análise (SANTOS et al, 2005, p.26).

Já para Herculano (2000, p.30), há duas formas frequentemente usadas para definir o que é a qualidade de vida. A primeira forma seria uma mensuração de caráter quantitativo, por exemplo, ao avaliar a saúde de uma determinada cidade seriam considerados aspectos como o número de hospitais, Unidades Básicas de Saúde da Família (UBSF's), quantidade de médicos atendendo ou para analisar as condições básicas de saneamento básico, seriam quantificados o número de domicílios que recebem água potável ou têm tratamento do esgoto. A segunda maneira de mensurar seria pelo grau de satisfação da população frente à qualidade de vida e as condições que possuem para alcançar seus objetivos.

Ainda sobre a satisfação pessoal da população como um fator subjetivo para obtenção da qualidade de vida, o urbanista Wilhelm (2003, p.09) afirma que para a satisfação plena, condições multidimensionais como a qualidade da habitação e o espaço coletivo envolvendo a cidade e à cidadania, são fundamentais. Ou seja, por mais que essa forma de mensurar a qualidade de vida seja subjetiva, o Estado e os gestores locais têm como dever garantir condições para uma vida satisfatória. Porém, é consenso entre os autores a alerta sobre a necessidade de levar em consideração as diferenças culturais e geográficas de cada população e dessa forma sobre as diferentes percepções de qualidade de vida de um grupo a outro.



Assim, há a necessidade de conscientizar e esclarecer para a população que a qualidade de vida urbana não se restringe mais, estritamente ao direito à saúde. Dessa forma, ao ampliar a visão sobre a abrangência do que de fato é a qualidade de vida urbana, a população poderá cobrar e exigir do poder público tudo aquilo que falta para a concretização dessa realidade. Em consenso, a qualidade de vida deve ser fundamental para o planejamento urbano, considerando todos os aspectos necessários, para que os gestores possam desenvolver um meio urbano saudável, contando com participação da população (KEINERT e KARRUZ, 2002, p. 32).

Em síntese, cabe reconhecer a sucessão de concepções e definições válidas para o termo qualidade de vida. Elas surgem em várias obras inseridas nas mais variadas áreas do conhecimento. Tendo em conta que as abordagens para o conceito podem ser múltiplas, não existe nenhuma definição completa.

A associação direta entre a qualidade de vida e as questões econômicas, por um considerável período, nortearam as discussões teóricas sobre a temática. Dada sua limitação de análise houve um criticismo relevante, assim, novas metodologias, agora incorporando, também, as questões sociais, passaram a despontar. Algumas delas serão descritas no próximo subitem.

1.1.3.1. A Evolução Conceitual da Qualidade de Vida: Do Econômico ao Social

Inicialmente, nos anos de 1960, a qualidade de vida era determinada por índices econômicos, como o PIB ou a renda per capita, tendo como base de análise uma visão meramente economicista, não contemplando aspectos essenciais como questões sociais e ambientais. Os países eram considerados com alto índice de qualidade de vida, de acordo com o poder de compra da população: quanto mais viagens realizavam ou adquiriam bens, mais próximo da qualidade de vida o país estaria.

Sobre a limitação de uso do PIB como indicador social, os autores Santos e Martins (2002, p.02) dizem:

Esta medida, correspondendo ao montante de bens e serviços gerados e sendo, assim, um indicador da riqueza produzida e distribuída, traduzia de forma global o crescimento económico verificado, mas não contemplava diversos aspectos fundamentais que permitissem analisar o desenvolvimento de uma sociedade.



Portanto, a crescente demanda por estatísticas sociais que pudessem avaliar realmente as condições de vida da população e que fossem além da usual ótica economicista do PIB per capita suscitou uma mobilização para a elaboração e organização sistemática de indicadores sociais (IBGE, 2010).

Neste período começaram a se avolumar evidências do descompasso entre crescimento econômico e melhoria das condições sociais da população. A despeito do crescimento do PIB, persistiam altos os níveis de pobreza e acentuavam-se as desigualdades sociais em vários países. Crescimento econômico não era, pois, condição suficiente para garantir o desenvolvimento social (JANNUZZI, 2002, p.54).

Ao final da década de 1960 inicia-se o processo de ruptura com a visão economicista da qualidade de vida. O termo no seu sentido mais amplo foi utilizado inicialmente pelo ex-presidente dos Estados Unidos, Lyndon Johnson⁶, ao afirmar em 1964 que “o progresso social não poderia ser medido através do balanço dos bancos, mas sim através da qualidade de vida proporcionada às pessoas” (KLUTHCOVSKY e TAKAYANAGUI, 2006, p.14). Concomitante a essa importante e determinante ruptura, surgem os indicadores sociais, originados após o reconhecimento das limitações dos indicadores econômicos para avaliar a qualidade de vida.

Os estudos relacionados à qualidade de vida procuravam se infiltrar nessa lacuna criada entre o econômico e o social, desenvolvendo análises e avaliações de indicadores obtidos por meio de fontes estatísticas oficiais na busca por maior validade e confiabilidade (a exemplo do PIB). No entanto, estes tipos de indicadores apresentavam natureza quantitativa, fundamentando-se em aspectos normativos e relacionados à sobrevivência e à subsistência dos seres humanos, levando a outra problemática ligada à universalização das necessidades em relação às diferenças culturais (GUIMARÃES, 2005, p. 12).

De maneira geral, sobre os indicadores pode-se afirmar que:

Os indicadores constituem informações condensadas, simplificadas, quantificadas, que facilitam a comunicação, comparações e o processo de decisão. Os indicadores sociais propõem-se, ainda, a ser um incentivo para a mobilização da sociedade afim de pressionar os que tomam as decisões (HERCULANO, 2000, p. 15).

⁶ 36º Presidente dos Estados Unidos (novembro de 1963 a janeiro de 1969).



Como exemplo, temos o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que surge, de acordo com Machado (2010, p.36), “como contraponto ao PIB⁷”. O Índice foi criado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)⁸, em 1990, e avalia três dimensões: índice de educação, longevidade e renda do país. A criação desse Índice foi fundamental para romper com a associação de que políticas públicas deveriam ser criadas para o desenvolvimento da economia e não para o avanço social da população e, por isso, foi determinante para a ruptura economicista.

Apesar de ser um importante marco dessa ruptura e ser amplamente utilizado como instrumento de mensuração e avaliação dos parâmetros da qualidade de vida, o IDH, por estar baseado em indicadores estatísticos tradicionais, segundo Guimarães (2005, p.17), “exclui muitos aspectos significativos, tais como a percepção e interpretação dos níveis de satisfação e de preferências individuais e coletivas, aspectos culturais e regionais”.

Em Ontário, Canadá, temos o exemplo da Quality of Life Index (QLI), no Brasil é conhecido como Índice de Qualidade de Vida (IQV) de Ferrans e Powers. O índice avalia a qualidade de vida e a satisfação da população, inclusive de pessoas acometidas por alguma doença, sob a ótica de quatro temas: saúde/funcionamento, psicológico/espiritual, socioeconômico e família. O método foi desenvolvido pela Dra. Carol Estwing Ferrans, pesquisadora do Departamento de Enfermagem Médico Cirúrgica da Escola de Enfermagem da Universidade de Illinois, Chicago. Sobre essa forma subjetiva utilizada para analisar a qualidade de vida, os autores Kimura e Silva (2009, p.1099) comentam: “A percepção subjetiva do nível de felicidade e de satisfação em relação aos diferentes aspectos da vida é considerada como o principal determinante no julgamento positivo ou negativo da qualidade de vida subjetivamente percebida”.

Outro exemplo a ser citado de análise da qualidade de vida, temos o WHOQOL – 100, também criado pela OMS, em 1997, o qual consiste na mensuração da qualidade de vida em pacientes que se encontram hospitalizados, a fim de obter a percepção dos mesmos. O método é composto por questionários que contemplam seis domínios para análise: físico, psicológico, nível de independência, relações sociais, ambientes e aspectos espirituais.

É comum também a criação de ranqueamentos competitivos e comparativos entre as cidades, não somente no Brasil, mas também em todo o continente americano e europeu, o

⁷O Produto Interno Bruto é um indicador econômico utilizado para representar em valores monetários todos os bens e serviços produzidos em um determinado local.

⁸Criado em 1965, órgão da ONU, o qual compõe a agência líder da rede global de desenvolvimento da ONU e está presente em 166 países do mundo.



qual avalia, por meio índices e indicadores qualitativos, a qualidade de vida nas cidades, termo que, usualmente, é substituído nos meios de comunicação, por outro mais atraente, denominado: “melhores cidades para viver”.

Essas análises apresentam hierarquias para apoiar decisões de realocação de residência ou de investimentos, ganhando grande projeção à medida que, tendem a ser valorizados fatores relacionados com a qualidade de vida oferecida pelo potencial local relacionado aos recursos humanos (SANTOS e MARTINS, 2002, p.46).

A título de exemplificação são apresentados dois exemplos dentre os vários existentes. O primeiro (figura 05), refere-se a uma publicação da Revista Exame baseada em uma pesquisa do Observatório das Metrópoles coordenado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Dentre os mais de cinco mil municípios brasileiros são listados os cem que apresentam o melhor e o pior quadro de bem-estar no país. Foram levados em consideração nessa análise cinco fatores: mobilidade urbana, condições ambientais e habitacionais, serviços coletivos urbanos e infraestrutura (BRETAS, 2016, p.12).

O segundo faz menção a uma publicação do portal Info Money realizada pela consultoria Macroplan. A pesquisa levou em consideração as cem cidades mais populosas do Brasil e os indicadores na área de educação, saúde, segurança, saneamento, população, economia, gestão, transparência e situação fiscal (SUTTO, 2017, p.10). Na figura 06 são apresentadas as dez melhores cidades brasileiras “para viver”.



Figura 05: As dez melhores e as dez piores cidades do Brasil em bem-estar, 2016.

EXAME				EXAME			
AS MELHORES				AS PIORES			
Cidade	Estado	Índice	Ranking	Cidade	Estado	Índice	Ranking
Buritizal	São Paulo	0,951	1º	Turiação	Maranhão	0,580	5465º
Santa Salete	São Paulo	0,941	2º	Mirinzal	Maranhão	0,579	5466º
Taquaral	São Paulo	0,937	3º	Campos Lindos	Tocantins	0,579	5467º
Dirce Reis	São Paulo	0,936	4º	Chaves	Pará	0,578	5468º
Santana da Ponte Pensa	São Paulo	0,936	5º	Mocajuba	Pará	0,578	5469º
Fernão	São Paulo	0,934	6º	Miguel Alves	Piauí	0,576	5470º
Águas de São Pedro	São Paulo	0,934	7º	Manoel Urbano	Acre	0,576	5471º
Pompéia	São Paulo	0,932	8º	Lago Verde	Maranhão	0,576	5472º
Antônio Prado de Minas	Minas Gerais	0,931	9º	Riacho Frio	Piauí	0,576	5473º
Votuporanga	São Paulo	0,931	10º	Nova Mamoré	Rondônia	0,575	5474º

Fonte: BRETAS, 2016.**Figura 06:** As dez melhores cidades “para viver” no Brasil, 2017.

Cidade	Nota geral (de 0 a 1)
1. Maringá, PR	0,731
2. Piracicaba, SP	0,721
3. São José do Rio Preto, SP	0,719
4. São José dos Campos, SP	0,715
5. Franca, SP	0,707
6. Campinas, SP	0,706
7. Jundiaí, SP	0,703
8. Limeira, SP	0,699
9. Curitiba, PR	0,696
10. Sorocaba, SP	0,691

Fonte: SUTTO, 2017.

Conforme Santos et al (2005), essas abordagens baseadas no estabelecimento de rankings apresentam várias limitações. É comum o fato delas se basearem em um número escasso de indicadores geralmente generalistas, também é comum elas se assentarem em um conjunto comum de dimensões da qualidade de vida.

Em síntese, pode-se concluir, que apesar de toda evolução teórica, muitas vezes a qualidade de vida é associada ao nível econômico, condições de saúde ou bem estar. Tais fatores de fato, são sim importantes para se alcançá-la, mas é importante e imprescindível que os gestores e a sociedade como um todo entendam que as questões urbanas, ambientais, sociais e culturais, compõem esse complexo campo, além de serem fundamentais para a construção de uma qualidade de vida equânime.

No próximo tópico buscou-se abordar a qualidade de vida, sob a ótica das questões urbanas e a relação desse tema com o acesso aos equipamentos urbanos.

1.1.2. A Qualidade de Vida Urbana e o Acesso a Equipamentos Urbanos

Nas últimas décadas, avolumaram-se os estudos dedicados a qualidade de vida com foco na realidade urbana. Nahas et al (2006) afirmam que o debate sobre a qualidade de vida urbana ganha ênfase nas décadas de 1970 e 1980, motivado pelo processo de crescimento e expansão das cidades ao redor do mundo. Na passagem da década de 1980 para 1990, especialmente nos países em desenvolvimento, verifica-se o agravamento dos problemas socioambientais nas cidades (criminalidade, exclusão social e pobreza, déficit habitacional, mobilidade e acessibilidade, acesso a infraestrutura e serviços urbanos). Nesse cenário, desenvolvem-se os estudos voltados à qualidade de vida urbana, expressados pelos sistemas de indicadores e elaborados com intuito de balizar a ação governamental.

Os autores Santos et al (2005) compartilham da mesma ideia elucidando que, não somente no contexto brasileiro, mas também em escala mundial, verifica-se uma tendência de crescente aumento da concentração populacional nas cidades, podendo assim justificar a consolidação de uma corrente de investigação direcionada a análise e compreensão da qualidade de vida nas áreas urbanas. A urbanização atual, muitas vezes intensa e desordenada, é geradora de um conjunto de problemáticas cuja influência nas condições de vida dos cidadãos importa conhecer e avaliar.

Alguns dos fatores que denotam a ausência de qualidade de vida urbana podem se evidenciar a partir de fatores como a exclusão social, vulnerabilidade social e privação



social. Para Nahas (2009, p.12) a evolução do conceito de qualidade de vida e sua mensuração na área urbana, requer: “i) **o dimensionamento da equidade de acesso aos bens e recursos urbanos por toda população**; ii) a avaliação da qualidade ambiental em “*stricto sensu*”, a partir de aspectos socioambientais; iii) discussão da sustentabilidade urbana ligada ao desenvolvimento humano”. Dessa forma, Qualidade de Vida Urbana é um termo que abrange o conceito de Qualidade de Vida e o de Qualidade Ambiental, mas que possui como foco o ambiente urbano e tudo aquilo que é necessário para manter sua qualidade.

Com o avanço do modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo Brasil - e que enfrentou muitas críticas, principalmente com o surgimento de movimentos ambientalistas - políticas elaboradas para otimizar o nível de equidade entre a população são negligenciadas; a má distribuição de renda e a falta de investimento em políticas públicas capazes de suprir necessidades básicas da população, são características dessa economia excludente. Apesar do grande avanço tecnológico, após a Revolução Industrial, de acordo com Nahas (2009), ampliação das desigualdades sociais e espaciais e a incorreta distribuição de bens e serviços, foram determinantes no impacto das condições de vida da população. Foi a partir da Revolução Industrial que o processo de urbanização se intensificou, a velocidade desse processo resultou em novos problemas ambientais e sociais, que passam a comprometer diretamente a qualidade de vida urbana. Diante desse contexto de exclusão social e segregação socioespacial, a população sem alternativas, é forçada a habitar em lugares sem condições básicas de saneamento e destinada a condições insalubres de trabalho.

Outro fator que impulsionou a evolução do conceito da qualidade de vida urbana foi à rápida urbanização, que se inicia com o êxodo rural⁹. As cidades vão sendo povoadas e por falta de acesso a áreas urbanas de qualidade, áreas periféricas e com grande distância dos equipamentos urbanos começam a ser habitadas: “[...] a explosão populacional ocasionado pelo êxodo do campo para a cidade contribuiu para o crescimento urbano não planejado, a favelização¹⁰ e a periferização¹¹” (MACHADO 2010, p.40). Através do gráfico 01, é possível ter dimensão do intenso crescimento da urbanização brasileira ao longo dos anos comparado com o decrescente percentual de domicílios na zona rural:

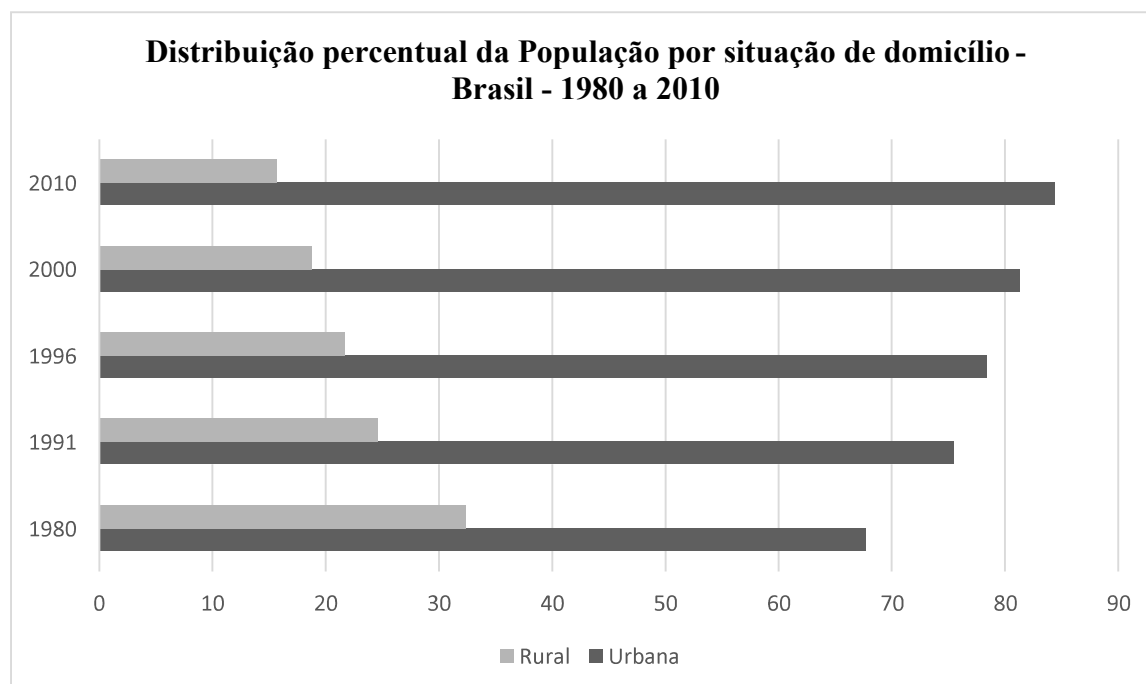
⁹Iniciado na década de 1960 no Brasil caracterizou-se pela migração de trabalhadores do campo para a cidade.

¹⁰ Entendido como o processo de surgimento e crescimento do número de favelas.

¹¹ Ocupação de áreas no entorno da cidade ou ao redor da área urbana.



Gráfico 01: Distribuição percentual da População por Situação de Domicílio - Brasil - 1980 a 2010.



Fonte: IBGE, 2010. Org.: BRITO, L. S., 2016.

Assim, tais fatores foram tornando a qualidade de vida, um termo utópico e distante. Foi a partir de 1960, com o crescimento desenfreado das cidades e as falhas no planejamento urbano, que o conceito da Qualidade de Vida passou a ser objeto de reflexão para as sociedades urbanas e ser utilizado não mais sob a ótica economicista de antes e sim com conotações sociais. Assim, na década de 1970, iniciam-se debates, a fim de propor novas alternativas para enfrentar problemas de ordem ambiental, social e de saúde da população. É nesse contexto que o acesso a equipamentos urbanos fica comprometido:

[...]houve um agravamento de problemas de ordem macroeconômica (desigualdades na distribuição de renda, subutilização e subvalorização da mão-de-obra etc.) e a emergência de precariedades na provisão de serviços e equipamentos urbanos, comprometendo a qualidade de vida da população, sobretudo dos segmentos de menor renda (CARDOSO, 2007, p. 177).

Como pode ser visto no quadro 02, um dos aspectos que compõe as dimensões para avaliar a QVU é a oferta de Equipamentos e Serviços.



Quadro 02: Aspectos e Dimensões da Qualidade de Vida Urbana

Econômicos	Ambientais	Sociais	Equipamentos e Serviços
Rendimento e consumo	Espaços Verdes	Cultura e educação	Educacionais, culturais
Mercado de trabalho	Qualidade do ar e da água	Segurança	Patrimônio e recursos naturais
Moradia	Ruído	Participação Política	Mobilidade e Transportes
Dinâmica Econômica	Infraestrutura básica	Saúde	Comércio e serviços

Fonte: MACHADO (2010). Org.: BRITO (2016).

Quanto à importância dos serviços e equipamentos urbanos para a QVU, Machado (2010, p.40), afirma que:

O planejamento e gestão da cidade tem como objetivo organizar e ordenar o meio físico-social e buscar o bom funcionamento dos sistemas da cidade e, portanto, devem ser considerados os diferentes serviços e equipamentos urbanos que têm uma importância capital para a habitabilidade. Neste sentido, pode-se dizer que resolver os problemas urbanos supõe a melhoria da qualidade de vida urbana, apesar da dificuldade em conjugar as diversas dimensões e determinar quais são os fatores que a qualifiquem ou quantifiquem.

De acordo Machado (2010, p.33), os equipamentos urbanos têm como objetivo “conformar uma unidade que revigora, diariamente, a vida cidadã”. No entanto o planejamento urbano a mercê dos interesses econômicos e especulativos, produzem espaços cada vez mais fragmentados, com o acesso aos equipamentos urbanos disponíveis na maioria das vezes somente aos centros urbanos. Ou seja, é essencial levar em consideração no dimensionamento da oferta, que o acesso aos equipamentos e serviços urbanos implique no deslocamento até os mesmos, o que pode exigir tempo e recursos (NAHAS et al, 2006, p. 03).

Desta forma, para dimensionar a qualidade de vida urbana de um lugar, em toda sua extensão conceitual, não basta enfocar as condições sociais em que se encontra a população: é indispensável mensurar também as condições materiais, físicas, oferecidas nos lugares – as ofertas de serviços – e, além disto, considerar nesta mensuração, as facilidades ou dificuldades de deslocamento para acessar, fisicamente, tais ofertas.

Mendonça (2006, p.14), afirma que “aspectos como a relação entre a distribuição territorial da população e a distribuição dos recursos, bem como a distribuição de renda apresentam-se como



importantes componentes na avaliação da qualidade de vida nas cidades”. O quadro 03 apresenta uma síntese da proposta de Mendonça (2006), por meio da sistematização de três agrupamentos temáticos para pensar as variáveis componentes da medição da qualidade de vida urbana.

Quadro 03: Agrupamentos temáticos e suas variáveis relacionadas à qualidade de vida urbana.

AGRUPAMENTOS TEMÁTICOS	VARIÁVEIS
HABITAÇÃO, INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE URBANA	1 - Déficit habitacional; 2 - Terras ociosas em condições de ocupação; 3 - Serviços de saneamento básico (abastecimento de água, rede e tratamento de esgoto, e coleta de lixo); 4 - Serviços de energia elétrica e telecomunicações; 5 - Acessibilidade aos locais onde se concentram as oportunidades de trabalho, as redes públicas de saúde e educação e outros; 6 - Condições ofertadas para a mobilidade através de meios não motorizados; 7 - Condições de circulação de pedestres.
FORMAS DE ORGANIZAÇÃO URBANA E AMBIENTAL	1 - Mescla de grupos sociais no espaço urbano; 2 - Grau de concentração e centralização do solo; 3 - Espaços públicos e equipamentos culturais.
GESTÃO PÚBLICA	1 - Controle urbano e ambiental; 2 - Democratização da gestão; 3 - Estrutura de apoio à cidadania; 4 - Capacidade de investimento.

Fonte: MENDONÇA, 2006.

De maneira geral, sob a ótica do planejamento urbano, são esses agrupamentos e suas variáveis subordinadas que podem ser consideradas no processo de avaliação da qualidade de vida urbana. Além disso, a autora enfatiza que:

A medição e a avaliação da qualidade de vida urbana podem constituir importante instrumento para o planejamento e a gestão urbana, na medida em que auxiliam no monitoramento da ação pública, permitem observar a desigualdade socioespacial e sua evolução e podem ser utilizadas como parâmetro para distribuição territorial de recursos, contribuindo, enfim, para os processos de tomada de decisão (MENDONÇA, 2006, p.22).

É vasto o conteúdo bibliográfico e as metodologias existentes que se propõem a mensurar e a avaliar a qualidade de vida urbana tanto no Brasil como em outros países,



principalmente por meio da criação de índices. A título de exemplificação, algumas delas serão descritas a seguir.

1.1.5. Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU): Um Panorama dos Principais Índices

Como discutido anteriormente o rompimento com a visão economicista de análise da qualidade de vida, iniciou-se o uso de indicadores sociais. A criação do IDH permitiu a iniciativa do desenvolvimento de indicadores semelhantes a ele, com a proposta de analisar as condições sociais de diferentes regiões. No Brasil, vários indicadores compostos de índices que “avaliam as condições, o nível ou a qualidade de vida de populações no meio urbano” (NAHAS, 2009, p.4) começaram a surgir. Inclusive iniciou-se também o uso de indicadores não só para as metrópoles, mas indicadores espaciais intraurbano, capazes de analisar bairros ou distritos: “a unidade espacial para o cálculo dos indicadores (e respectivos índices) não é mais o município como um todo, mas sim, sub-regiões no seu interior” (NAHAS, 2009, p.5).

Como exemplo de indicador de qualidade de vida urbana fora do Brasil, temos o Sistema de Monitorização de Qualidade de Vida Urbana, desenvolvido na Câmara Municipal do Porto, com a coordenação do Gabinete de Estudos e Planeamento, e com parceria do CEMPRE (Centro de Estudos Macroeconómicos e Previsão da Faculdade de Economia do Porto). O estudo propôs avaliar fatores que influenciam diretamente ou indiretamente as condições urbanas e dessa forma gerar subsídio para intervenções políticas na cidade, se tornando assim uma ferramenta permanente que auxilie na gestão e planeamento urbano. Ao final, os dados obtidos com o estudo na cidade do Porto são usados para comparação com os dados de Portugal, a fim de estabelecer um parâmetro geral da realidade da cidade.

A metodologia utilizada constitui-se de 4 temas: condições ambientais, condições materiais coletivas, condições econômicas e o tema sociedade. Sendo que para cada um dos temas tem-se os indicadores específicos de natureza qualitativa, para analisá-los. Como por exemplo, o tema espaços verdes, dividido entre os indicadores espaços verdes públicos per capita ($m^2/hab.$) e extensão de ruas arborizadas(m). Ao final do estudo é gerado um quadro síntese com todos os resultados obtidos, no qual é possível ver a unidade utilizada para avaliação de cada indicador (como por exemplo, a unidade utilizada para analisar os espaços verdes públicos per capita foi à unidade $m^2/hab.$ e a extensão de ruas arborizadas foi à unidade de Km), o valor encontrado no ano de estudo (2002), a tendência evolutiva do indicador,



sendo classificado em: crescimento com impacto positivo para a QV; diminuição com impacto positivo para a QV; estabilidade; crescimento com impacto negativo para a QV e diminuição com impacto negativo para a QV e a apreciação presente da situação em termos de qualidade de vida: boa, razoável e má.

O quadro 04 esquematiza os temas utilizados para a composição do IQVU:

Quadro 04: Indicadores utilizados para o cálculo do IQVU na cidade do Porto.

Condições ambientais	Condições materiais coletivas	Condições econômicas	Sociedade
Espaços verdes	Equipamentos culturais	Rendimento e consumo	Dinâmica cultural
Clima	Equipamentos esportivos	Mercado de trabalho	Educação
Ruído	Patrimônio	Mercado de habitação	População
Qualidade do ar	Equipamentos educativos	Dinamismo econômico	Segurança
Qualidade da água	Equipamentos sociais e de saúde	-----	Participação cívica
Recursos naturais	Mobilidade	-----	Problemas sociais
Infraestrutura básica	Comércio e serviços	-----	Saúde

Fonte: SANTOS et al (2005). Org.: BRITO (2016).

Quanto à análise subjetiva (satisfação dos moradores), o estudo propõe questionários compostos por questões fechadas baseados em três pontos principais: o conceito geral de qualidade de vida, avaliação da situação da cidade do Porto e a qualidade de vida na área da residência do entrevistado. O indicador, assim como os outros que serão apresentados, aponta a importância de análises técnicas com dados objetivos agregados a questões subjetivas, como a percepção dos moradores, no entanto o estudo realizou apenas a seleção dos indicadores.

Já no Brasil, nas últimas décadas do século XX, seguiu-se a tendência internacional de indicadores gerando uma série de informações e dados sobre condições, nível e qualidade de vida (ROGGERO e LUCHIARI, 2015). Dentro desse contexto, alguns municípios brasileiros voltaram-se ao entendimento e difusão dessa ideologia. Há exemplos a serem destacados em Curitiba - PR, Porto Alegre - RS, Belo Horizonte - MG, São Paulo - SP e Santo André - SP. Alguns desses exemplos serão mencionados no presente subitem.



Os estudos que envolvem a mensuração da qualidade de vida abordam os aspectos mais objetivos acerca da temática, embora exista a preocupação de se avaliar a satisfação/insatisfação da população com relação às condições de vida, considerados aspectos subjetivos. Entretanto, estes aspectos subjetivos geralmente são abordados em forma de amostragem, sendo, portanto transformados em pesquisa de opinião de um grupo, logo, mesmo os aspectos subjetivos para serem considerados nestes estudos necessitam de certa objetividade, pois dizem respeito à coletividade.

Com o objetivo de mapear a QVU em Pouso Alegre, foram elaborados três índices: qualidade ambiental, socioeconômico e educação, que ao final compõe o Índice de Qualidade de Vida Urbana do município. A escala de valores de cada índice foi calculada com base nos critérios utilizados no IDH, sendo que o valor de cada índice é igual ao quociente entre: “a diferença entre o valor observado e o mínimo possível; e a diferença entre os limites máximos e mínimos possíveis”, sendo que os valores são transformados em uma escala de 0 a 1. Ao analisar a qualidade ambiental, por exemplo, utilizou-se para avaliar a cobertura vegetal o Índice de Vegetação de Densidade Normalizada. Ao final foi gerado um mapa no qual é possível ver os setores censitários que apresentam melhor ou menor índice, sendo que as regiões que apresentam resultados mais satisfatórios de QV são áreas mais privilegiadas da cidade, ressaltando assim, os lugares onde há mais necessidade de investimentos (MIRANDA et al, 2012, p.33).

No município de Embu localizado na região sudoeste da Região Metropolitana de São Paulo, foi utilizado o geoprocessamento para analisar a QVU. As dimensões consideradas foram qualidade ambiental, nível socioeconômico e educação, que foram compostas por índices básicos e através dos quais desenvolveu-se a geração do Índice Sintético de Qualidade de Vida Urbana”. Para o cálculo da escala de valores de cada índice, foi utilizado o mesmo critério do estudo citado acima no município de Pouso Alegre – MG, e ao final também foi gerado um mapa demonstrando os resultados para cada dimensão analisada. Ao final do estudo constatou-se que os resultados mais satisfatórios dos índices estão na região centro-oeste e em alguns setores isolados da região leste do município, sendo que essas áreas, são áreas mais privilegiadas da cidade, na qual o nível econômico dos moradores também é maior (MORATO, 2004).

Outro exemplo a ser citado é o IQVU – BR. Surge através da parceria do Ministério das Cidades e o Instituto de Desenvolvimento Humano Sustentável da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (IDHS/PUC) e foi desenvolvido entre novembro de 2004 a



dezembro de 2005. O objetivo do índice é retratar a disponibilidade dos serviços urbanos nos municípios brasileiros e em sua mensuração é considerado a “possibilidade espacial de acesso da população” (NAHAS, 2009, p. 4), somado aos índices que analisam o acesso social. Tal junção de indicadores deve-se ao fato de que muitas vezes, os equipamentos urbanos existem, mas o acesso a eles depende da distância, uma vez que muitas famílias dependem do uso exclusivo do transporte público, que por sua vez não oferece a qualidade necessária para que os usuários possam circular a longas distâncias em busca de saúde, lazer e educação. Por isso a autora alerta para importância da análise estar para além das condições sociais, pois é necessário mensurar também as condições de acesso da população, bem como a capacidade de deslocamento até os equipamentos. É importante destacar que o índice mensura as desigualdades intermunicipais e não as desigualdades intraurbanas.

De forma concisa o índice consiste em “representar numericamente a qualidade de vida que determinada região - bairro ou conjunto de bairros - oferece aos seus moradores e de outras regiões, que ali buscam serviços” (FAHEL, 2015, p.14). O índice é composto por 11 variáveis: abastecimento; assistência social; educação; esportes; cultura; habitação; infraestrutura urbana; meio ambiente; saúde; serviços urbanos; segurança urbana, onde cada uma possui um componente para avaliação e os indicadores que necessitam para avaliá-las. A variável serviços urbanos, por exemplo, foi definida entre dois componentes: serviços pessoais e serviços de comunicação e tecnologia. Ao final foram produzidos 75 indicadores que irão representar a quantidade e qualidade do tema analisado, no quais será gerada uma nota final para cada Unidade de Planejamento.

Em Belo Horizonte – MG, através de uma equipe multidisciplinar de pesquisadores da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais em parceria com a Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte foi desenvolvido o Índice de Qualidade de Vida Urbana para Belo Horizonte no ano de 1996:

É um dos instrumentos de planejamento da Prefeitura de Belo Horizonte, sendo utilizado como critério para distribuição dos recursos do Orçamento Participativo. O IQVU é um índice multidimensional intraurbano (composto por 38 Indicadores) que quantifica a desigualdade espacial no interior do tecido urbano da cidade em termos do acesso e disponibilidade dos bens e serviços, apontando as áreas mais carentes de investimentos públicos e expressando, em números, a complexidade de fatores que interferem na qualidade de vida dos diversos espaços de Belo Horizonte (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2017).



O índice é composto pelo IQVU e pelo Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) e são calculados através de indicadores georreferenciados de acordo com as 81 Unidades de Planejamento (UP). Assim como o IQVU – BR, o Índice utiliza onze variáveis.

O cálculo envolve algumas etapas tais como:

Coleta e georreferenciamento dos dados, cálculo dos indicadores, padronização dos indicadores, agregação dos indicadores em componentes, agregação dos componentes em variáveis, agregação das variáveis no índice síntese do IQVU (FAHEL, 2015, p. 29).

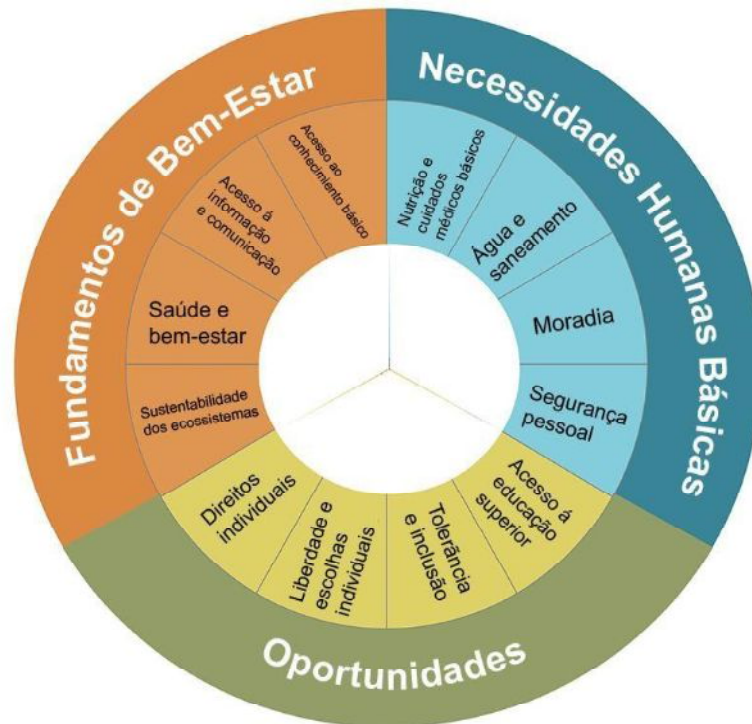
Pode-se elencar algumas características do Índice, tais como: a sua construção se deu através de processo participativo, no qual os gestores públicos ajudaram na escolha dos índices e pesos que o compõe, o Índice avalia não só a quantidade de serviços públicos, mas a qualidade da oferta. As fontes de dados usadas para compor os indicadores, são estatísticas atualizadas em curto ou médio prazo, se adequando às mudanças urbanas, além disso, o cálculo final prevê uma medida de acessibilidade, formulada de acordo no tempo de deslocamento de uma região a outra, uma vez que moradores de determinada região, se deslocam até outras regiões, onde a oferta de serviços é mais satisfatória. Outra característica do Índice que merece destaque foi o uso do Método Delphi¹², no qual são aplicados questionários, através de instrumentos que mantenham o anonimato dos participantes. As respostas que mais obtêm consenso são as que irão compor o índice.

Outro índice a ser citado, é o Indicador Global do Índice de Progresso Social (IPS). O Índice utiliza de 50 parâmetros que compõe a qualidade de vida da população, sendo eles: saúde, moradia, segurança pessoal, acesso à informação e à educação, saneamento básico, sustentabilidade e tolerância a diferenças, dentro de três temas, a saber, fundamentos de bem estar, necessidades humanas básicas e oportunidades. O índice utiliza de uma escala de 0 a 100, sendo que no ano de 2014 o Brasil somou 69,97 pontos na média geral, ocupando o 46º lugar entre 132 países. Países com pontuação igual ou superior a 72 (Chile, Uruguai, Costa Rica, Argentina e Panamá) representam desafios menores no âmbito de bem-estar social. Dentre esses, o Chile ocupou a melhor posição, com uma pontuação de 82.12.

¹²Através de questionários, é consultado a opinião de um grupo de especialistas sobre determinado assunto. Os questionários são aplicados diversas vezes até que seja obtido um consenso de respostas. “Pressupõe-se que o julgamento coletivo, ao ser bem organizado, é melhor do que a opinião de um só indivíduo. O anonimato dos respondentes, a representação estatística da distribuição de resultados, e o ‘feedback’ de respostas do grupo para a reavaliação nas rodadas subsequentes são as principais características deste método” (WRIGHT; GIOVINAZZO, 2000, p.55).



Figura 07: Dimensões que compõem o Índice de Progresso Social.



Fonte: PROGRESSO SOCIAL, 2017.

Dessa forma, ao analisar os estudos existentes sobre a temática, é possível afirmar que tal campo apresenta diferentes fatores de mensuração e análise e se diversifica de acordo com as áreas do conhecimento, sendo que tais divergências podem ser notadas através da:

Adoção de critérios objetivos, subjetivos, ou ambos; na consideração ou não dos diferentes estilos de vida; na distinção entre os aspectos materiais e imateriais; de fatores individuais e coletivos; em perspectivas economicistas, psicológicas ou no enfoque das necessidades básicas (MORATO, 2004, p. 96).

No entanto, metodologias que têm como foco a quantificação de análise da QVU tendem a ser mais valorizadas, em detrimento de análises subjetivas, nas quais a percepção e satisfação da população sobre a QVU são pouco abordadas. Apesar de tais diferenças, ainda de acordo com Morato (2004, p.97), “as metodologias de mapeamento da qualidade de vida em áreas urbanas aproximam-se na medida em que valorizam indicadores referentes à infraestrutura urbana, à qualidade ambiental e às características demográficas e socioeconômicas”.

Assim, mediante o estudo dos indicadores existentes, foi selecionada a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, pois além de possuir maior aplicabilidade no estudo de bairros e permitir a junção de outras ferramentas de análise, como a percepção dos moradores, ela



avalia a QVU sob a ótica da inserção urbana, se adequando melhor a proposta do estudo. Sendo assim, a partir do próximo capítulo será descrito detalhadamente o uso das técnicas utilizadas na presente pesquisa, bem como informações da própria ferramenta e os parâmetros utilizados.



CAPÍTULO II – METODOLOGIA

A presente pesquisa se caracteriza como básica, pois explorou a temática sobre qualidade de vida urbana e os métodos para a sua análise. Através da pesquisa exploratória realizada por levantamento bibliográfico, foi possível obter mais informações sobre a temática estudada, auxiliando assim na delimitação e definição dos objetivos e das hipóteses. Além disso, foi possível selecionar a ferramenta metodológica, a saber, a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana.

Para a pesquisa aplicada utilizou-se da documentação direta extensiva que se caracteriza pelo uso de questionários. Além disso, realizou-se uma documentação direta explicativa, ou seja, foi conduzida através do estudo de campo no bairro Santa Mônica que por sua vez utilizou-se de questionários e observação em campo.

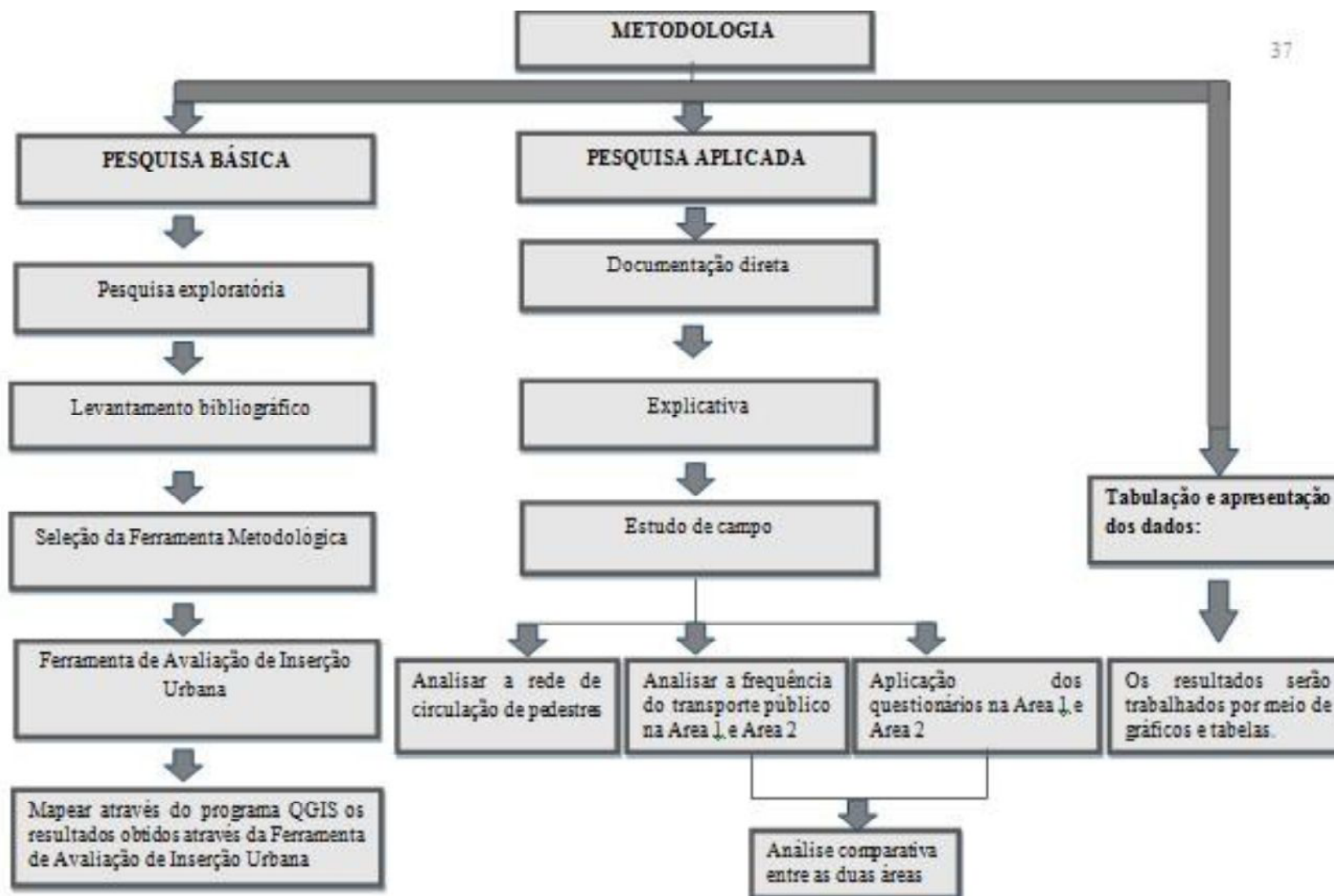
Já para a aplicação dos questionários, com o objetivo de obter a percepção dos moradores foi utilizada uma abordagem qualitativa. Os questionários de acordo com Gil (2008, p.121), têm como objetivo:

Construir um questionário consiste basicamente em traduzir objetivos da pesquisa em questões específicas. As respostas a essas questões é que irão proporcionar os dados requeridos para descrever as características da população pesquisada ou testar as hipóteses que foram construídas durante o planejamento da pesquisa. Assim, a construção de um questionário precisa ser reconhecida como um procedimento técnico cuja elaboração requer uma série de cuidados, tais como: constatação de sua eficácia para verificação dos objetivos; determinação da forma e do conteúdo das questões; quantidade e ordenação das questões; construção das alternativas; apresentação do questionário e pré-teste do questionário.

Assim, é importante que estudos que envolvam a temática da qualidade de vida urbana, levem em consideração um conjunto de indicadores que atuem em sinergia e não somente indicadores isolados gerando análises segregadas, mas que considerem também a opinião dos moradores. Dessa forma, a partir da observação da área de estudo e ainda dos pressupostos teóricos e métodos analisados, a metodologia de estudo foi estruturada em duas questões fundamentais: a) Oferta de equipamentos (públicos ou privados), comércio e serviços; e b) Noção de qualidade de vida pela população amostrada. Para tal, foram utilizados os parâmetros estabelecidos pela Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana. O organograma 1, apresenta os principais aspectos da metodologia de estudo.



Organograma 01: Aspectos principais da metodologia empregada



Fonte: BRITO, L. S., 2016.

2.1. Coleta de Dados e Informações

As duas áreas de estudo foram mapeadas, demonstrando a distância dos equipamentos urbanos. Para analisar as opções de transporte e a frequência do transporte, foram utilizados dados disponibilizados no portal da Prefeitura Municipal de Uberlândia (PMU), no site da Supersit, no aplicativo Moovit e através da coleta de informações em campo.

Para obter a percepção dos moradores com relação à qualidade de vida urbana que possuem, foram aplicados questionários com questões abertas e fechadas. Através da pesquisa buscou-se compreender de que forma o ambiente urbano contribui para uma maior ou menor percepção de qualidade de vida dos moradores e se há condições suficientes de acesso a bens e serviços públicos no bairro.

De acordo com Machado (2010), a qualidade de vida urbana também pode ser analisada através de indicadores subjetivos, como a percepção dos moradores. Diante disso e a fim de não restringir a pesquisa apenas a dados técnicos, foram aplicados questionários nas duas áreas selecionadas dentro do bairro, abordando diferentes aspectos que envolvem a QVU. Além disso, estudos que combinam abordagens objetivas (avaliações técnicas) e subjetivas (percepção dos moradores), são as mais completas para analisar a QVU de acordo com Fahel (2015, p.12). Sendo assim a emergência de estudos enfocando aspectos subjetivos, qualitativos e apreciativos, que se fundamentaram na percepção das pessoas e dos grupos em relação a sua qualidade de vida, e na atualidade, também é incorporado como mais um critério, o dimensionamento físico espacial sob diversas escalas (GUIMARÃES, 2005).

Quanto a utilização dos mapas, Miranda, Morato e Kawakubo (2012, p.25) afirmam que: “é necessário mapear a qualidade de vida urbana a fim de se realizar um diagnóstico dos principais problemas e subsidiar a formulação de prioridades nas políticas públicas”.

Através do quadro 05: síntese de métodos e atributos aplicados na pesquisa foi demonstrado alguns aspectos que o estudo buscou responder e os instrumentos utilizados para solucionar as questões. Essa forma de sintetizar a metodologia utilizada foi fundamental para direcionar a pesquisa e orientar as etapas a serem seguidas.



Quadro 05: Quadro síntese de métodos e atributos aplicados na pesquisa.

ASPECTO	O QUE PRETENDO DESCOBRIR?	INSTRUMENTO
Problemas encontrados no bairro;	Principal fonte de insatisfação dos moradores;	Questionário;
Aspectos positivos encontrados no bairro;	Principal fonte de satisfação dos moradores, o que é considerado positivo;	Questionário;
Qualidade de vida urbana do bairro;	A percepção dos moradores sobre a sua qualidade de vida urbana;	Questionário;
Qualidade do transporte público;	Avaliar o nível de satisfação do morador sobre o transporte público, a quantidade de linhas disponíveis e a frequência;	Questionário; Estudo de campo; ITDP.
Oferta de equipamentos urbanos, comércio e serviço;	Se existe a presença ou não e a distância dos equipamentos urbanos;	Questionário; ITDP; Mapa da oferta de equipamentos urbanos.
Rede de circulação de pedestres;	A qualidade das calçadas.	Estudo de campo.

Fonte: BRITO. L. S.2017.

2.2. Definição dos Métodos e Área de Estudo

A definição das áreas a serem analisadas em campo se deu por meio do critério renda - neste caso em função do número de banheiro nos domicílios particulares permanentes. A escolha desse critério visa à análise do acesso ao conforto sanitário, pois a quantidade de banheiros diz respeito ao padrão de qualidade da habitação, quanto maior o nível de renda, maior será a possibilidade de mais de um banheiro no domicílio.

Com base nos dados do Censo 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), foi possível obter o número de domicílios por setores censitários que tinham 1 banheiro de uso exclusivo do domicílio no período em que foi realizado o censo. A partir deste dado, foram selecionados três setores censitários que apresentaram número de domicílios na referida condição e, outros três - com menor número de domicílios - com apenas 1 banheiro de uso exclusivo, conforme detalhado no item 3.1.1. Características das Áreas de Estudo do Capítulo III - Resultados e Discussões (ver Mapa 03).

Para a análise da distância dos equipamentos foi gerado um buffer radioconcêntrico com os limites em quilômetros estabelecidos pela Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, através do software Quantum GIS, utilizado para a identificação dos equipamentos presentes no seu entorno, tais como: unidades de saúde, escolas, comércio e serviços, academias de esporte e museus. A identificação de tais equipamentos contou com o auxílio da ferramenta Google Street View, do software Google Earth e de fotografias tiradas em campo. A análise das calçadas teve por princípio as mesmas técnicas de geoprocessamento (fotointerpretação e aquisição vetorial de dados) aplicadas na escala da rua tendo o auxílio além das ferramentas supracitadas, o Google Satélite, por meio do plugin Open Layers, no software Quantum GIS.

2.3. Percepção Moradores

Ao analisar a QVU, muitos estudos se limitam apenas a aspectos técnicos, sem levar em consideração fatores subjetivos como a satisfação da população. Sobre a relevância dessa forma de análise Machado (2010, p.41) aponta sobre a necessidade da combinação de diferentes aspectos tais como: “oferta/demanda, dos atores sociais envolvidos e do território”, assim insere-se a importância em determinar o “grau de satisfação dos moradores”.



A amostragem utilizada para aplicar os questionários foi elaborada conforme a quantidade de domicílios das áreas de estudo. A amostra, segundo Oliveira (2001) é parte da população estudada, podendo ser probabilística ou não probabilística. Para pesquisas científicas a amostra não probabilística não é recomendada uma vez que os elementos são selecionados por conveniência, não sendo possível generalizar os resultados. Dessa forma a escolha para a pesquisa foi a amostragem probabilística uma vez que através dela é possível gerar uma “generalização estatística, por apoiar-se em cálculo estatístico” (PRODANOV e FREITAS, 2013, p.98).

Dessa forma, para obter a percepção dos moradores na presente pesquisa, foram aplicados 80 questionários (Apêndice 01), sendo 35 na Área 1 e 45 na Área 2. A amostragem utilizada foi a amostragem por conglomerado. De acordo com Gil (2008, p.93) “A amostragem por conglomerados é vantajosa quando é elevado o custo de preparação de uma lista de toda a população. Neste caso, basta elaborar a lista da população dos conglomerados e não a da população total”. A amostragem é feita em bloco (conglomerado), como por exemplo, o caso de um bairro, garantindo a chance de considerar todas as possibilidades de variações da população estudada dentro da amostra. Na Área 1 e na Área 2, a aplicação dos questionários foi realizada em 1 bairro e 2 bairros respectivamente, respeitando a proporção das áreas, pois a Área 2 é maior. A escolha dos bairros foi aleatória e para isso os bairros foram numerados e sorteados.

A aplicação dos questionários teve como objetivo analisar 4 aspectos:

Aspecto 1 - Percepção dos moradores – Nesse item será qualificado a noção da QVU dos moradores, bem como questões como o desejo de mudar do bairro, e aspectos negativos e positivos do mesmo. O objetivo desse aspecto é ter um panorama geral da percepção dos moradores em relação a QVU;

Aspecto 2 - Qualidade do ambiente construído – Através desse aspecto foi possível analisar a satisfação dos moradores em relação a sua moradia, as calçadas do bairro, bem como da iluminação e arborização, ressaltando que os itens calçadas e iluminação pública também foram analisados pela Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana.



Aspecto 3 - Transporte – Através do conjunto de respostas desse aspecto, foi possível saber o meio de locomoção mais utilizado dos moradores, a satisfação em relação ao transporte público e o principal fator que prejudica a mobilidade do trânsito no bairro.

Aspecto 4 - Acesso a equipamentos urbanos – Esse aspecto, que também foi analisado através da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, permitiu conhecer a satisfação dos moradores com a distância dos postos de saúde, bem como o principal equipamento urbano que mais faz falta no bairro.

De acordo com Voordt e van Wegen (2013), sendo que estes são muito úteis quando o grupo de avaliação é grande, e assim permitem colher as informações de uma forma econômica. Como vantagens, podemos citar a possibilidade de análise estatística pelo computador e o anonimato de cada entrevistado, além da praticidade de aplicação. As desvantagens seriam o pouco tempo disponível para explicar e fazer perguntas complementares e a possibilidade de obter poucas respostas.

Paschoal (2000, p.21) afirma que avaliar a qualidade de vida de forma subjetiva é a mais indicada, ou seja, considerar a qualidade de vida percebida pela pessoa. Desse modo, o autor ressalta a importância de valorizar a opinião dos indivíduos, para evitar avaliar a qualidade de vida dentro de um modelo construído previamente, já que o importante é conhecer a percepção das pessoas sobre o que é qualidade de vida na percepção delas.

Machado (2010, p.37) ao apontar as dicotomias existentes na conceituação da qualidade de vida, descreve os aspectos subjetivos e objetivos, os quais podem ser avaliados através da percepção dos moradores ou de indicadores quantitativos, respectivamente. Além disso, ao ter dimensão da satisfação dos moradores é possível que as políticas desenvolvidas estejam de acordo com as necessidades da população, a importância de obter respostas diretas dos moradores, proporcionará conhecimentos mais profundos do objeto de estudo:

Uma vantagem inicial mencionada por aqueles que valorizam a participação dos cidadãos é que a aquisição de informações sobre a importância que eles dão para os diferentes campos relativos à qualidade de vida representa um apoio importante para a definição de políticas e para o estabelecimento de metas de longo prazo compartilhados pela comunidade (FAHEL, 2015, p.10).



Dessa forma, nesse estudo, foi considerada a percepção da QVU dos moradores residentes no bairro Santa Mônica localizado no município de Uberlândia – MG e a qualidade da inserção urbana do bairro obtida através da Ferramenta de Avaliação de Inserção que será descrita no próximo tópico.

2.4. Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana

A Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana foi selecionada para o método do estudo, pois é completa no sentido de qualificar o acesso aos equipamentos urbanos, além de analisar aspectos como o transporte e a rede de circulação de pedestres.

Essa metodologia foi desenvolvida pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), para avaliar a qualidade dos projetos do Minha Casa Minha Vida (Faixa 1), e dessa forma estabelecer parâmetros, que não sejam limitados apenas a definir se determinado projeto é ou não aceitável, mas para: “garantir espaços públicos que promovam a sociabilidade, a circulação confortável dos pedestres e o pleno acesso ao transporte público e a equipamentos, comércio, serviços e a outras atividades essenciais a vida urbana” (SCHVARSBERG, et al., 2012, p.3).

Os parâmetros obtidos com essa ferramenta metodológica são capazes de identificar se há condições básicas de habitação para os moradores, bem como o acesso a bens públicos e acesso a cidade. Para isso a metodologia utiliza de três temas, constituídos por indicadores que irão definir (ou estabelecer) os parâmetros. Tais parâmetros foram baseados em “referências largamente difundidas no campo do planejamento urbano e do urbanismo e procuram estabelecer uma métrica precisa para cada indicador” (SCHVARSBERG, et al., 2012, p.3). Além disso, os parâmetros utilizados nessa ferramenta foram testados através de metrópoles regionais ou cidades médias brasileiras, sendo indicada para contextos semelhantes. Para a utilização em cidades menores, é importante a adaptação dessa ferramenta às diferentes e específicas situações encontradas.

Nahas (2002, p.2), em sua definição sobre como avaliar a qualidade de vida urbana, aponta que uma das formas é através do dimensionamento da equidade de acesso da população aos bens e recursos. Assim a escolha do método do ITDP está pautada nessa referência, pois através dos parâmetros utilizados no método e na percepção dos moradores, será possível diagnosticar o acesso a bens e serviços pela população do bairro.



2.4.1. Parâmetros de análise da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana

A forma utilizada para qualificar os itens avaliados na ferramenta divide-se em: Bom, Aceitável e Insuficiente. Para que o projeto ou objeto de estudo seja aprovado de acordo com essa metodologia, é necessário que os indicadores recebam uma avaliação no mínimo ACEITÁVEL, e caso haja algum INSUFICIENTE o projeto é reprovado, sendo recomendadas medidas que visem o aprimoramento do desempenho de determinado indicador. Para essa pesquisa foram utilizados os seguintes temas:

Tema 1: Transporte

Indicador 1: Opções de transporte;

Indicador 2: Frequência do transporte.

Tema 2: Oferta de Equipamentos Comércio e Serviços

Indicador 3: Usos Cotidianos;

Indicador 4: Usos Eventuais;

Indicador 5: Usos Esporádicos.

Tema 3: Desenho e Integração Urbana

Indicador 9: Rede de Circulação de Pedestres

2.4.1.1. Transporte

Este item avalia a qualidade do transporte público através da quantidade de linhas ofertadas e a disponibilidade de oferta do serviço nas proximidades da área analisada. Assim, é possível saber se o bairro oferece suporte para os moradores terem acesso ao restante da cidade. Quanto à importância de analisar a acessibilidade da população, Fahel (2015, p.11) afirma que “a acessibilidade também é especialmente importante para a consideração de questões de equidade espaciais, já que tem papel fundamental na distribuição física de instalações públicas ou serviços em áreas urbanas”. Em muitos casos os equipamentos urbanos existem e até estão de acordo com os limites estabelecidos pela Ferramenta, no entanto, se a distância necessita do uso do transporte público, a população fica impedida de acessá-los: “à distância e acessibilidade, que pode ser medido pelo tempo de viagem, nível de



congestionamento, segurança e a variedade de atividades e instalações como um indicador de qualidade”. Assim, os critérios utilizados nessa ferramenta estão de acordo com os estudos propostos pelos autores.

2.4.1.2. Opções de transporte:

O parâmetro utilizado neste indicador é a quantidade de itinerários diferentes ofertados (linhas de ônibus, transporte sobre trilhos, BRT, Ferry, Barca), no qual pontos de ônibus ou estações apenas são considerados válidos com uma distância máxima de 500 metros. A qualidade da inserção urbana é proporcional à quantidade de lugares diferentes que o morador tem acesso a partir de determinada linha de ônibus (quadro 6).

Quadro 06: Opções de transporte.

Qualificação	Itinerários
BOM	4 ou mais
ACEITÁVEL	Pelo menos 3
INSUFICIENTE	2 ou menos

Fonte: SCHVARBERG et al., 2012. Org.: BRITO, L. S., 2016.

2.4.1.3. Frequência do transporte:

Além da diversidade de itinerários, devem ser avaliados também a frequência e o tempo de espera pelo transporte. Nesse caso foram avaliados os horários de saída do ponto de partida, bem como o tempo de espera entre um veículo e outro. Tal avaliação foi feita em horários com menor demanda, ou seja, nos horários de entropico (10h e 16h) em dias úteis. São qualificados como demonstra o quadro 07:

Quadro 07: Frequência dos transportes.

Entrepicos dias úteis	Frequência	Período de operação
BOM	Até 20 min.	24 horas
ACEITÁVEL	11 a 20 min.	17 horas
INSUFICIENTE	Acima de 20 minutos	Menos de 17 horas

Fonte: SCHVARBERG et al., 2012. Org.: BRITO, L. S., 2016.



2.4.2. Oferta de Equipamentos, Comércio e Serviços

Nesse item a proposta é avaliar a distância dos equipamentos comércio e serviço. Os usos não residenciais a serem avaliados são classificados em três indicadores, sendo que cada um é composto pelos equipamentos de uso obrigatório (obrigatoriedade de existir em quaisquer situações) e os de uso complementar (aqueles que não têm frequência diária de uso, mas que devem complementar os equipamentos que já existem).

2.4.2.1 Indicador de Usos Cotidianos

Considerando a possibilidade de moradores com deficiência, dificuldade de locomoção, filhos pequenos, carregamento de sacolas após fazer compras, o parâmetro utilizado tem que ser equivalente a 500 metros de percurso (quadro 08).

Quadro 08: Equipamentos urbanos de uso cotidiano.

BOM	ACEITÁVEL	INSUFICIENTE
Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e existem todos os usos complementares** com distância máxima de 500 metros;	Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e pelo menos 4 dos usos complementares** com distância mínima de 500 metros;	Não há oferta de todos os usos obrigatórios* e/ou há menos de 4 dos usos complementares** com distância máxima de 500 metros.
<p>*Equipamentos de uso obrigatório: creche pública, Escola de Ensino infantil, área livre para lazer e recreação e mercadinho ou quitanda. **Usos complementares: açougue, padaria, farmácia, restaurante (pizzaria, lanchonete), academia, lotérica ou caixa eletrônico; assistência técnica e reparação; material de construção.</p>		

Fonte: SCHVARSBERG. et al.,2012. **Org.:** BRITO, L. S., 2016.



2.4.2.2 Indicador de Usos Eventuais

Os equipamentos urbanos desse indicador são de uso eventual, ou seja, os moradores não têm a necessidade diária de acesso a eles, portanto permitem a distância máxima de 700 metros de percurso (quadro 09).

Quadro 09: Equipamentos urbanos de uso eventual.

BOM	ACEITÁVEL	INSUFICIENTE
Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e existem todos os usos complementares** com distância máxima de 700 metros;	Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e existem pelo menos 7 dos usos complementares** com distância máxima de 700 metros;	Não há oferta de todos os usos obrigatórios* e/ou há menos de 7 dos usos complementares** com distância máxima de 700 metros.
<p>*Equipamentos de uso obrigatório: Escola pública de ensino fundamental e médio, UBS/OS, farmácia, área de esportes, supermercado **Usos complementares: Instituição Ensino Superior, CRAS, biblioteca pública, delegacia, centro médico, correios, loja de vestuário, restaurante, banco, escritório, assistência técnica, escola de línguas.</p>		

Fonte: SCHVARSBERG et al., 2012. **Org.:** BRITO, L. S., 2016.

2.4.2.3 Indicador de Usos Esporádicos

Nesse indicador, o uso dos equipamentos urbanos será esporádico, no entanto a presença dos equipamentos é necessária para a garantia de inserção urbana dos moradores. Como por exemplo, os Hospitais públicos, que não são frequentados diariamente, mas que é essencial existir para casos esporádicos de uso (quadro 10).



Quadro 10: Equipamentos urbanos de uso esporádico.

BOM	ACEITÁVEL	INSUFICIENTE
Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e existem todos os usos complementares** com distância máxima de 1.000 metros.	Todos os usos obrigatórios* estão disponíveis e existem pelo menos 3 dos usos complementares** com distância máxima de 1.000 metros;	Não há oferta de todos os usos obrigatórios* e/ou há menos de 3 dos usos complementares** com distância máxima de 1.000 metros;
*Equipamentos de uso obrigatório: Hospital público, centro público administrativo (prefeitura, INSS), Instituição de Ensino Superior. **Usos complementares: Cinemas, parque urbano, teatro, museu, hipermercado e cartório.		

Fonte: SCHVARSBERG. et al.,2012. Org.: BRITO, L. S., 2016.

2.4.3. Desenho e Integração Urbana

Atualmente, grande parte dos problemas de saúde pública estão relacionados com o sedentarismo. O transporte substituiu a necessidade do caminhar, além de ter ocupado o lugar dos pedestres trazendo consigo problemas de ordem ambiental e consequentemente para a saúde humana. Assim, a necessidade de calçadas desobstruídas, ruas iluminadas e arborizadas incentivando e facilitando a caminhada é essencial. Sobre cidades saudáveis que levam em consideração à dimensão humana e o estímulo à caminhada, o autor Gehl (2013, p.7) afirma que:

O desejo de uma cidade saudável é intensificado se o caminhar ou o pedalar forem etapas naturais do padrão de atividades diárias [...] um convite sincero para caminhar e pedalar, como fenômeno natural e integrado a rotina diária, deve ser um aspecto inegociável de uma política unificada de saúde.

Nesse tema foi utilizado apenas o Indicador 9: Rede de Circulação de Pedestres, uma vez que os outros indicadores da Ferramenta são voltados para os empreendimentos do MCMV.

Nesse item, os aspectos avaliados foram: a qualidade das calçadas se são obstruídas por entulhos e se há sinalização e arborização que garanta uma caminhada confortável e segura. De acordo com a Ferramenta a rede de circulação de pedestres é composta por:



- 1- Todo o espaço de circulação de pedestres;
- 2- Rede de iluminação e;
- 3- Arborização e sombreamento.

2.4.3.1. Espaço de Circulação de Pedestres

Nesse indicador o espaço deve estar totalmente desobstruído para a circulação dos pedestres, incluindo pessoas com mobilidade reduzida com o mínimo de 1,2 metros de calçada livre.

O espaço para locação de postes, sinalizações, canteiros e vegetações deve ser de no mínimo 0,75 metros. As travessias devem ser sinalizadas, incluindo rampa para pessoas com mobilidade reduzida (segundo padrões NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos). Em zonas de tráfego com baixa velocidade, a sinalização não será obrigatória. Os pontos de espera para o transporte público devem proteger os moradores do calor e da chuva e ter local para assento. Levando em consideração esses parâmetros, as duas Áreas de estudo foram georreferenciadas através do *software* Quantum GIS e foram sinalizados onde não havia a observância dos parâmetros definidos pela Ferramenta. Complementou-se a análise com a percepção dos moradores.

2.4.3.2. Rede de Iluminação

Para esse indicador, a rede de iluminação é considerada completa quando houver pontos de iluminação que cubram toda a extensão dos espaços de circulação durante a noite.

Como esse parâmetro é um pouco subjetivo, foi acrescentado como forma de aferição da intensidade luminosa o uso do luxímetro digital e os parâmetros definidos pela NBR 5101. O luxímetro digital (figura 08) utilizado foi o modelo Icel LD-511, fornecido pelo Laboratório de Conforto Ambiental e Conservação de Energia do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo. A escala utilizada para análise foi a de 2.000 LUX. As aferições ocorreram nos dias 02,03,05,08,09 e 10 de Agosto, em períodos que compreendiam entre as 19:00 e as 22 horas.



As vias de estudo (coletoras e locais), foram selecionadas de acordo com a definição da NBR 5101 (2012, p.5), sendo classificadas em: “via que permite acesso às edificações e a outras vias urbanas, com grande acesso e pequeno volume de tráfego. Aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas”. Já as vias coletoras seriam

Exclusivamente para tráfego motorizado, que se caracteriza por um volume de tráfego inferior e por um acesso de tráfego superior àqueles das vias arteriais. Aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade (NBR 5101, 2012, p.5).

Sendo assim, na Área 1, bem como na Área 2, foram realizados aferições em vias locais e coletoras, no entanto na Área 1 foram selecionadas 4 vias no total, pois essa área ficou com um setor mais distante dos demais, pois ao utilizar o critério renda e fazer a seleção das áreas, a Área 1 acabou ficando com um setor censitário separado dos demais, como pode ser observado no mapa 03 que será mostrado adiante. Desta forma, as vias selecionadas para a coleta dos dados, foram:

Locais: Maria Dirce Ribeiro e Nordau Gonçalves de Melo;

Coletoras: Salomão Abrahão e Belarmino Cotta Pacheco.

Para a Área 2 foram analisadas as seguintes vias:

Local: Marciano dos Santos;

Coletora: César Finotti.



Figura 08: Luxímetro digital utilizado para aferição da iluminação. Modelo Icel LD-511.



Fonte: ELETROPEÇAS, 2017.

Ainda de acordo com a NBR 5101 (2012) as vias são classificadas em quatro categorias como por ser visto no quadro 11:

Quadro 11: Classe e iluminação das vias de acordo com a NBR 5101.

Classe de iluminação	Características das vias	Iluminância horizontal média (lux)
P1	Vias de uso noturno intenso por pedestre	20
P2	Vias de grande tráfego noturno de pedestres	10
P3	Vias de uso noturno moderado por pedestres	5
P4	Vias de pouco uso por pedestres	3

Fonte: NBR 5101, 2012. Org.: BRITO, 2017.

2.4.3.3. Arborização e Sombreamento

No item 3, a arborização é considerada completa quando a frequência de árvores for suficiente para produzir caminhos sombreados e não deve obstruir o local de circulação dos pedestres. Nesse caso foi utilizada a percepção dos moradores quanto à satisfação com a arborização, realizou-se visitas de campo para fotografar as ruas onde foram aplicados os



questionários e utilizou-se de estudos que já existem para análise da cobertura arbóreo arbustiva do bairro.

Detalhados os métodos utilizados na pesquisa, apresentar-se-á no próximo capítulo os resultados obtidos e as discussões geradas.

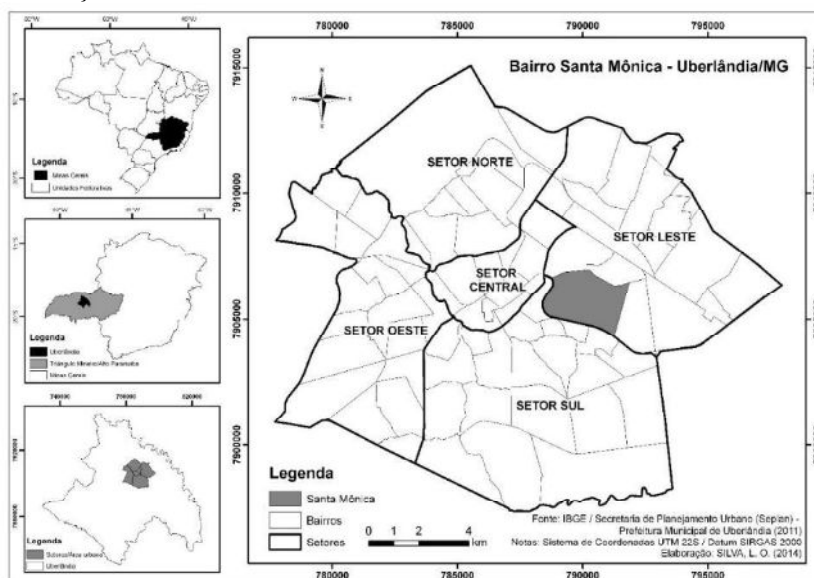


CAPÍTULO III – RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1. Breve Caracterização do Município de Uberlândia e do Bairro Santa Mônica

O objeto de estudo dessa pesquisa é o bairro Santa Mônica (mapa 01) localizado na cidade de Uberlândia. O município pertence à mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais, tem população estimada de 662.362 habitantes (IBGE, 2016) e a densidade demográfica da unidade territorial é de 146,78 hab./Km². O município foi criado pela Lei nº 4.643, de 31 de agosto de 1888, como Município de São Pedro de Uberabinha e em 1929 através da Lei estadual número 1.128 a cidade passa a ser chamada de Uberlândia (UBERLÂNDIA, 2011).

Mapa 01: Localização do Bairro Santa Mônica – Uberlândia - MG



Fonte: SILVA (2015).

A cidade é a maior cidade do interior de Minas Gerais. Os municípios limítrofes a cidade são: Araguari, Monte Alegre de Minas, Prata, Indianópolis, Uberaba e Veríssimo. O município possui como área total o equivalente a 4.115,82 km², dos quais 219,00 Km² pertencem à área urbana e 3.896,822 km² à zona rural. Uberlândia está dividida em cinco distritos, sendo eles: Uberlândia (sede), Cruzeiro dos Peixotos, Martinésia, Miraporanga e Tapuira.



Quanto à economia, no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o município atingiu em 2010 0, 789, valor que está à cima da média nacional e estadual. No estado de Minas Gerais, Uberlândia ocupa a 3º posição e de um total de 5.561 municípios brasileiros ocupa a 71º posição (IBGE, 2010).

Com o objetivo de tornar Uberlândia uma cidade progressista e reestruturá-la, eram necessárias mudanças em sua paisagem, assim foi elaborado pelo engenheiro Mellor Ferreira Amado o plano urbanístico para Uberlândia, no ano de 1908. Através do plano urbanístico cinco avenidas paralelas foram criadas na cidade: Cesário Alvim, Floriano Peixoto, Afonso Pena, João Pinheiro e Cipriano Del Fávoro, além de oito ruas transversais: Cel. Antonio Alves Pereira, Quintino Bocaiúva, Tenente Virmondes, Machado de Assis, Duque de Caxias, Olegário Maciel, Santo Dumont e Goiás. O resultado foi uma estrutura urbanística, chamada de tabuleiro de xadrez, com avenidas largas e extensas e ruas transversais (SOUZA, 2009, p. 92).

Dessa forma, com a concentração nos centros urbanos do comércio e de casas luxuosas, a população pobre começa a se direcionar a áreas periféricas da cidade, caracterizando as contradições nas formas de uso e ocupação do solo. Sobre esse processo Soares (1988, p.6) afirma que:

As condições político-econômicas forjaram o desenvolvimento de uma estrutura urbana compartimentada, expressa na divisão social do espaço. A forma resultante deste processo é o congestionamento do núcleo central e a expansão de periferias, que abrigam diferentes atividades e uso do solo, que ao longo do tempo vêm transformando o espaço da cidade.

Em relação ao crescimento da cidade, destaca-se inicialmente a década de 1930, período no qual a cidade passa por intensas transformações e diante de um cenário de necessidade de adequação da estrutura urbana as necessidades de lucro do capital, o crescimento da cidade acontece de forma prejudicial e sem planejamento, como aponta Soares (1988, p. 43):

O crescimento da cidade ocorreu, nesse período, sem nenhum planejamento, desordenadamente. A maioria de seus bairros nasceram ao acaso, fruto da especulação imobiliária. Foram ocupados não por sua melhor localização e infraestrutura e sim porque os lotes eram vendidos com mais facilidades, portanto, mais acessíveis ao poder aquisitivo da população existente.



Entre os fatores que contribuíram ao crescimento da cidade nos anos posteriores está a infraestrutura viária, pois o município é cortado por várias rodovias federais (BR-050, BR-365, BR-452, BR-455 e BR-497) e por uma ferrovia – Ferrovia Centro Atlântica (FCA), tornando-a atrativa ao mercado atacadista, destacando-se empresas locais, como: Martins, Arcom, Peixoto, Aliança, Irmãos Kehdi, dentre outras (SILVA, 2016, p.50). De acordo com Alves (2015, p.36) os programas de modernização da agropecuária e os complexos agroindustriais foram fundamentais para a implantação do “comércio atacadista, das atividades de transporte e logística, bem como para a criação de estabelecimentos bancários, financeiros, contabilidade e atividades relacionadas ao setor terciário”.

Mas foi a partir de 1950 que os sinais de expansão de Uberlândia se intensificam, apresentando mudanças na cidade: “as principais vias públicas foram asfaltadas, construíram-se edifícios e casas populares, os jardins foram iluminados” (SOARES, 1988, p. 61) e, além disso, houve a transferência da capital federal para o Planalto Central e após 1970 “pela modernização do campo, industrialização e diversificação comercial bem como a aceleração do fluxo migratório e criação de uma Universidade Federal” (SOARES, 1995, p.9).

A estação ferroviária que também contribuiu com o crescimento da cidade, foi instalada em 1895, localizada na atual Praça Sérgio Pacheco e depois transferida para o bairro Custódio Pereira, no setor leste da cidade (SOUZA, 2009, p. 91).

A modernização do aeroporto também foi outro fator que impulsionou o crescimento da cidade, obtendo assim suporte para receber aviões de grande porte e facilitando sua integração com a capital.

O processo de migração dos moradores do campo para a cidade começou em 1950-1975, atraídos pela modernização da agricultura e da industrialização da cidade, assim a expansão espacial da cidade foi adquirindo novas proporções a fim de absorver o contingente populacional vindo do campo, como também de outras regiões. Com isso, o município passou a ter um alto grau de urbanização sendo que: “após a década de 1960, esse índice já havia ultrapassado a média nacional, com mais de 80% da população classificada como urbana” (ALVES, 2016, p.38).

Outro fator que atraiu os moradores devido à geração de empregos foi a criação da Cidade Industrial em 1965, resultante da geração de riquezas do comércio e da agropecuária. Foi nesse período que de acordo com Soares (1988, p. 65) “*embelezou-se* o centro da cidade; construíram-se conjuntos habitacionais para a reprodução da força de trabalho, dentre outros”.



Em 1971 a Companhia de Distritos Industriais instala o Distrito Industrial de Uberlândia, que em 1972 passa a incorporar a Cidade Industrial. Assim, o número de empregos cresce na cidade, atraindo moradores e modificando a estrutura urbana do município. Instalaram-se novas indústrias na Cidade Industrial e as que estavam localizadas nas áreas centrais também são transferidas ao local, expandindo assim a cidade no sentido Norte, sendo criando novos bairros: “Marta Helena, Nossa Senhora das Graças, Cruzeiro do Sul, Minas Brasil, dentre outros, que possibilitou a proximidade do trabalhador ao seu local de trabalho” (SOARES, 1988, p. 86).

Voltando para os dias atuais, Uberlândia ocupa boas posições em índices que analisam cidades ideais para se viver. De acordo com a autora Alves (2016, p.43) a Urban System publicado na revista Exame (04/2014) analisa as cidades através de 27 indicadores, entre eles aspectos como educação, saúde, transportes, sendo que Minas Gerais tem 8 entre 100 cidades “mais promissoras e com maior potencial para receber novos empreendimentos no país” e Uberlândia está na 27ª posição com 13,06 pontos. Outro estudo apontado pela autora está o da Editora Três e a Austin Rating, no qual criou-se o Índice de Inclusão Social e Digital (IISD) “para hierarquizar 5.565 cidades brasileiras com foco na igualdade das oportunidades entre seus habitantes, Uberlândia ocupa a 8ª posição”.

No entanto, ao analisar o contexto urbano da cidade e seu histórico de urbanização para além dos indicadores oficiais, percebe-se que a cidade ainda tem muito que avançar na oferta de equipamentos urbanos e ao atender as necessidades básicas da população, pois como constata Soares (1988, p.61), mediante toda essa expansão do município, não foram considerados aspectos como a qualidade de vida dos habitantes, todo crescimento foi pautado no lucro e no avanço da economia: “toda essa preocupação em urbanizar a cidade estava preferencialmente relacionada a interesses políticos e econômicos, e não à qualidade de vida de seus habitantes”.

Quanto ao bairro Santa Mônica foi criado em 1964 pela Imobiliária Segismundo Pereira de acordo com os dados do Sistema de Recuperação Automática (SIDRA) e tem uma população de 35.737 habitantes (IBGE, 2010), sendo o maior bairro da cidade em extensão territorial, com uma área de 5.74 km². De acordo com a Lei Municipal nº 5900, de vinte e um de dezembro de 1993, o bairro engloba áreas dos seguintes loteamentos: Santa Mônica – Setor A, Santa Mônica – Setor B, Santa Mônica – Setor C (parte), Jardim Finotti I, Jardim Finotti II, Progresso, Progresso I, Santos Dumont, Santos Dumont – Prolongamento, Loteamento de



Fábio Felice e Universitário (UBERLÂNDIA, 1993). Uma prática recorrente na época em que o bairro foi criado era a valorização de áreas que beneficiassem o local que habitavam os gestores da administração pública, no qual temos como exemplo o próprio Santa Mônica, pois um dos proprietários da imobiliária responsável pelo lançamento do loteamento era o prefeito da cidade.

A localização do bairro é muito atrativa, pois está próximo a área central da cidade, além de contar com a presença de um hospital e maternidade privado (MadreCor), o Centro Administrativo da Prefeitura Municipal de Uberlândia, bem como de outros comércios, como o hipermercado Bretas, Carrefour e o Center Shopping. Atendendo assim grande parte dos equipamentos urbanos exigidos pelo Uso Complementar do Indicador de Usos Cotidianos. Além disso, o bairro possui grande destaque no município, pois “é o maior do Setor Leste na cidade, tanto em população, como em área e também possui o maior número de domicílios” (SILVA, 2015, p.39).

Figura 09: Universidade Federal de Uberlândia no Campus Santa Mônica



Fonte: COMUNICA UFU, 2017



Figura 10: Estádio Parque do Sabiá



Fonte: CORREIO DE UBERLÂNDIA, 2016.

No entanto, o bairro até o início da década de 1990, era em grande parte ocupado por moradias (horizontais) e contava com uma infraestrutura precária. A transição para uma morfologia em sua maioria verticalizada e como importante ponto de referência para o município, se inicia a partir da década de 1990, de acordo com Silva (2015, p.12):

[...] com a instalação dos equipamentos urbanos e alocação de capital por meio da atuação dos agentes produtores do espaço, que o bairro Santa Mônica começa a sofrer alterações morfológicas mais significativas em sua paisagem. Nesse período começam a ser construídos pequenos edifícios no bairro, contribuindo – em médio prazo – para a alteração do seu conteúdo socioeconômico, por meio da especulação imobiliária culminando num processo de segregação socioespacial.

Com essa diversidade de equipamentos urbanos privados e públicos, o bairro foi ao longo do tempo se expandindo e ganhando notoriedade, bem como a valorização da terra urbana, que culminou na verticalização do bairro. Porém, o aumento significativo de edifícios, conforme Silva (2015) inicia-se a partir de 2009, com a implantação do Programa de Habitações da “Minha Casa, Minha Vida” - PMCMV.

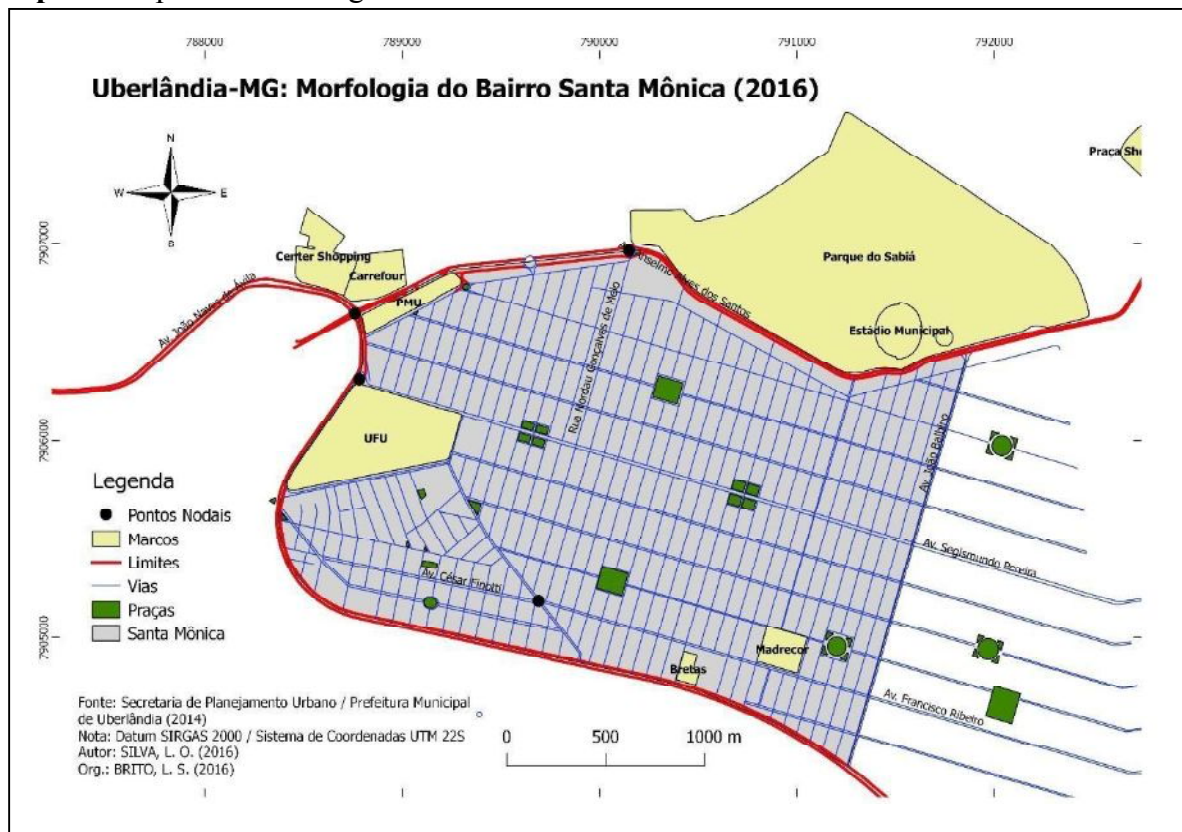


Quanto à forma urbana do bairro, de acordo com Lamas (1992, p.73), esse pode apresentar diferentes características de acordo com a dimensão analisada. Por exemplo, uma dimensão setorial, teria como escala a rua ou até mesmo uma praça, os elementos morfológicos analisados seriam “fachadas e seus pormenores construtivos, mobiliário urbano, pavimentos, cores, texturas, letreiros, árvores, monumentos isolados”.

Para a dimensão urbana, seria necessária a escala do bairro, no qual parte da cidade se encontra inserido e para definir os elementos morfológicos é necessário identificá-los juntamente com as formas. A dimensão territorial tem como escala a cidade, na qual “a forma estrutura-se através da articulação de diferentes formas a dimensão urbana, diferentes bairros ligados entre si” (LAMAS, 1992, p.74).

Assim, para melhor visualizar os aspectos morfológicos do bairro foi elaborado o Mapa 02:

Mapa 02: Aspectos morfológicos do bairro Santa Mônica



Fonte: BRITO, L.S. 2016.



De acordo com as definições de Lynch os pontos nodais encontrados no bairro foram o cruzamento da Av. João Naves com a Av. Anselmo Alves dos Santos, Av. João Naves com a Av. Segismundo Pereira, Av. Anselmo Alves dos Santos com a Rua Nordau Gonçalves de Melo e Av. César Fonotti com a Av. Francisco Ribeiro. Considerando a definição apontada por Lynch (1990, p.55), na qual os pontos nodais seriam pontos estratégicos em uma cidade ou bairro.

Os marcos definidos foram a UFU, o Hospital Madrecor, o hipermercado Bretas, o parque do Sabiá, o Center Shopping, o Carrefour e a Prefeitura Municipal de Uberlândia. Os marcos também são usados como referência, porém o morador não necessita entrar nele. Os marcos podem ser usados para dar direção ao observador tanto localmente, como de maneira global. Os limites identificados no bairro foram a Av. João Naves de Ávila e a Av. Anselmo Alves dos Santos. De acordo com o autor, os limites podem ser entendidos como vias e referências laterais que separam uma região de outra, como no caso do bairro Santa Mônica as Avenidas estabelecidas como limites, delimitam bem a área do bairro. Após definidos os aspectos morfológicos do bairro, no próximo item serão caracterizadas as áreas de estudo.

3.1.1. Características das Áreas de Estudo

Através das tabelas 01 e 02, é possível ter detalhes estatísticos quanto à quantidade de domicílios, pessoas residentes e densidade demográfica habitante/km² das duas áreas selecionadas para o estudo. Esses dados foram obtidos através do site do Sistema de Recuperação Automática (SIDRA) do IBGE, no item território A-Z e bairro (posição vigente em 31.12.2010) nos dados disponíveis do banco de dados agregados.

Tabela 01: Relação de domicílios, pessoas residentes e densidade demográfica que compõe a Área 1 – bairro Santa Mônica.

Área 1	Domicílios	Pessoas Residentes	Densidade demográfica (habitante/km ²) - setor
17020605000279	294	793	6985
317020605000280	320	809	5912.32
317020605000285	385	890	5701.04
Total	999	2.492	18598,36

Fonte: IBGE, 2010. **Org.:** BRITO, L. S., 2016.



Tabela 02: Relação de domicílios, pessoas residentes e densidade demográfica que compõe a Área 2 – bairro Santa Mônica.

Área 2	Domicílios	Pessoas Residentes	Densidade demográfica (habitante/km ²) - setor
317020605000272	786	1.545	5230.92
317020605000529	700	1.348	11660.19
317020605000530	522	1.025	8433.99
Total	2.008	3.918	25325,1

Fonte: IBGE, 2010. Org.: BRITO, L. S., 2016.

As ruas que compõe cada área de estudo são descritas a seguir:

Área 1

Setor 279: Rua Maria das Dores Dias com Av. Anselmo Alves dos Santos do ponto inicial até Rua Nordau Goncalves Melo, Av. Ubiratan Honório de Castro, Av. Prof. Juvenília dos Santos, Av. Salomão Abrahão, Rua Maria das Dores Dias até o ponto inicial.

Setor 280: Rua Nordau Goncalves Melo com Av. Anselmo Alves dos Santos. Ponto Inicial segue até Rua Alberto Alves Cabral, Av. Ubiratan Honório de Castro, Rua Pedro Jose Samora, Av. Salomão Abrahão, Rua Péricles Vieira Mota, Av. Ortízio Borges, Av. Professora Juvenília dos Santos, Av. Ubiratan Honório de Castro, Rua Nordau Goncalves de Melo até o ponto inicial.

Setor 285: Av. Joao Naves de Ávila com Av. Anselmo Alves dos Santos do ponto inicial até Av. Salomão Abrahão. Rua Joao Pereira da Silva, Av. Ortízio Borges, Rua Cecílio Jorge, Av. Belarmino Cotta Pacheco, Rua Miguel Rocha Santos, Av. Segismundo Pereira, Av. Joao Naves de Ávila até o ponto inicial.

Área 2

Setor 272: Av. Misael Rodrigues de Castro com Rua José Miguel Saramago do ponto inicial até Av. Francisco Ribeiro, Rua Pedro José Samora, Av. Lazara Alves Ferreira, Av. Joao Naves De Ávila, Rua Francisco B. De Assis, Av. César Finotti, Rua Waldomira Rezende, Rua Izaú Rangel Mendonca, Rua Irmã Dulce, Av. Lázara Alves Ferreira, Av. Misael Rodrigues de Castro até o ponto inicial.



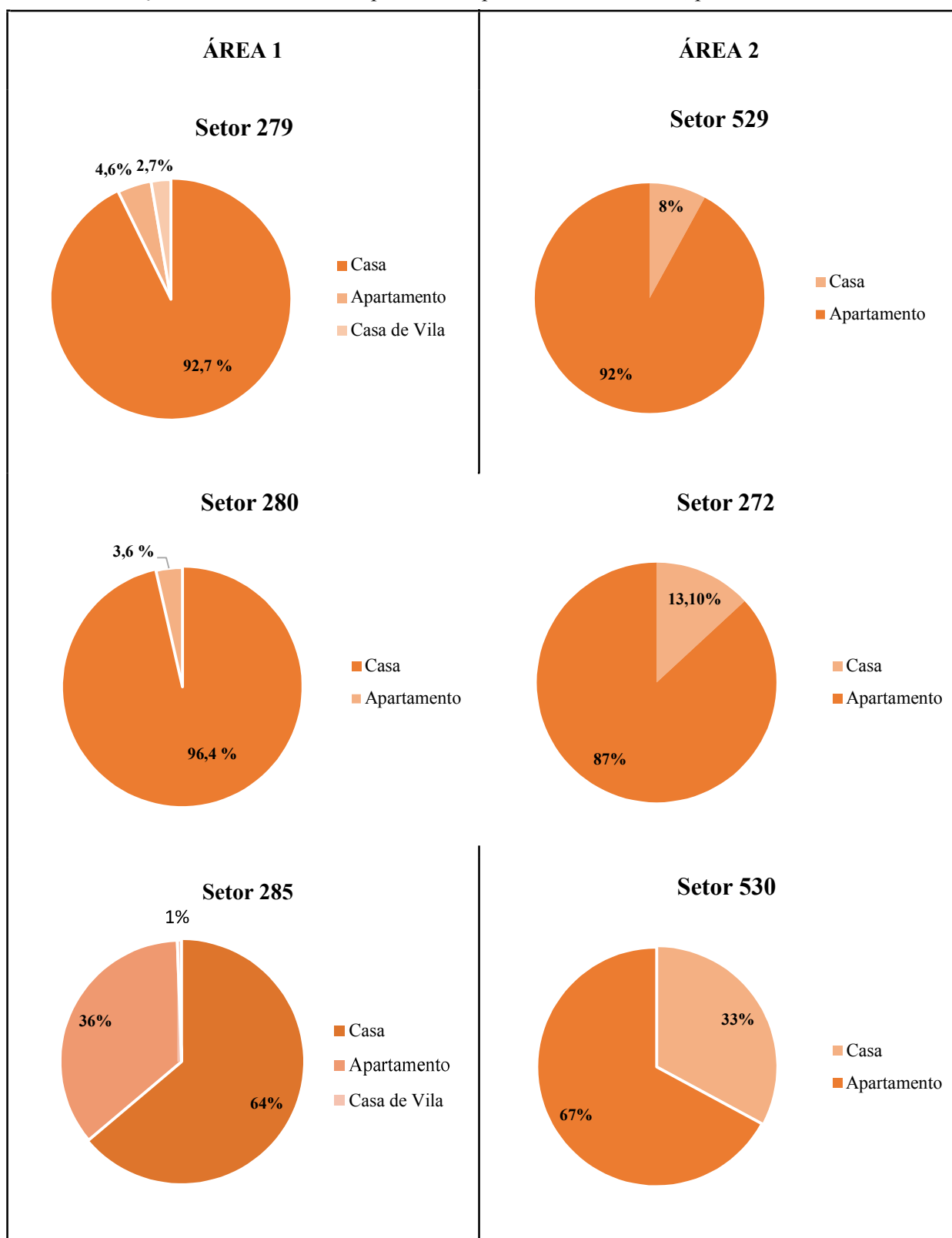
Setor 529: Rua Professor João Luiz com Rua Izaú Rangel Mendonca do ponto inicial Segue até Rua Waldomira Rezende, Rua Cesar Finotti, Rua Francisco B. De Assis, Av. Joao Naves De Ávila, Rua Alfredo Tormin, Av. Jose Paes De Almeida, Rua Professor Joao Luiz até o ponto inicial.

Setor 530: Rua Joao José da Silva com Rua Francisco Vicente Ferreira do ponto inicial até Rua Antônio S. Franqueiro, Rua Izaú Rangel Mendonca, Rua Professor João Luiz, Av. José Paes de Almeida, Rua Alfredo Tormin, Av. João Naves de Ávila, Rua Antônia Saltão Almeida, Av. César Finotti, Rua João José da Silva até o ponto inicial.

O gráfico 02 apresenta a porcentagem dos tipos de domicílios para cada setor censitário que fazem parte das Áreas de estudo. No mapa 03 estão destacadas as áreas de estudo dentro do bairro Santa Mônica de acordo com os setores censitários selecionados:



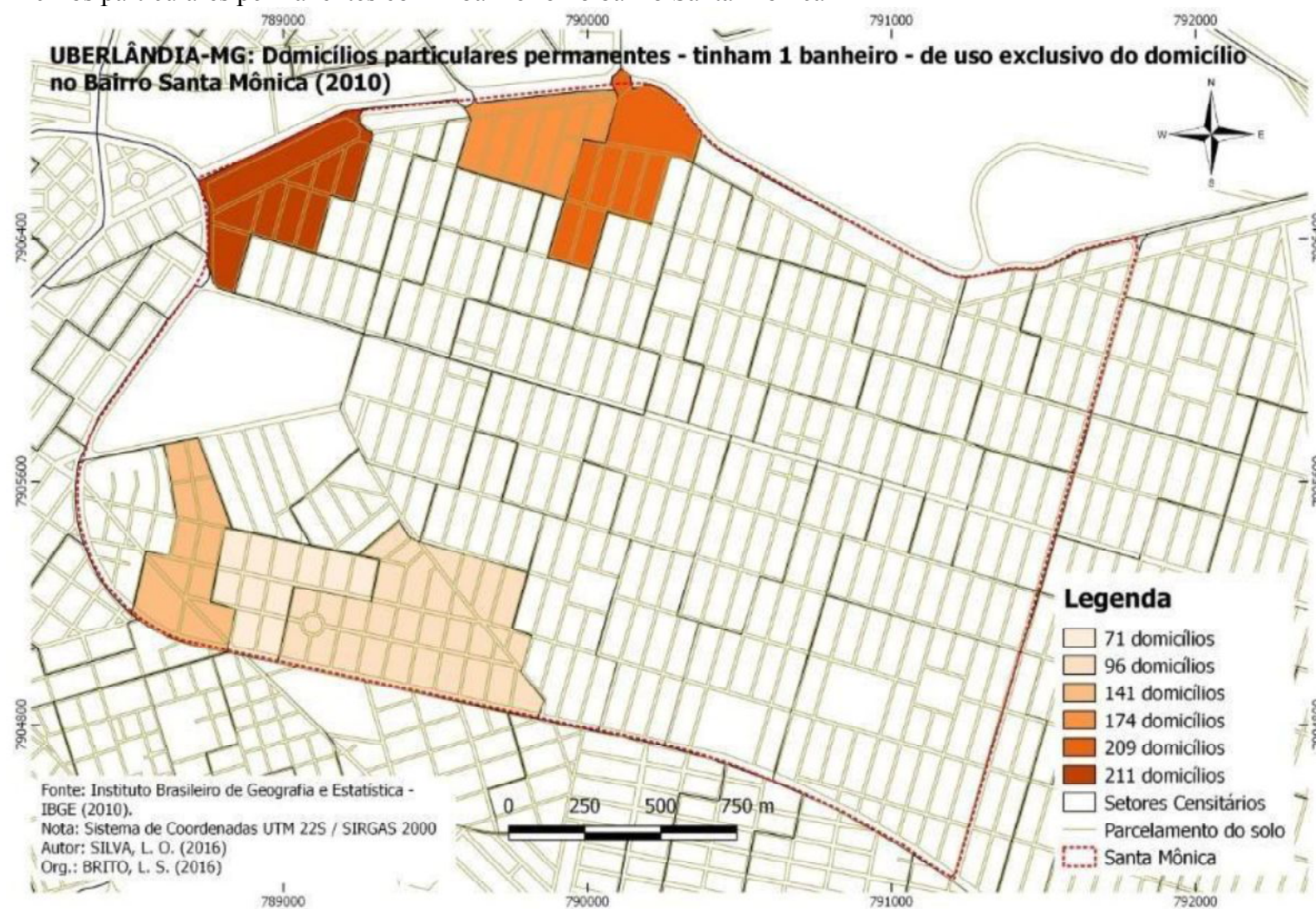
Gráfico 02: Quantidade de domicílios particulares permanentes no bairro, por setores censitários.



Fonte: IBGE, 2010. Org.: Brito (2016)



Mapa 03: Domicílios particulares permanentes com 1 banheiro no bairro Santa Mônica



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.1.2. Uso e ocupação do solo

O bairro Santa Mônica obteve significativas mudanças com a instalação da UFU em suas dependências. Tal fator atraiu a oferta de serviços e comércios para o bairro, para atender os moradores e a nova demanda populacional, no caso os alunos que começaram a ocupar o bairro, além disso, o Centro Administrativo Municipal, que compreende a Câmara e a Prefeitura Municipal, também estão localizados no bairro. Outro equipamento que trouxe grande destaque ao bairro foi o Center Shopping, inaugurado em 1992, sendo o maior da cidade.

De acordo com Souza (2009, p.171)

O bairro até então residencial, começa a ter uma diversificação no seu comércio, já que passa a ser destino de toda a cidade [...]. Shoppings e grandes empreendimentos são favoráveis à formação de subcentros, o que acabou acontecendo no bairro Santa Mônica

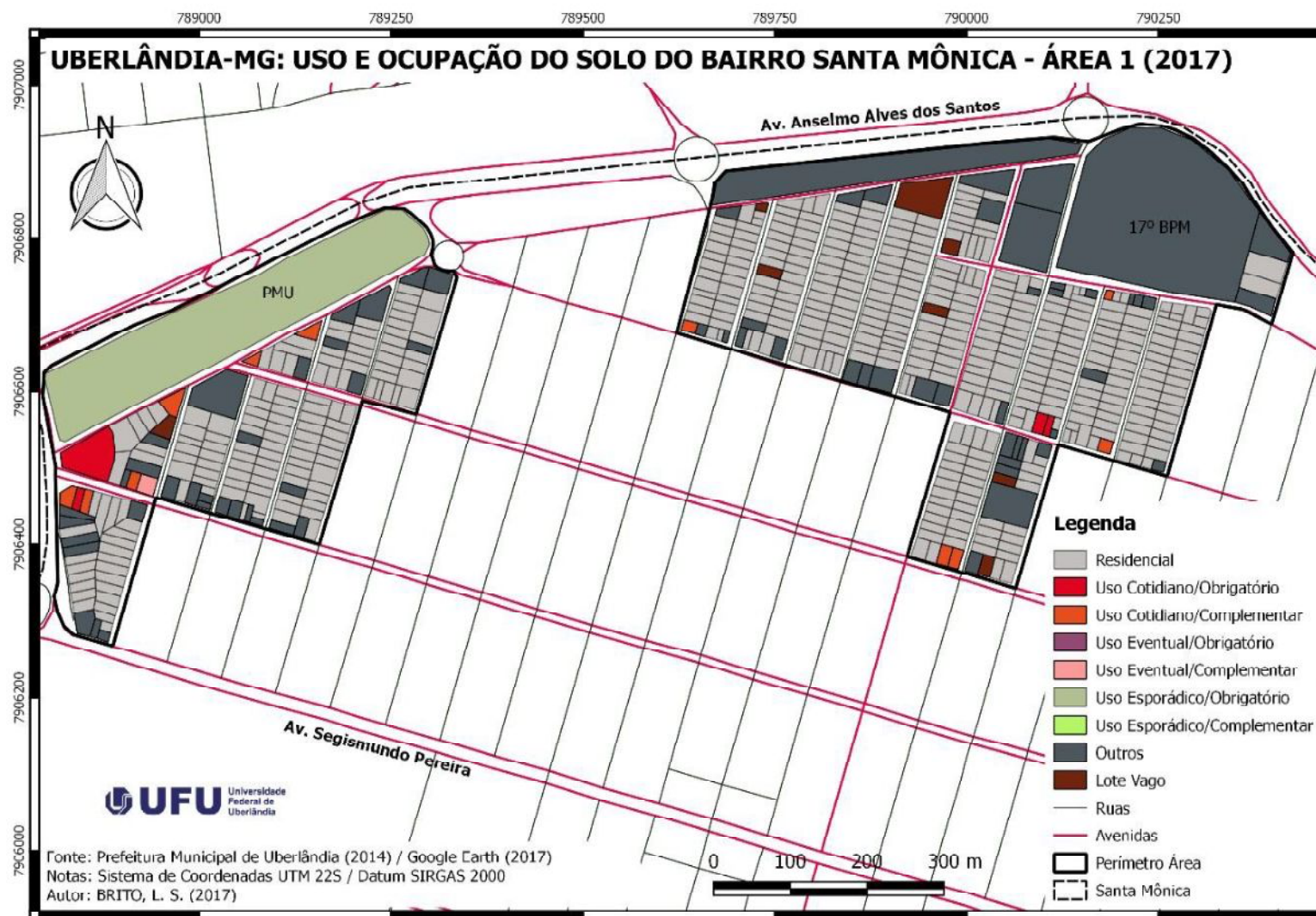
É importante ressaltar também que o bairro possui uma atividade terciária numerosa, se concentrando em seis avenidas que cortam o bairro de leste-oeste, sendo elas: Ana Godoy, Belarmino Cotta Pacheco, Dr. Laerte Vieira Gonçalves, Ortízio Borges, Salomão Abrahão e Segismundo Pereira. Nas outras avenidas prevalece o uso residencial. No entanto, apesar da quantidade de comércio situado no bairro, é possível notar que algumas áreas não são tão bem servidas de acesso aos equipamentos de comércio, como foi o caso da Área 2 desse estudo.

Através dos mapas 04 e 05 de uso e ocupação do solo, é possível observar que na Área 1, há uma prevalência de lojas de vestuário e de serviços automotivos, o que acaba gerando a ideia de que o bairro é bastante diversificado quanto ao comércio, no entanto muitas lojas da mesma categoria se repetem.

Os equipamentos de uso cotidiano obrigatório identificados na Área 1 foram: três panificadoras e a Escola de Ensino Infantil Maria Pacheco Rezende. Os de uso complementar foram: duas lojas de assistência técnica, uma loja de correspondente bancário e restaurante. Na Área 2, para os equipamentos de uso cotidiano foram identificados a escola de ensino infantil e fundamental - Instituto Peniel - e a escola Sinfonia, de educação musical infantil.

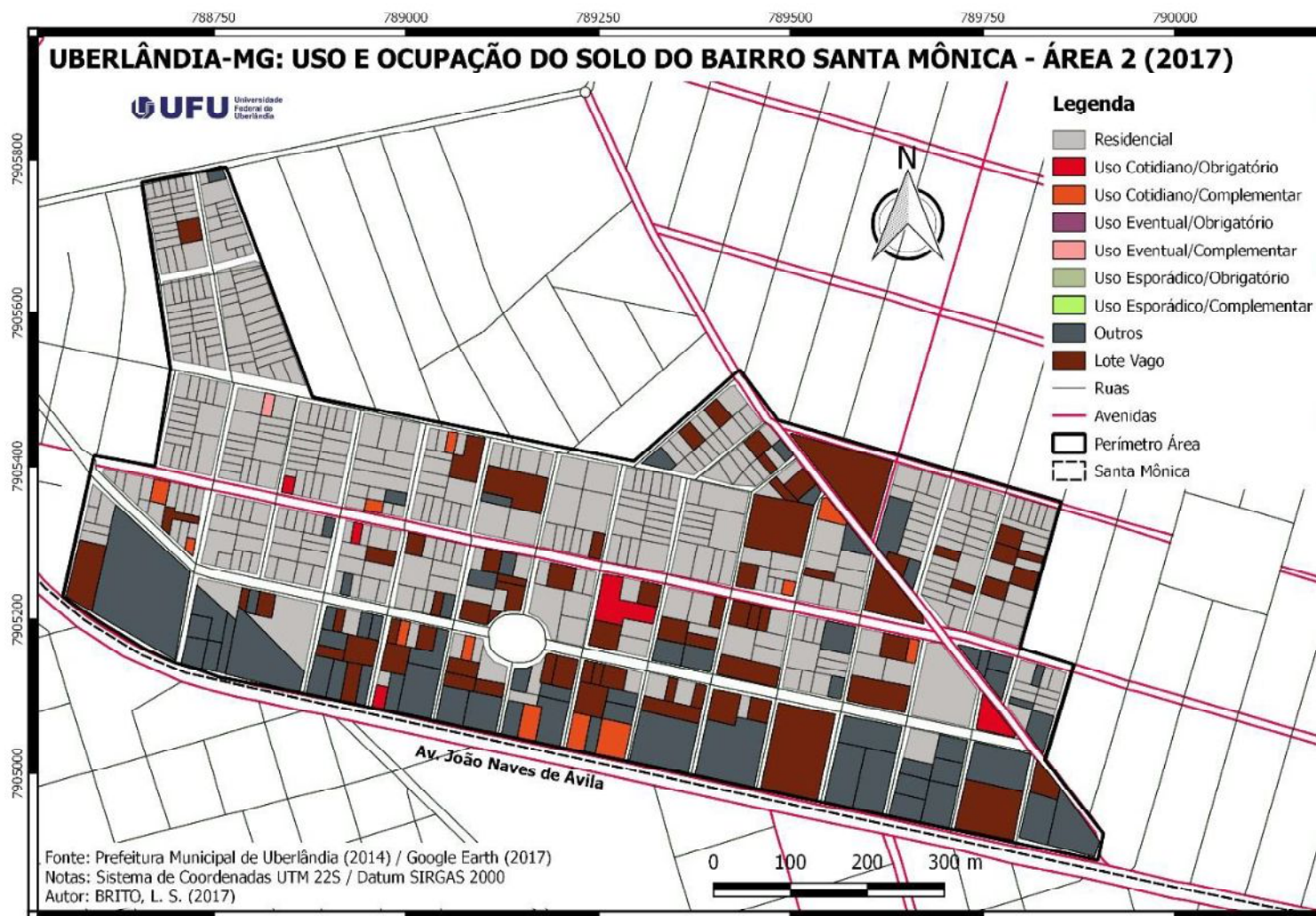


Mapa 04: Uso e ocupação do solo da Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Mapa 05: Uso e ocupação do solo da Área 2.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.1.3. Áreas de Influência

Os mapas 06 e 07 foram produzidos a partir do conceito de Área de Influência em que maior projeção é alcançada em função da maior potencialidade em termos de geração de viagens de cada estabelecimento. Os mapas ajudam na análise gráfica ao assinalar a concentração e fluxos em uma determinada área, o que do ponto de vista da qualidade para moradia pode ser negativo. Filho (2010, p.18) exemplifica que embora ter a disposição de um maior número de equipamentos na proximidade da moradia possam ser bem-vistos em termos de abastecimento, os fluxos de consumidores e as operações de carga e descarga quando concentradas cooperam para o aumento das ilhas de calor, ruídos, poluição atmosférica e congestionamentos nos entornos habitacionais, impactando-os negativamente.

Em ambas as áreas destacam-se grandes complexos edificadas como Campus da Universidade Federal de Uberlândia seguido pelo Center Shopping, e Carrefour. Nota-se que sendo grandes geradores de tráfego, e estando concentrados com especial acesso pela Avenida João Naves de Ávila, esses empreendimentos contribuem significativamente para a ampliação dos geradores de incomodidade em suas áreas. Por outro lado, contribuem para um melhor acesso ao abastecimento e serviços para essa mesma população. Os mapas 06 e 07 mostram que há uma concentração impactante de grandes equipamentos que atraem os fluxos urbanos, principalmente na Área 1. A Universidade Federal de Uberlândia foi a que mais ganhou destaque. Os outros equipamentos destacados foram o Center Shopping, o Carrefour e o campus da Educação Física. O outro equipamento que exerceu influência moderada foi à área livre para lazer e recreação - Praça Américo Ferreira de Abreu - na Av. Ortízio Borges, que agrega também uma quadra de esportes (figuras 11 e 12).

É importante destacar que os principais usuários que o Center Shopping atende, são aqueles de classe média, ou seja, um público não só numeroso, mas também heterogêneo. O Carrefour se insere nessa mesma lógica, por ser um hipermercado e fazer parte de uma rede multinacional, assim ambos acabam exercendo uma grande influência na área.

Na Área 2, o único equipamento que obteve um alto grau de influência foi a Universidade Federal de Uberlândia. A UFU por sua vez, exerce tamanha influência nas duas áreas por ser:

o principal centro de referência em ciência e tecnologia de uma ampla região do Brasil Central, que engloba o Triângulo Mineiro, o Alto Paranaíba, o noroeste e partes do norte de Minas, o sul e o sudoeste de Goiás, o norte de



São Paulo e o leste de Mato Grosso do Sul e do Mato Grosso (SOUZA, 2016, p.65).

Sendo assim, atrai tanto para o bairro, como para cidade, uma quantidade considerável de usuários. Nas áreas com menor influência, estão os equipamentos de pequeno porte, tais como mercadinhos, padarias, lanchonetes, farmácias, hortifrutis ou pequenas áreas livres para lazer. Esses equipamentos fazem parte do indicador de uso cotidiano e servem de apoio à moradia, tendendo a ter uma frequência diária ou semanal de utilização.

Figura 11:Quadra de esportes na Praça Américo Ferreira de Abreu, localizada na Av. Ortízio Borges.



Fonte: Imagens Google Earth, 2017.

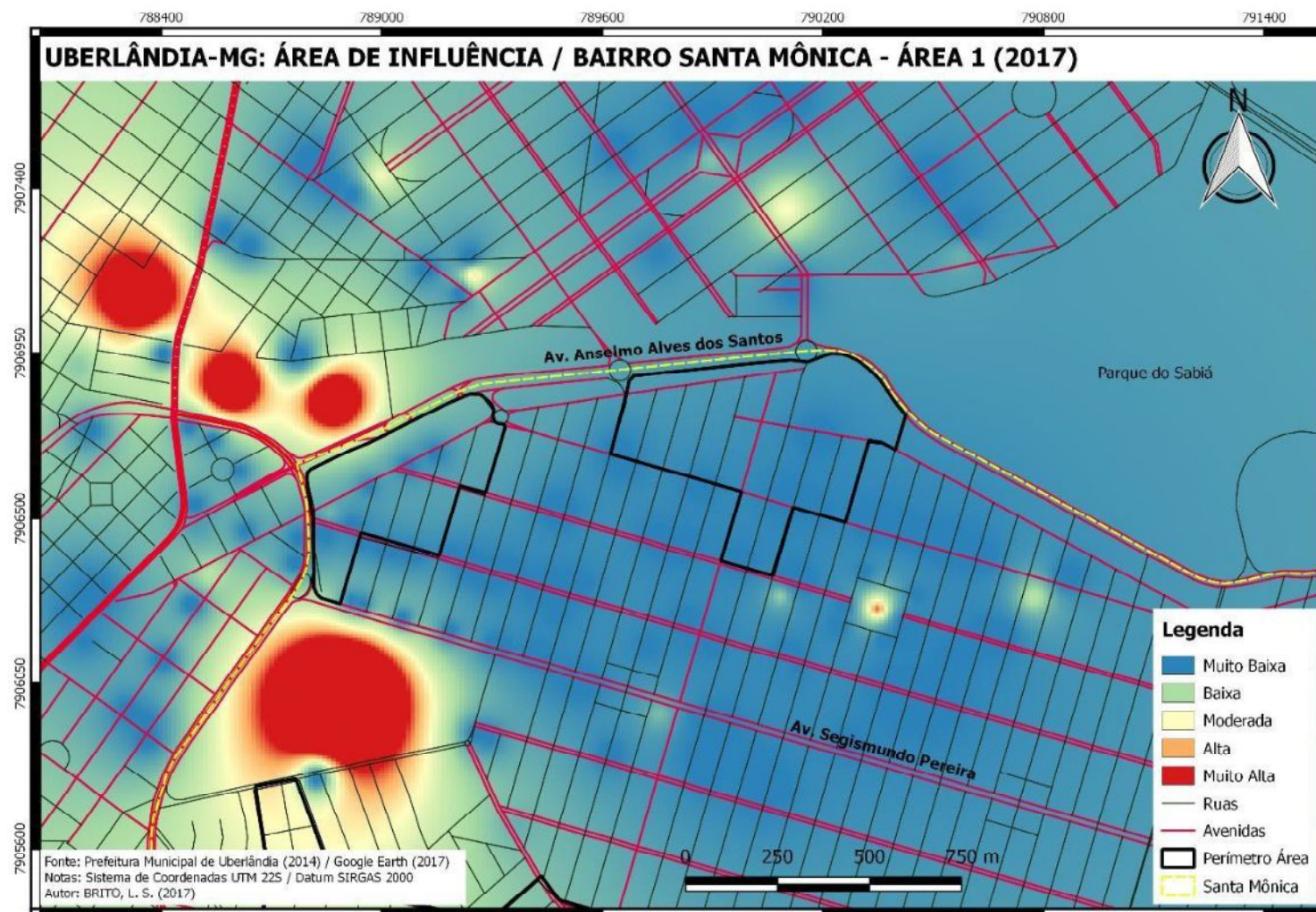
Figura 12:Imagem da Praça Américo Ferreira de Abreu.



Fonte: Foursquare, 2017.

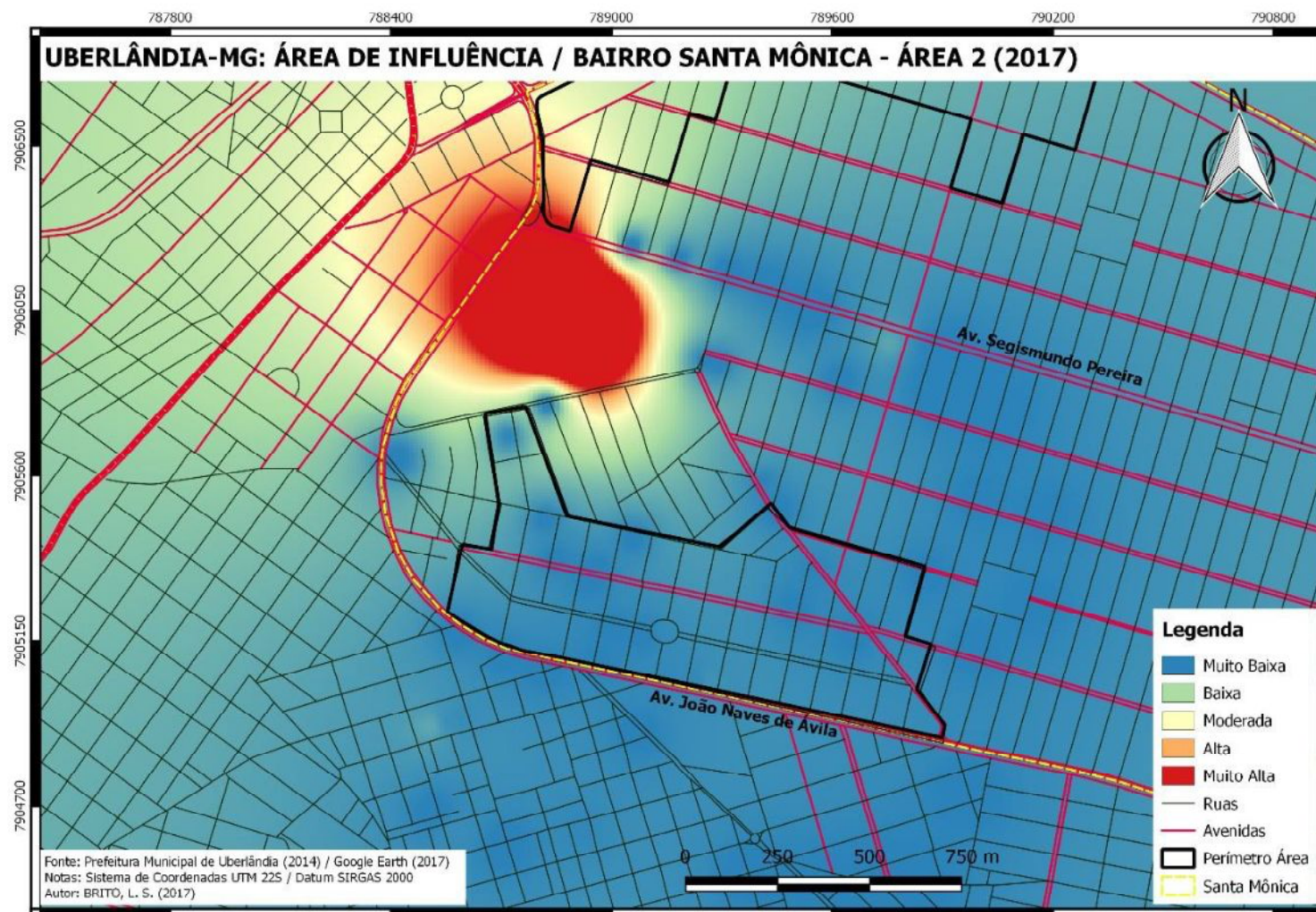


Mapa 06: Área de influência dos equipamentos urbanos na Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Mapa 07: Área de influência dos equipamentos urbanos na Área 2.

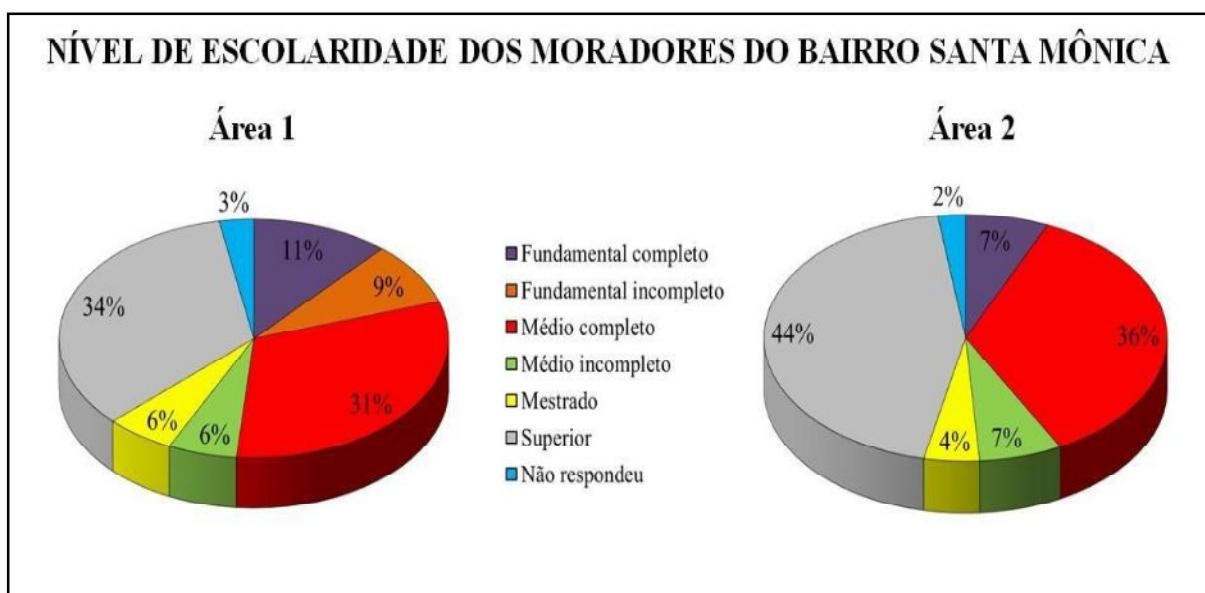


Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.2. RESULTADO DOS QUESTIONÁRIOS: Perfil dos moradores entrevistados

Os questionários¹³ aplicados foram fundamentais para analisar comparativamente a opinião dos moradores com os dados técnicos. Em relação ao nível de escolaridade dos moradores entrevistados, a proporção de moradores com nível superior e ensino médio completo foi maior na Área 2 (44 e 36%, respectivamente) quando comparada à da Área 1 (31 e 34%, respectivamente), como pode ser observado no gráfico 03. Esse fato pode estar relacionado com o critério renda, que na Área 2 também é maior que na Área 1, de acordo com o demonstrado pelo IBGE, 2010.

Gráfico 03: Nível de escolaridade dos moradores entrevistados no bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S., 2017.

Sobre essa hipótese, existem estudos que correlacionam o fator renda com o nível educacional, como os estudos de Bonadia (2008), Filho & Pessoa (2008), Soares (2006), entre outros autores. De acordo com Soares (2002) *apud* Bonadia (2008, p.3), existe o estudo da teoria da correlação entre o nível de renda e educação, a qual afirma que

O capital humano, que atribui à renda gerada pelo indivíduo a sua competência, que por sua vez é formada pela educação; e a teoria da reprodução, na qual as diferenças de nível de renda já existentes na sociedade são reproduzidas pelo nível de escolaridade dos indivíduos.

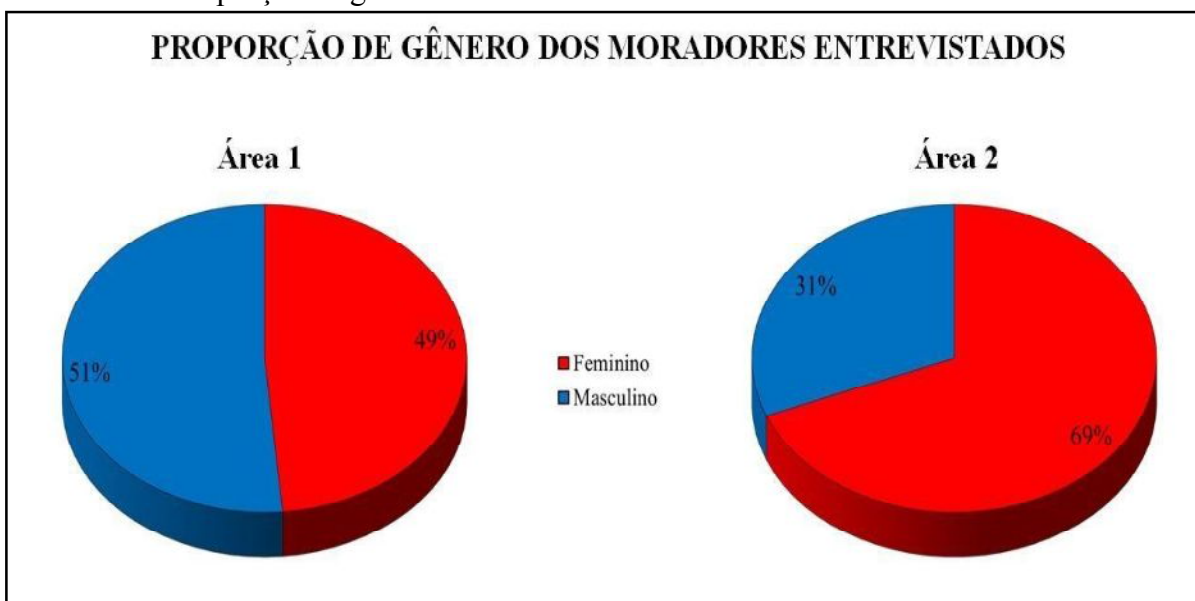
¹³ Encontra-se no Apêndice 01, p. 141.



Diante disso o autor afirma que o mercado de trabalho na maioria das vezes, não oferta as mesmas oportunidades aqueles que tiveram um menor nível de qualificação, gerando uma “heterogeneidade da escolaridade na força de trabalho” (BONADIA, 2008, p.4).

Quanto ao gênero dos moradores, na Área 1 houve um equilíbrio entre os dois gêneros, sendo 51% e 49% para homens e mulheres, respectivamente. Já na Área 2, prevaleceu o gênero feminino sendo 69% e 31% para os homens (gráfico 04).

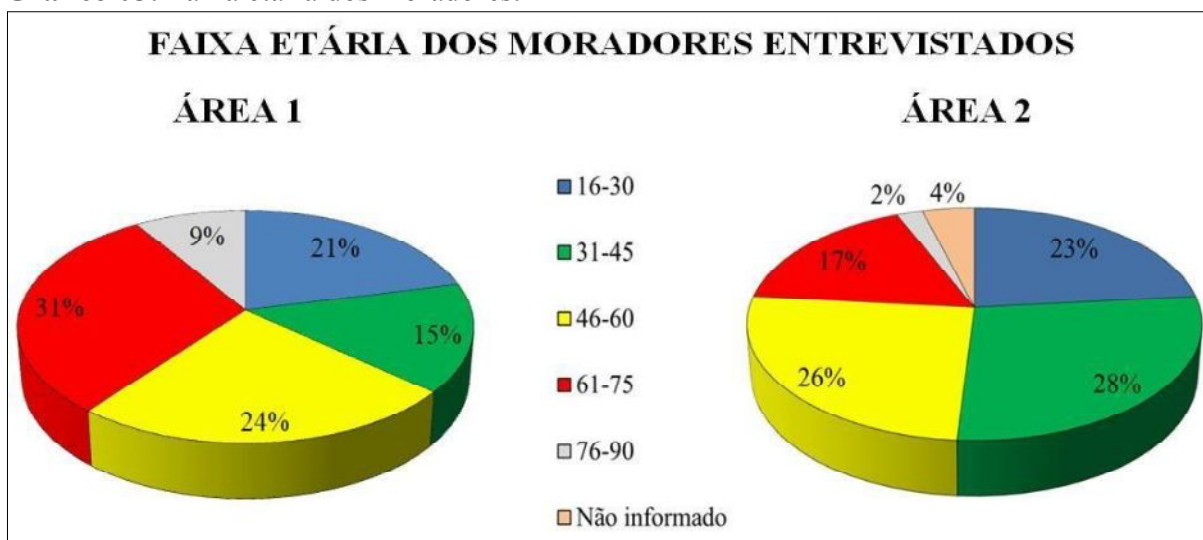
Gráfico 04: Proporção de gênero dos moradores entrevistados no bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Com relação à idade dos moradores, é relevante destacar que a faixa etária de 61 a 75 anos prevaleceu na Área 1 (gráfico 05). Nessa faixa etária há mais limitações de locomoção, exigindo assim melhores condições nas calçadas para que o deslocamento a pé aconteça sem riscos. De acordo com Gehl (2013, p.120) “muitos fatores influem na velocidade do caminhar: a qualidade do percurso, a superfície, a quantidade de pessoas, a idade e a mobilidade do pedestre. O projeto do espaço também tem seu papel.” Essa preocupação foi demonstrada pelos moradores idosos, que comentaram da dificuldade em andar nas calçadas devido às más condições da pavimentação ou árvores obstruindo a passagem.



Gráfico 05: Faixa etária dos moradores.

Fonte: BRITO. L. S. 2017.

3.2.1. Percepção dos moradores entrevistados

3.2.1.1. Moradia

O bairro Santa Mônica possui uma grande diversificação no padrão construtivo. Este fato pode ser observado nas áreas de estudo, onde na Área 1 prevaleceu o uso de casas e na Área 2 são majoritários os edifícios de apartamentos, como foi observado no tópico do capítulo anterior: Características das Áreas de Estudo. Além disso, foi observado também, diferenças quanto a qualidade das construções (figura 013). Sobre essa característica, o autor Melazo (2008, p.79), ao fazer um estudo de quatro bairros da cidade de Uberlândia, entre eles o Santa Mônica, afirmou que

As características das residências são bem diversificadas, pois, em consequência do crescimento do bairro, atualmente existem áreas mais nobres e outras mais populares, com uma predominância de residências de médio padrão construtivo, tanto em relação a área em metros quadrados quanto ao acabamento final das residências.

Através dos gráfico 06, é possível perceber que os moradores de ambas as áreas estão satisfeitos com suas moradias. Muitos atribuíram esse grau de satisfação, ao fato da moradia ser própria. Sobre essa relação do grau de satisfação com o fato da moradia ser própria Freyre (1979) *apud* Guimarães e Pinto (2014, p.3) afirmam que “ter casa própria é o ideal de quase todo brasileiro: mesmo que seja o que às vezes por modéstia se define como um mucambinho”. Dessa forma, na Área 1 - 60% dos entrevistados se consideram satisfeitos e



apenas 11% insatisfeitos com suas moradias - enquanto que na Área 2, 78% consideraram-se satisfeitos e 11% insatisfeitos (gráfico 06).

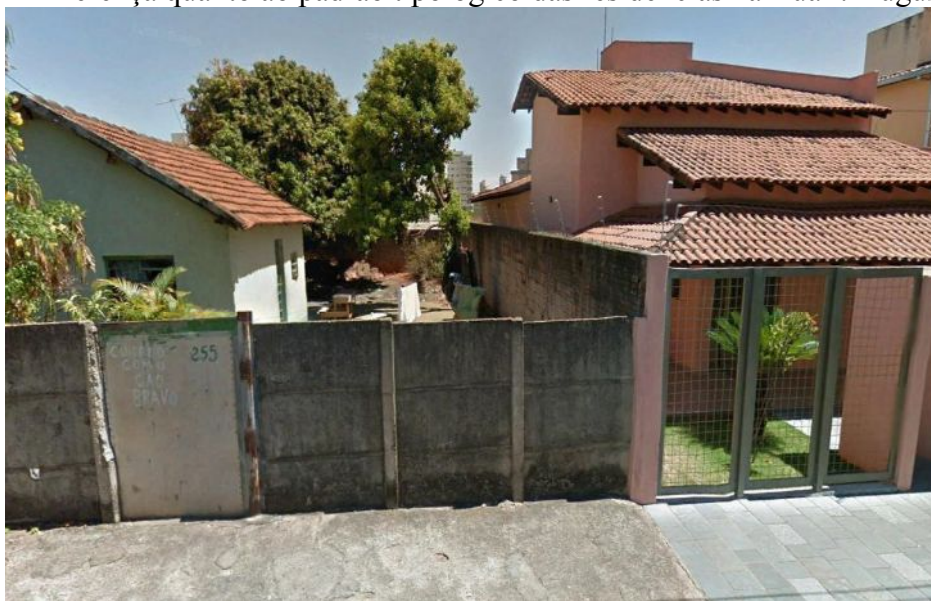
Gráfico 06: Satisfação dos entrevistados em relação a moradia



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

A figura 13 demonstra a discrepância entre os padrões tipológicos das residências dos moradores do bairro. Algumas possuem edificações mais modernas, enquanto outras já possuem um padrão mais antigo, sem muitas modificações ao longo do tempo. É possível perceber essa alta heterogeneidade de padrões construtivos no bairro.

Figura 13 - Diferença quanto ao padrão tipológico das residências na Rua I. Augusta Pereira



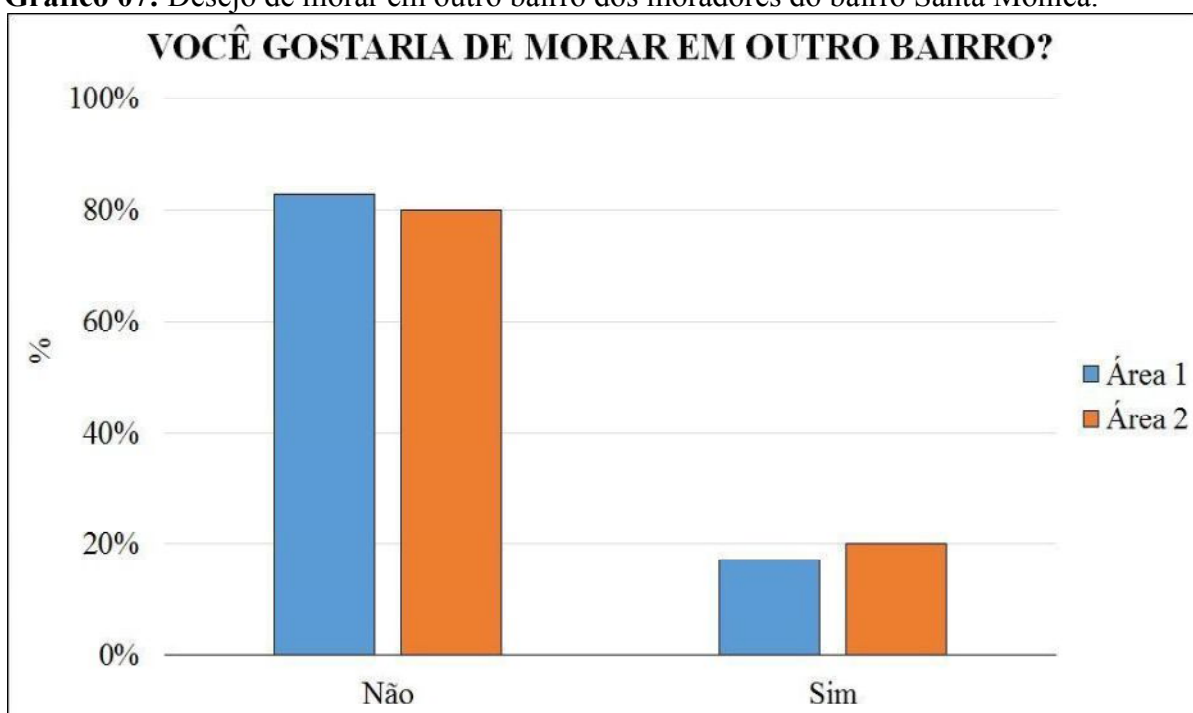
Fonte: Imagens Google Earth, 2017.



3.2.2. Satisfação com o Bairro e com a Qualidade de Vida Urbana

Quando questionados se gostariam de morar em outro bairro, os moradores em sua maioria, afirmam que não gostariam de morar outro bairro. Na Área 1, 81% afirmam não querer mudar de bairro e na Área 2, 80% (gráfico 07). Um dos fatores que podem explicar essa situação pode estar relacionada a noção de pertencimento e estima que os moradores possuem pelo bairro e pela proximidade entre a população como pode ser visto no gráfico 10 mais a frente – principais aspectos positivos do bairro.

Gráfico 07: Desejo de morar em outro bairro dos moradores do bairro Santa Mônica.

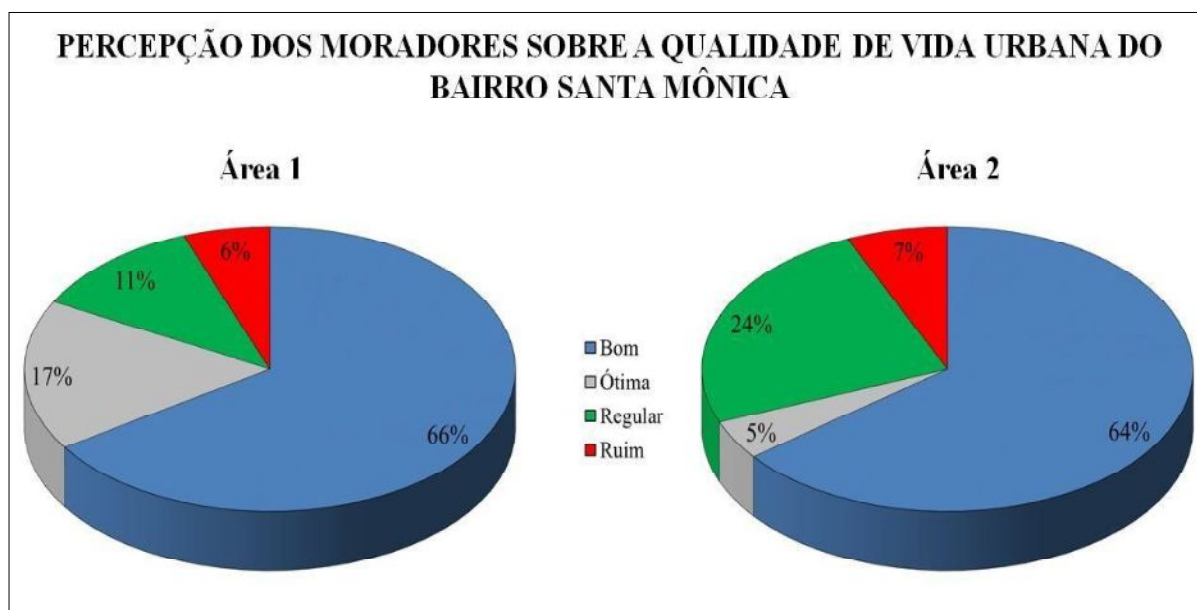


Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Com relação à qualidade de vida urbana do bairro, a resposta “bom” prevaleceu em ambas as áreas. A categoria “ótima” foi consideravelmente maior na Área 1. Sendo que “ruim” foi qualificado 1% a mais na Área 2 (7%) e “ótima” foi maior na Área 1 (gráfico 08).



Gráfico 08: Percepção dos moradores em relação a qualidade de vida urbana do bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Houve uma grande variedade de respostas a respeito dos principais problemas do bairro. No entanto, o que prevaleceu foi a falta de segurança obtendo 13 respostas na Área 1 e 23 respostas na Área 2 (gráfico 09).

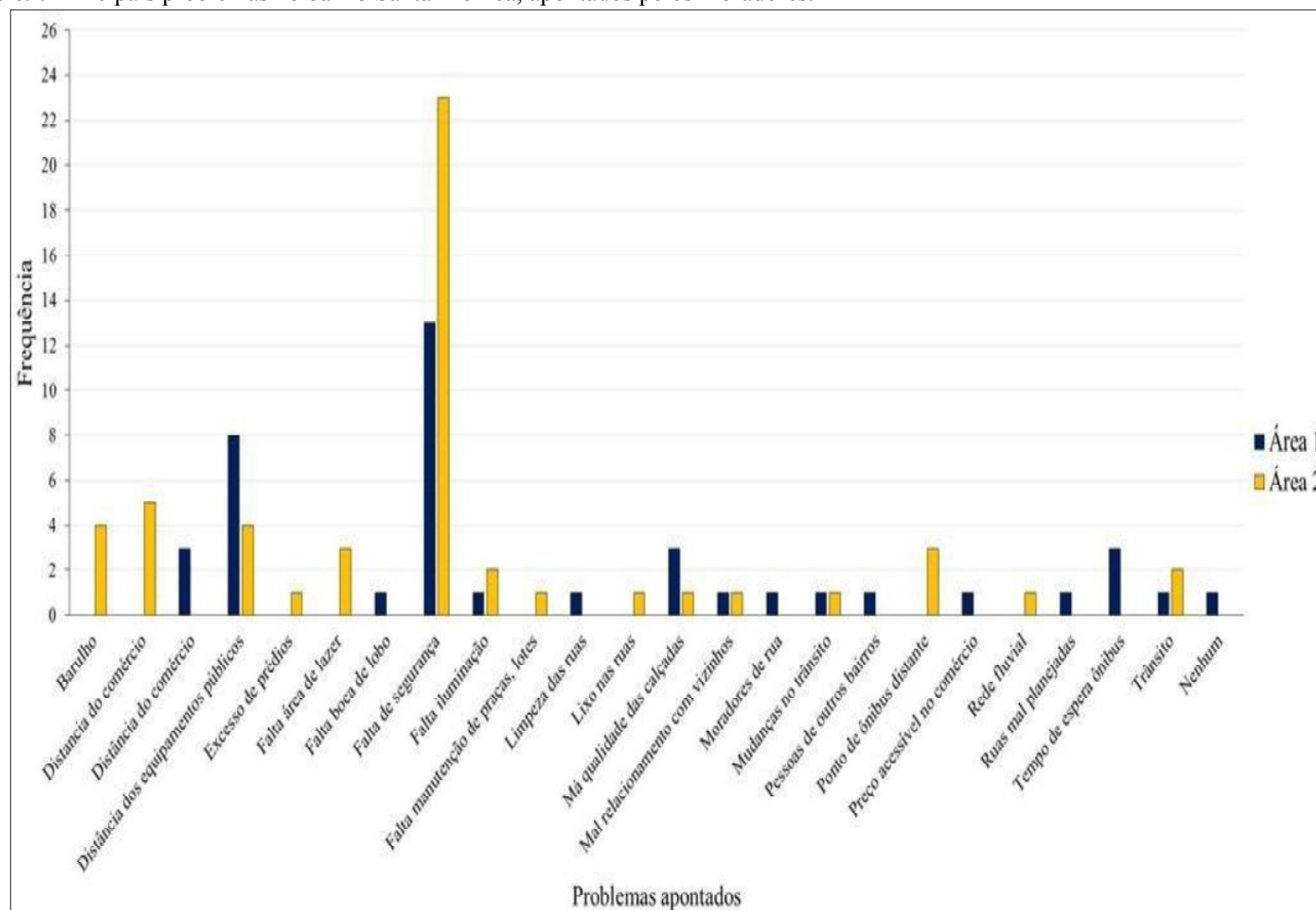
Segundo os moradores da Área 1, que residem mais próximos ao 17º Batalhão da Polícia Militar, o fato de estarem próximos a um equipamento de segurança pública não inibe a ocorrência de furtos ou assaltos.

Na Área 1 o segundo fator que mais se destacou foi a distância dos equipamentos públicos, obtendo 8 respostas, e na Área 2 foi a distância do comércio, obtendo 5 respostas. Esse fato evidencia o quanto é valorizado o acesso a equipamentos urbanos pelos moradores, e está de acordo com o que foi obtido através da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, que demonstra que na Área 2 o acesso ao comércio é realmente menor que na Área 1.

Sobre a localização dos equipamentos públicos o autor Filho (2010, p.21), comenta que nem sempre o poder público os insere em locais que vão beneficiar a população, mas geralmente tendem a estar em locais de alta visibilidade pela sociedade a fim de ganhar notoriedade, e geralmente esses lugares são vias com tráfego intenso, dificultando o acesso da população.



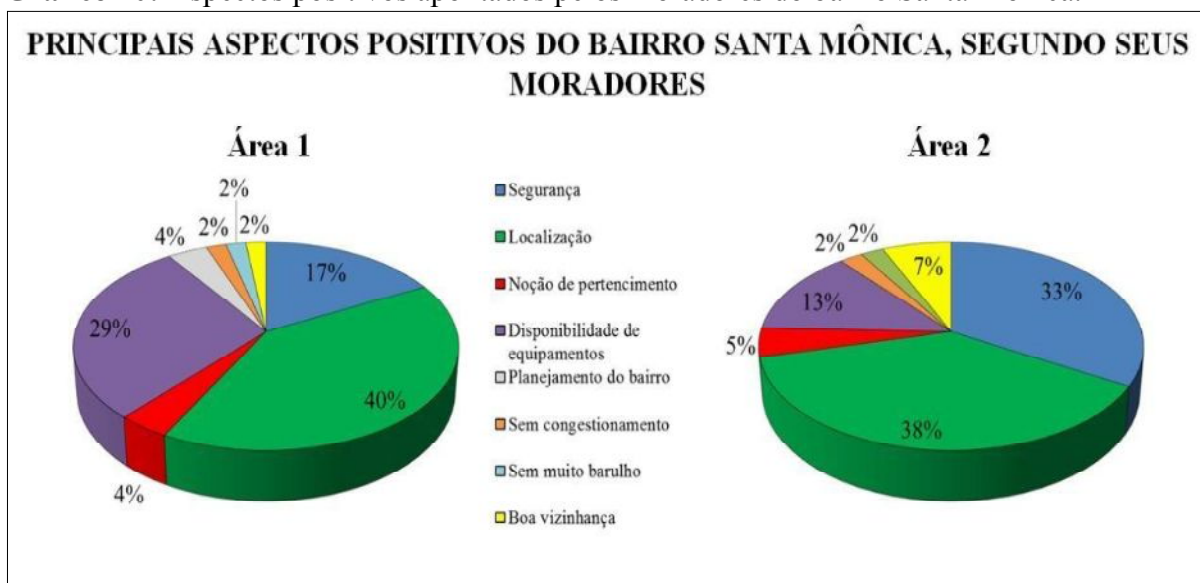
Gráfico 09: Principais problemas no bairro Santa Mônica, apontados pelos moradores.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Através do gráfico 10 é possível ter dimensão dos aspectos positivos no bairro Santa Mônica, segundo os moradores. Em ambas as áreas prevaleceu como principal aspecto positivo a localização do bairro e, conseqüentemente, a facilidade de acesso a outros locais da cidade. Em segundo lugar, prevaleceu na Área 1 a disponibilidade dos equipamentos urbanos e na Área 2 a sensação de segurança dos moradores.

Gráfico 10: Aspectos positivos apontados pelos moradores do bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

3.3. TEMA 1 – Transporte

3.3.1. Frequência e Opções de Transporte

Quanto ao local de espera dos ônibus, na Área 1 prevaleceu a qualificação “regular” com 31% e na Área 2 “ruim” com 40% (gráfico 11). Ao afirmar que o local de espera é regular, os moradores se referiam, principalmente, às estações da linha T131, que possui corredor na Avenida João Naves de Ávila. Essa linha de transporte em específico possui parador por toda a avenida, e esses pontos de espera são estações fechadas, portanto bem protegidas do sol e da chuva. No entanto os pontos de ônibus das demais linhas (A116, A105, T103, T132) que ficam em ruas locais, não possuem a mesma infraestrutura para abrigar os usuários, conforme pode ser observado na figuras 14, 15 e 16.



Figura 14: Av. Ponto ônibus na Av. Ubiratan Honório de Castro – bairro Santa Mônica

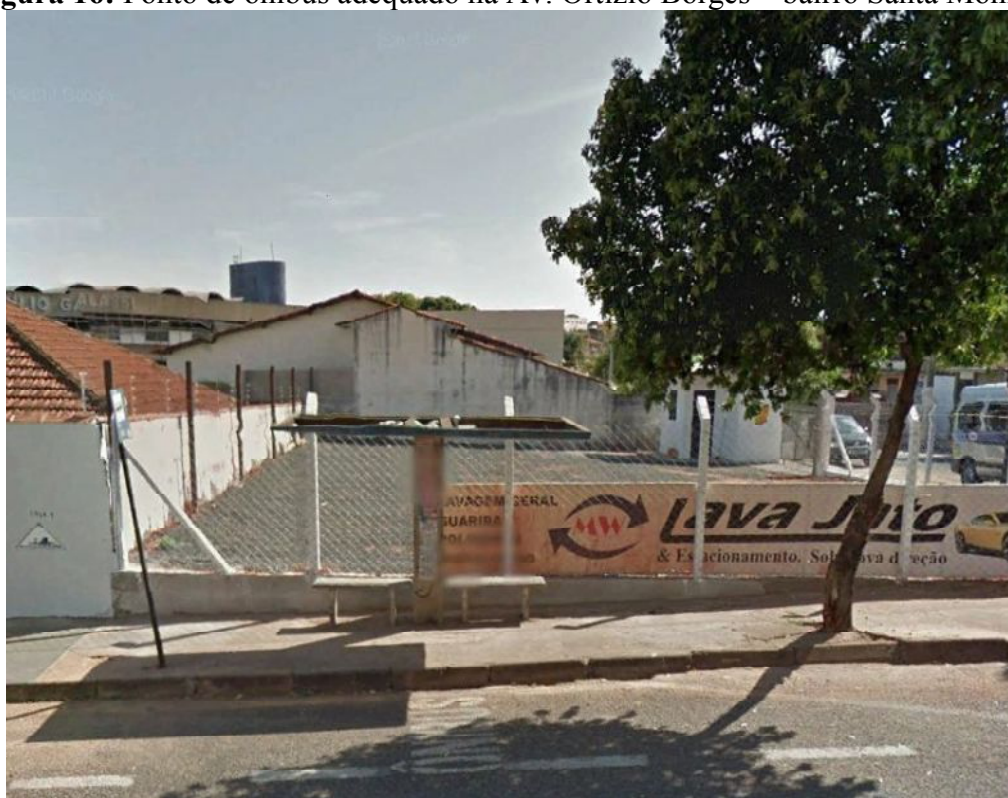


Figura 15: Ponto ônibus na Rua Nordau Gonçalves de Melo – bairro Santa Mônica



Fonte: Imagens Google Earth, 2017.

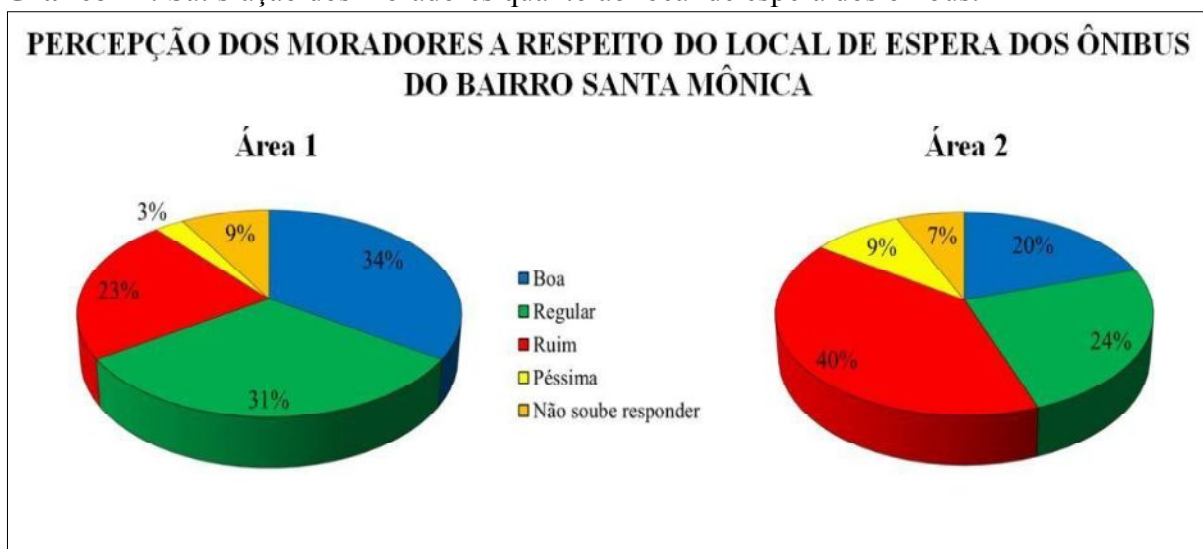
Figura 16: Ponto de ônibus adequado na Av. Ortízio Borges – bairro Santa Mônica.



Fonte: Imagens Google Earth, 2017



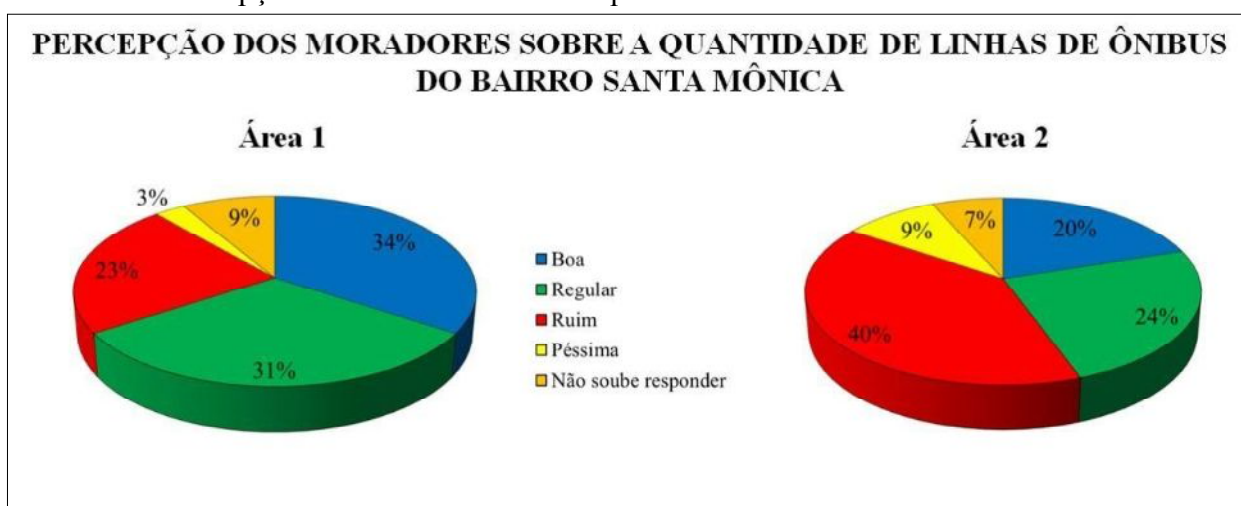
Gráfico 11: Satisfação dos moradores quanto ao local de espera dos ônibus.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Como é possível verificar através do mapa 08, não há uma grande variedade de linhas de transporte ofertadas para as áreas de estudo. Na Área 2, apenas duas linhas de ônibus foram consideradas de acordo com o limite, fato que corresponde à insatisfação dos moradores com a quantidade de linhas de ônibus disponíveis, uma vez que 40% dos entrevistados a consideram “ruim” e apenas 20% “boa”. Já na Área 1, esse item foi melhor avaliado, recebendo apenas 23% de qualificação “ruim” e 34% “boa” (gráfico 12).

Gráfico 12: Percepção dos moradores sobre a quantidade de linhas de ônibus do bairro.

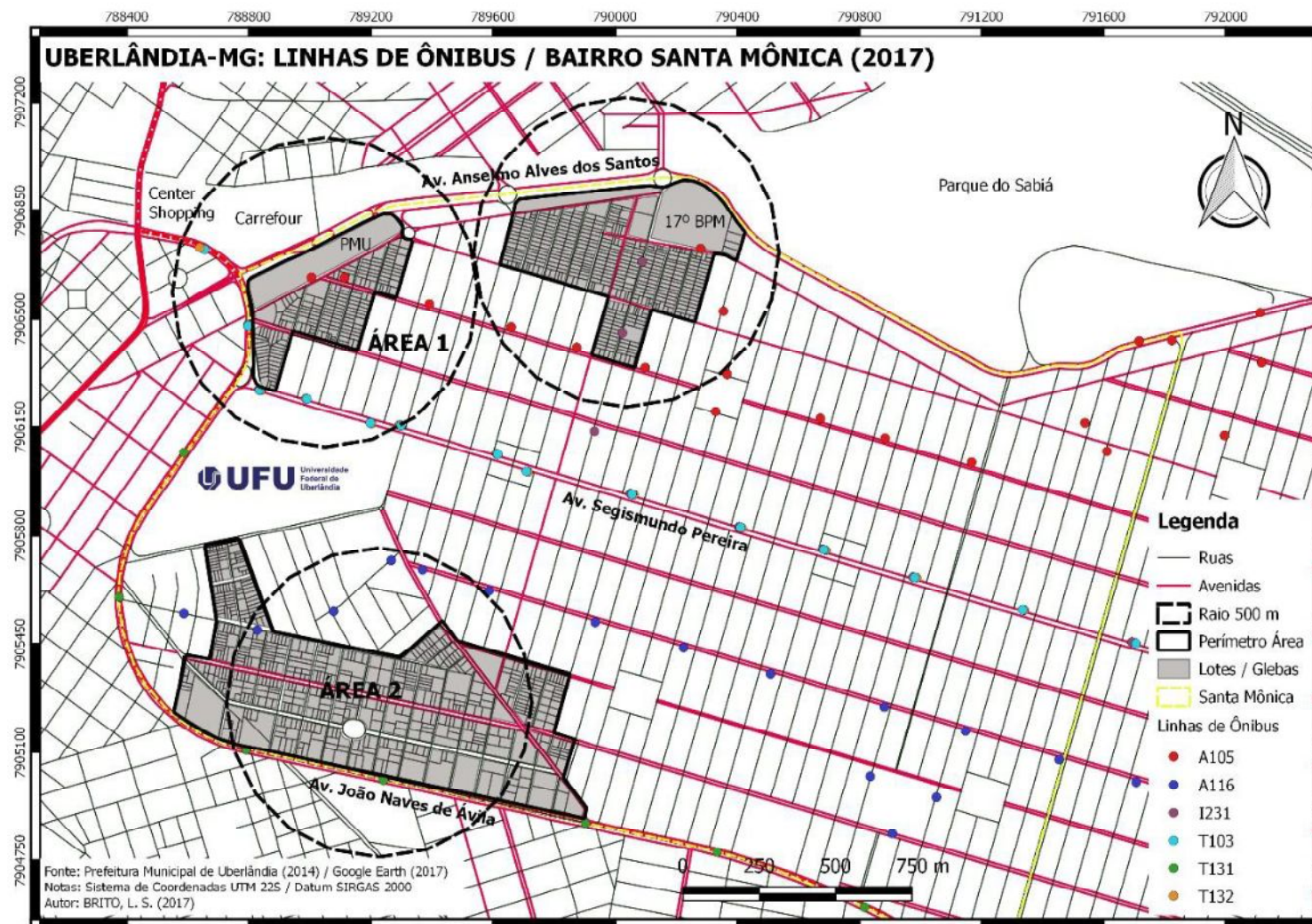


Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Através do mapa 08 foi demonstrado todas as linhas de transporte que estão inseridas em um raio de 500 m. nas duas áreas de estudo:



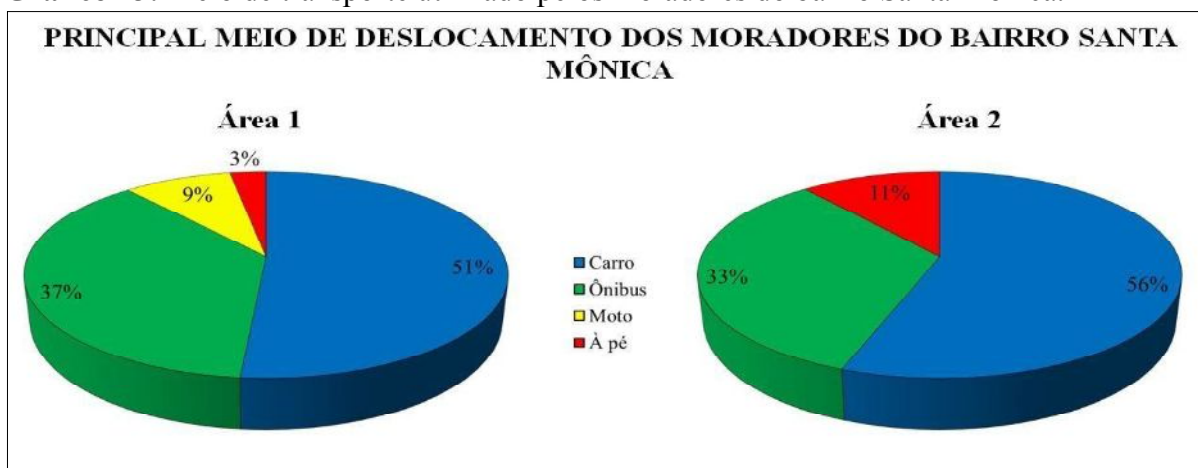
Mapa 08: Linhas de ônibus no bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Quanto ao meio de transporte utilizado, através do gráfico 13, é possível perceber que na Área 1 e 2 prevalece o uso do carro, no entanto os moradores da Área 1 utilizam mais o transporte público do que a Área 2 (37% e 33%), respectivamente.

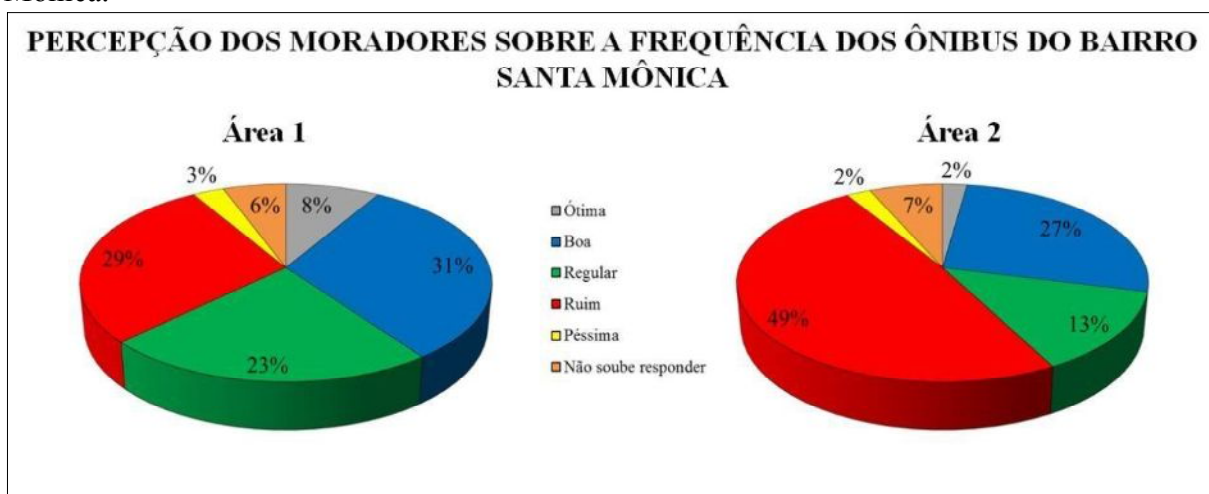
Gráfico 13: Meio de transporte utilizado pelos moradores do bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017

Através do quadro 12 foi demonstrado o tempo de espera e a qualificação segundo a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, para cada linha de ônibus que perpassa as áreas de estudos. Na Área 2 a linha A116 possui um longo tempo de espera, sendo de 43 min. Os moradores entrevistados afirmaram que devido a isso, eles se deslocam para utilizar a linha T131, percorrendo uma distância maior a pé até chegar na estação. Mas nem todos os moradores podem se deslocar a pé até a estação, muitas vezes por causa da idade, restando como opção, o maior tempo de espera. A percepção dos moradores quanto a frequência dos ônibus também não foi bem avaliada (gráfico 14).

Gráfico 14: Percepção dos moradores em relação a frequência dos ônibus no bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.



Através dos resultados dos gráfico 14 e do quadro 12 fica evidente a insuficiência da frequência dos ônibus na Área 2, tanto na percepção dos moradores, quanto das análises obtidas.

Quadro 12: Tempo de espera e frequência dos ônibus no bairro Santa Mônica

Área	Ruas	Linhas de ônibus	Tempo de espera (média)	Frequência (entre 10 h e 16 h)	Qualificação do tempo de espera
1	Ortízio Borges	A105	28 min.	10:09 às 15:46 min.	Insuficiente
1	Segismundo Pereira	T103	20 min.	10:08 às 15:49 min.	Aceitável
1	João Naves de Ávila	T132	10 min.	10:03 às 15:53 min.	Bom
1	João Naves de Ávila	T103	20 min.	10:10 às 15:51 min.	Aceitável
1	Nordau Gonçalves M.	I231	30 min.	10:23 às 15:55 min.	Insuficiente
2	Isaac Antônio da Silva	A116	43 min.	10:20 às 15:25 min.	Insuficiente
2	João Naves de Ávila (estação 7)	T131	6 min.	10:05 às 15:58 min.	Bom

Org.: BRITO, 2017.

De acordo com a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, dois itinerários só são considerados como diferentes quando estiverem a pelo menos 2 km de distância um do outro. Dessa forma como nenhuma das linhas obteve mais de 2 km de distância uma da outra, as duas Áreas receberam qualificação insuficiente (quadro 13):

Quadro 13: Qualificação dos itinerários

Áreas	Qualificação
1	Insuficiente
2	Insuficiente

Org.: BRITO, L. S., 2016.



3.4. TEMA 2: OFERTA DE EQUIPAMENTOS, COMÉRCIO E SERVIÇOS *VERSUS* RESULTADO DOS QUESTIONÁRIOS: Uma análise comparativa

Ao analisar os equipamentos urbanos presentes nas duas áreas de estudo, é possível notar a prevalência de farmácias, bares e restaurantes, principalmente na Área 1, que tende a apresentar mais equipamentos de comércio em relação a outra área de estudo.

A partir da análise dos mapas 09 e 10, contata-se que não há uma diversificação de equipamentos públicos, ou seja, os equipamentos que devem ser ofertados pelo Estado são menores ou ausentes. A segregação na oferta de equipamentos está no que é dever do Estado, como escolas, creches, unidades básicas de saúde (UBS).

No entanto ao analisar os equipamentos relacionados ao comércio, que é da iniciativa privada, há uma quantidade mais significativa, principalmente na Área 1, mas falha ao oferecer uma variedade de equipamentos públicos. Na Área 1 há uma grande concentração de bares, talvez pelo fato de ser uma área próxima à universidade, o que acaba gerando uma errônea ideia de que é uma área bem servida de equipamentos urbanos.

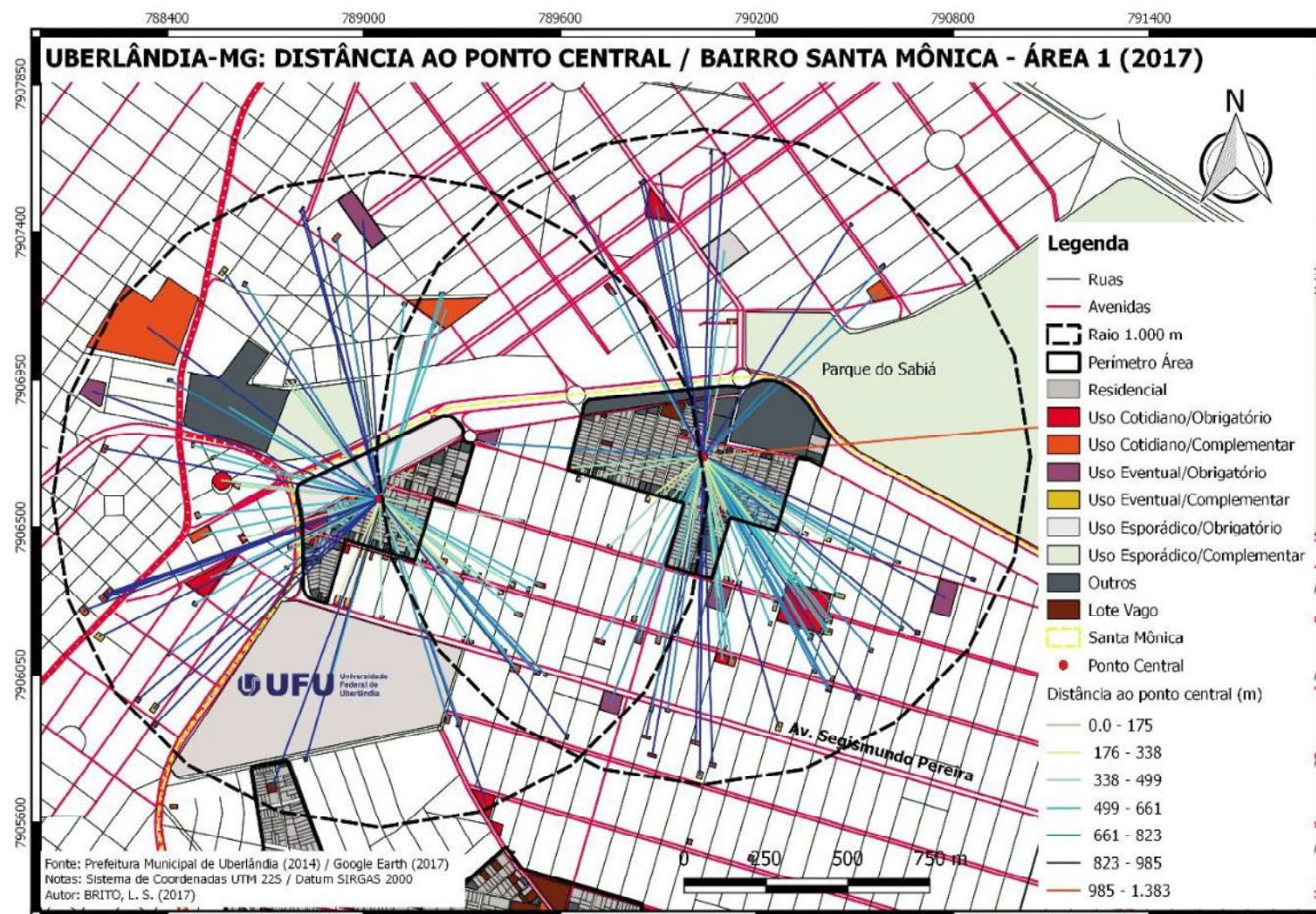
Além disso, alguns moradores com idade mais avançada que foram entrevistados relataram que para fazer o deslocamento a pé para compras do dia a dia (como açougue, supermercado, farmácia) é necessário utilizar o ônibus, pois apesar dos equipamentos de uso cotidiano estarem a uma distância relativamente próxima, a pé e com a mobilidade reduzida o esforço para se percorrer essa distância se torna maior. De acordo com Gehl (2013, p.121) “a maior parte das pessoas está disposta a percorrer cerca de 500 metros”, claro que isso também vai depender de outros fatores, como a qualidade das vias, por exemplo.

A Área 2, devido a uma acomodação natural do mercado, tende a ter menos equipamentos, pois os moradores possuem maior renda e, por isso, dispõem de mais recursos (como o carro, por exemplo) para alcançar equipamentos urbanos disponíveis em outros bairros do que os moradores da Área 1. Nas áreas com menor renda per capita (como é o caso da Área 1) é natural o surgimento do comércio típico de quem se locomove a pé.

Através dos mapas 09 e 10, foi possível demonstrar a distância de cada equipamento do centroide. Como é possível ver a Área 1 possui uma quantidade maior de equipamentos do que a Área 2. Do ponto de vista dos equipamentos públicos, como os equipamentos básicos de saúde e educação, as duas áreas não atenderam o necessário, principalmente na área da saúde, pois não foi localizado nenhum hospital público ou posto de saúde dentro dos limites do indicador de uso eventual

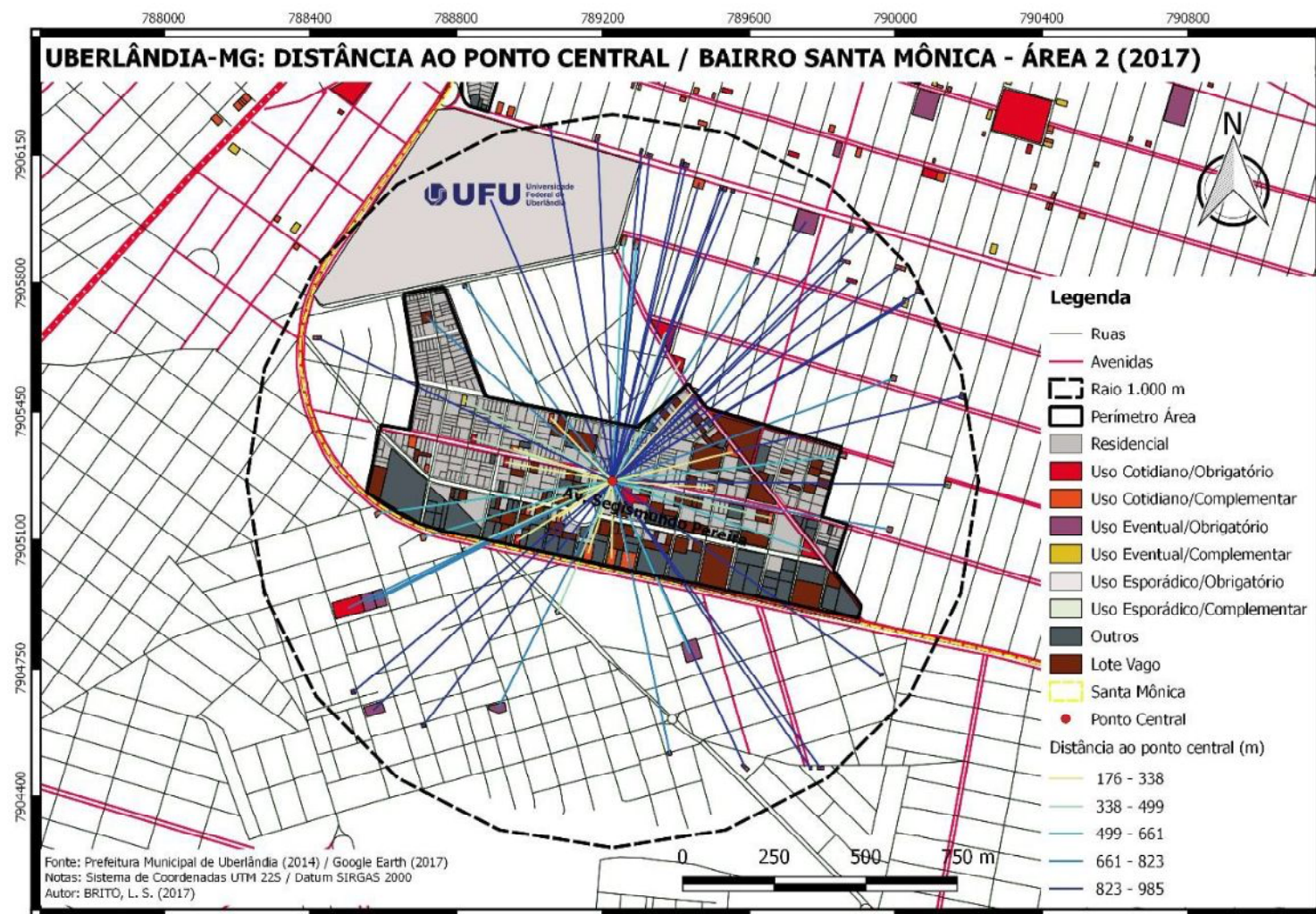


Mapa 09: Distância do centroide na Área 1.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Mapa 10: Distância do centroide na Área 2.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.4.1. Indicador de Uso Cotidiano

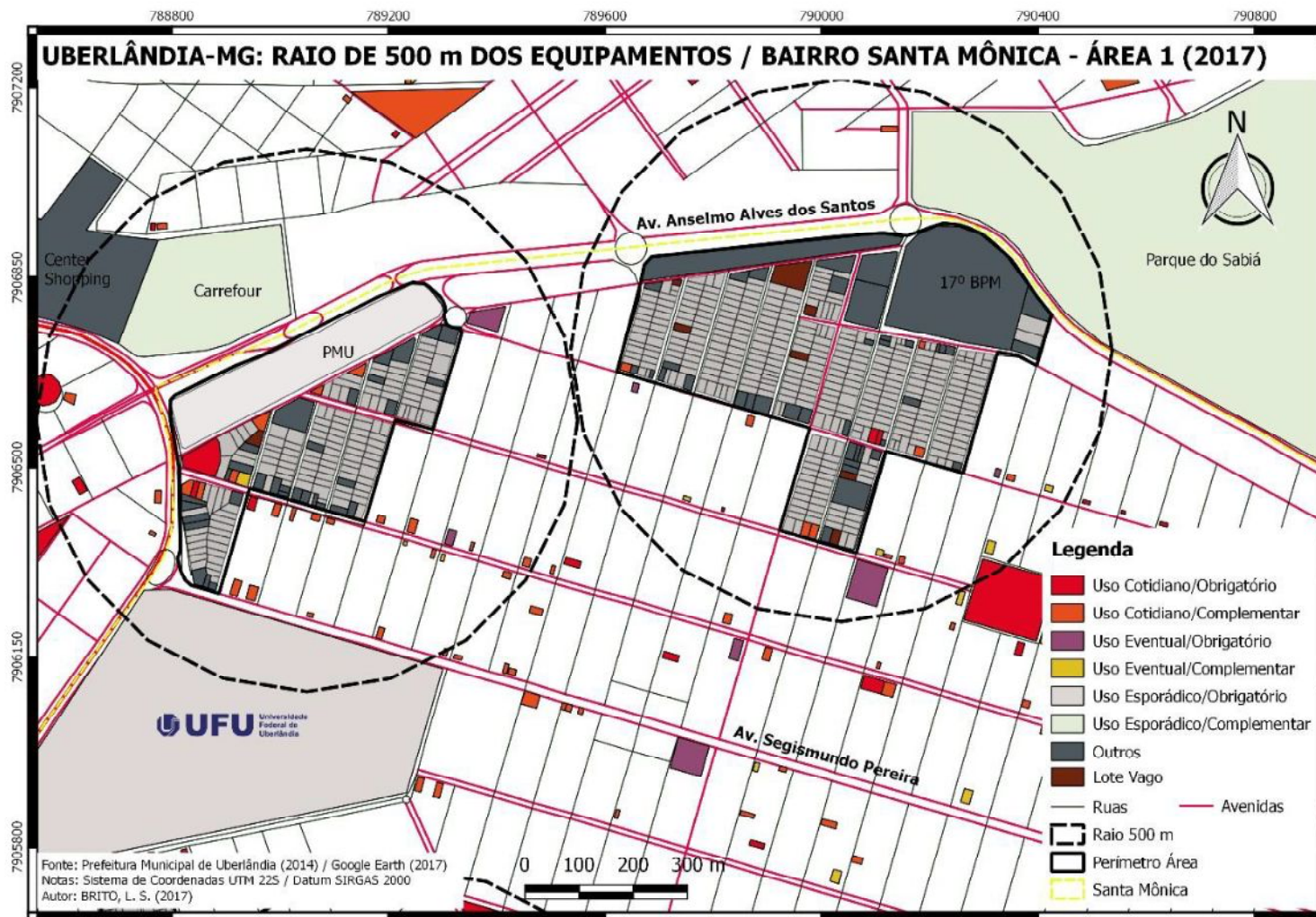
Os equipamentos desse indicador devem existir a uma distância de 500 m do centroide da área de estudo de acordo com a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, levando-se em consideração a possibilidade de ocorrência de moradores com algum tipo de restrição de mobilidade, a existência de crianças ou o carregamento de sacolas. De acordo com o autor Filho (2010, p. 18), é importante dividir os equipamentos urbanos pela sua frequência de demanda, pois a questão da mobilidade urbana é colocada em foco e quanto maior for a frequência de uso do equipamento pelo morador, mais fácil deve ser o acesso.

Nesse indicador, os equipamentos urbanos são divididos entre obrigatórios e complementares, como foi demonstrado no quadro 08 do capítulo anterior. Através dos mapas 11 e 12 é possível ver todos os equipamentos urbanos existentes, respeitando o limite de 500 metros. De acordo com a qualificação da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, para que esse item receba uma boa qualificação, é necessário que todos os equipamentos urbanos de uso obrigatório estejam presentes, no entanto, na **Área 1**, foram encontrados 8 equipamentos de uso obrigatório e 4 de uso complementar. Os de uso complementar foram: restaurante (pizzaria, lanchonetes), farmácia, assistência técnica e açougue. Quando os equipamentos se repetem, a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana orienta a contar uma única vez e nesse caso houve a repetição dos restaurantes, contabilizando assim, apenas como um. Sendo assim a Área 1 recebeu qualificação insuficiente, pois faltou a presença da creche pública. Os demais equipamentos como, a Escola de Ensino Infantil, área livre para lazer e recreação e mercadinho ou quitanda, foram encontrados. A Escola de Ensino Infantil encontrada foi a EMEI - Maria Pacheco Rezende.

Na **Área 2**, foram encontrados 3 equipamentos de uso obrigatório, sendo: área livre para lazer, mercadinho e hortifruti. Houve a repetição de mercados e por isso foi considerado apenas como um como orienta a Ferramenta. Tem-se a presença também do Instituto Peniel, que é uma escola de ensino infantil e fundamental e a escola Sinfonia, de educação musical infantil, no entanto não são públicas e por isso não foram contabilizadas junto com os outros equipamentos. Já nos equipamentos de uso complementar foram mapeados academia, restaurantes, pizzarias, padarias, duas lojas de material de construção e duas farmácias. Desconsiderando os repetidos, totalizam assim 4 equipamentos de uso complementar. Dessa forma, para as duas áreas a qualificação obtida foi “insuficiente”, pois não há existência de todos os equipamentos de uso obrigatório.

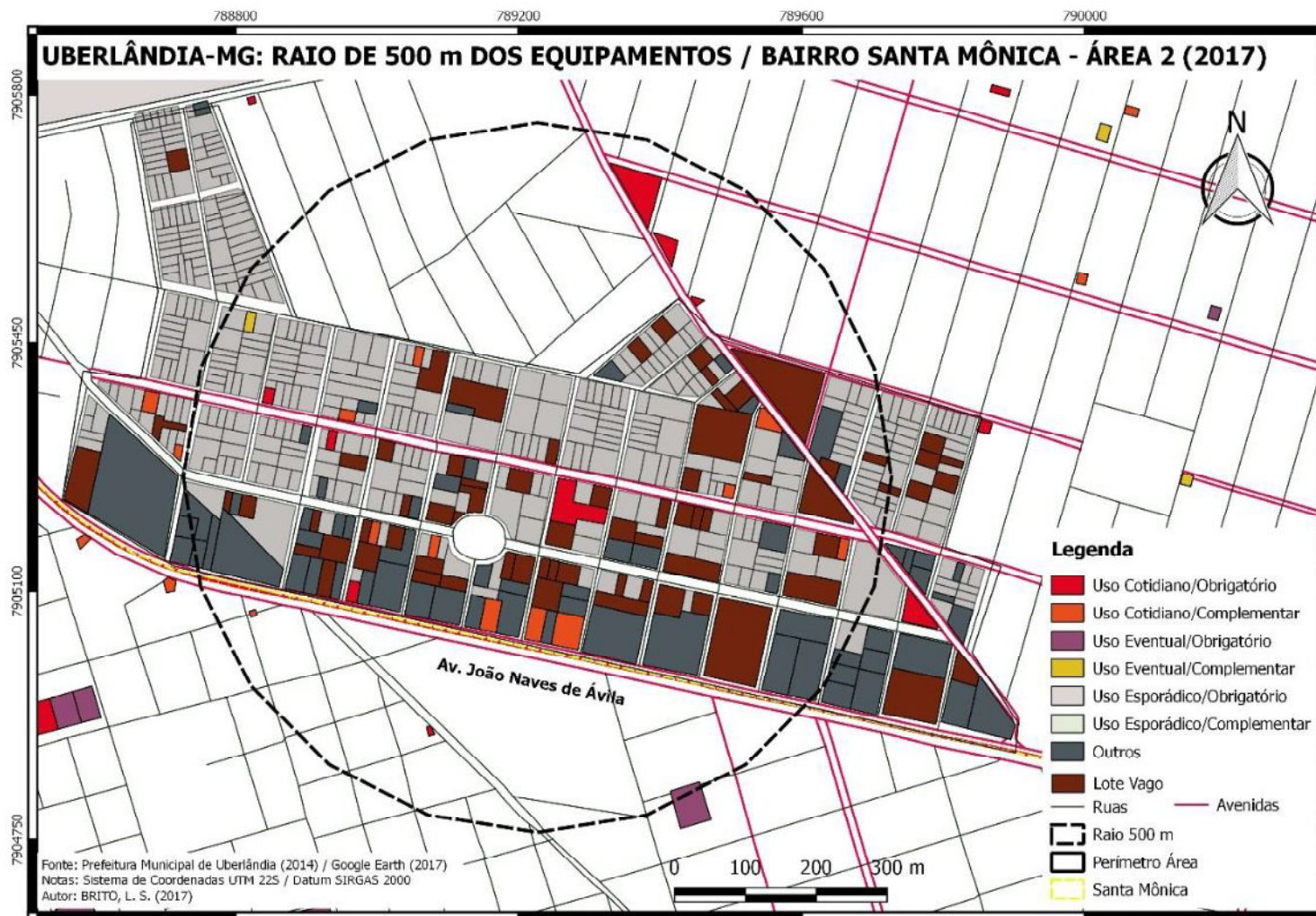


Mapa 11: Raio de 500 m. dos equipamentos na Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Mapa 12: Raio de 500 m. dos equipamentos na Área 2.



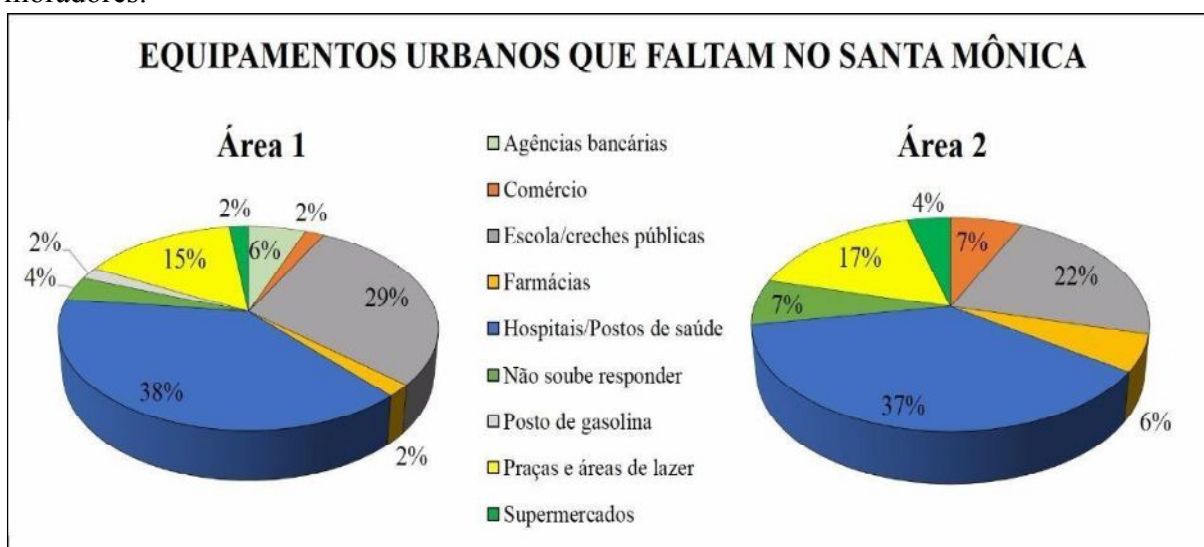
Fonte: BRITO, L. S. 2017.

É necessário que a população se mobilize para cobrar melhorias. De acordo com o autor Filho (2010, p.20), “existem movimentos organizados de moradores responsáveis por cuidar, através de uma gestão compartilhada, de escolas ou postos de saúde vizinhos, a fim de garantir a qualidade do atendimento”. Esse tipo de organização urbana tem crescido no que o autor chama de “cidades do Primeiro Mundo”. Sendo assim, é necessário que a população esteja engajada em cobrar dos gestores públicos os equipamentos urbanos necessários para garantir a QVU.

A existência dos equipamentos urbanos, não significa necessariamente que toda a população possuirá condições de acesso a eles ou esteja satisfeita com sua proximidade, por mais que sejam respeitados os limites estabelecidos pela ferramenta.

O gráfico 15, demonstra a opinião dos moradores em relação aos equipamentos que faltam no bairro. Em ambas as áreas prevaleceu a ausência dos hospitais e postos de saúde e em segundo lugar as escolas e creches públicas. Os moradores relataram que utilizam as UAI's do bairro Pampulha e Tibery. Esse dado demonstra que de fato, em relação ao comércio o bairro é bem equipado, mas em relação à presença de equipamentos de apoio público necessita de melhorias. Com relação às escolas, de acordo com o autor Filho (2010, p.19) a proximidade das delas deve permitir que a criança, quando atingir a idade necessária para se deslocar sozinha, possa caminhar até a escola com segurança e em curto espaço de tempo.

Gráfico 15: Equipamentos urbanos que faltam no bairro Santa Mônica na opinião dos moradores.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.



3.4.2. Indicador de Uso Eventual

Os equipamentos de usos eventuais são aqueles que servem de apoio aos moradores, mas que possuem uma demanda menor de frequência, permitindo assim uma distância de 700 metros do centroide das Áreas analisadas (mapas 13 e 14).

Na **Área 1**, foram localizados dois equipamentos de uso obrigatório, no entanto no mapa aparecem cinco equipamentos pois estão repetidos. Foram eles: Escola Estadual Segismundo Pereira e Escola Estadual Cristóvão Colombo, Supermercado Real, Supermercado Super S e Supermercado Peg Pag Primo. Os equipamentos de uso complementar foram três, sendo eles: lojas de vestuários, Escola Línguas: Centro Cultural de Idiomas e Artes e a Escola Yes Idiomas e Agência Bancária Bradesco.

Na **Área 2** foi encontrado apenas um equipamento para cada uso. Sendo que para os equipamentos de uso obrigatório, a Escola Municipal Gláucia Santos Monteiro e de uso complementar a escola de inglês, Private English School.

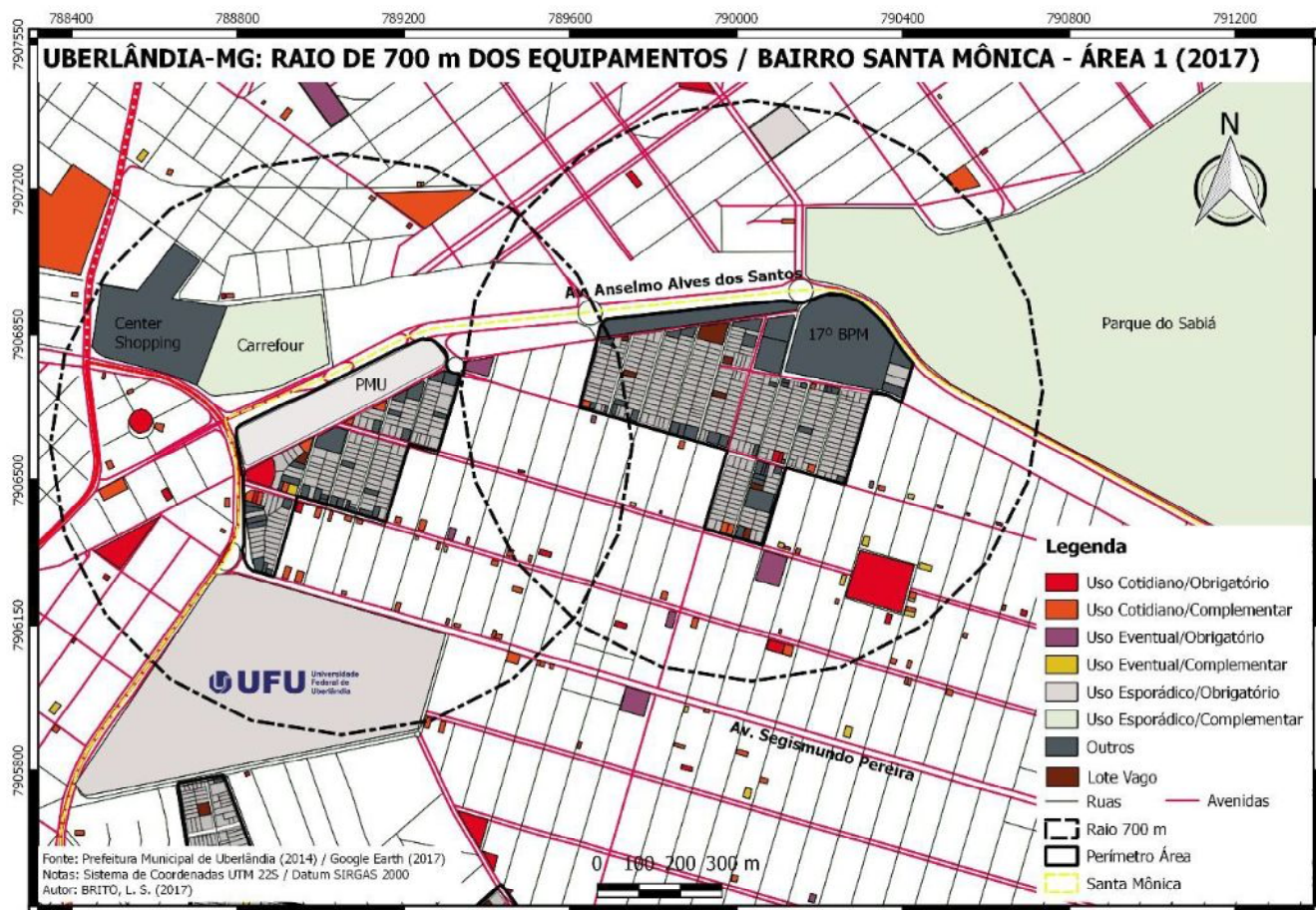
O estudo das Áreas favoreceu a percepção de que a facilidade de acesso a determinados tipos de comércio e serviços têm maior influência na vida cotidiana dos moradores do que outros, enquanto que determinados equipamentos de usos esporádicos podem estar mais distantes não trazendo tantos prejuízos.

Sendo assim, para esse indicador, a qualificação de ambas as áreas foi “insuficiente”, pois para ser avaliada como “bom”, todos os equipamentos de uso obrigatório deveriam estar presentes. No entanto faltaram os seguintes equipamentos: unidades de saúde com pronto atendimento e área para práticas esportivas. Esses equipamentos são essenciais para a garantia da qualidade de vida urbana da população, principalmente para a promoção da saúde e prevenção de doenças. A presença das áreas para práticas esportivas incentiva a realização das atividades físicas, auxiliando assim, na construção da convivência do indivíduo, bem como trazendo benefícios diretamente à saúde. Nas áreas livres ainda é possível que aconteça:

Práticas sociais, momentos de lazer, encontros ao ar livre e manifestações de vida urbana e comunitária, que contribuem para o desenvolvimento humano e para o relacionamento entre as pessoas. Além disso, favorece psicologicamente o bem-estar do homem, influencia no micro clima, mediante a amenização da temperatura, o aumento da umidade relativa do ar e a absorção de poluentes e, ainda, incrementa a biodiversidade (LOPES et al. 2011, p.5)

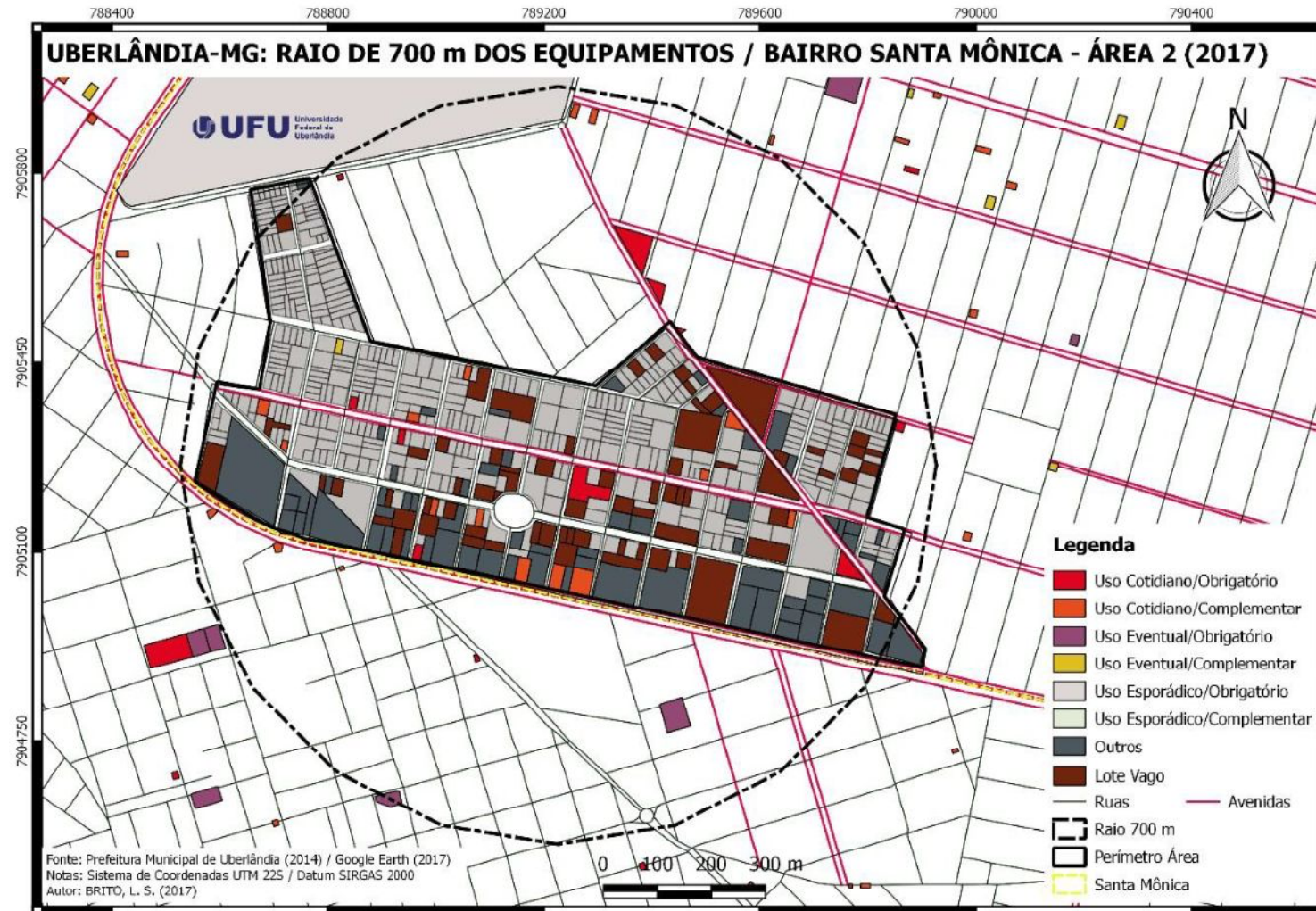


Mapa 13: Raio de 700 m. dos equipamentos na Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Mapa 14: Raio de 700 m. dos equipamentos na Área 2.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.4.3. Indicador de Uso Esporádico

Para o uso esporádico, os equipamentos devem estar a uma distância de 1.000 metros. Com isso, foi localizado na **Área 1** apenas dois equipamentos de uso obrigatório: a Universidade Federal de Uberlândia e a Prefeitura Municipal de Uberlândia, recebendo assim a qualificação “insuficiente”. Nos equipamentos de uso complementar, foram localizados o Carrefour e o Parque do Sabiá. Se houvesse a presença do hospital público, esse indicador receberia “bom” em sua qualificação, no entanto este item faltou, recebendo assim a qualificação “insuficiente”. Os moradores demonstraram grande insatisfação quanto a ausência do hospital público, pois tem que recorrer a opções particulares mais próximas, como o Madrecor localizado na Av. Francisco Ribeiro. O Parque do Sabiá no entanto, é um equipamento elogiado pelos moradores e ele se insere no limite estabelecido de 1.000 metros, facilitando o acesso dos moradores.

Na **Área 2**, para os equipamentos de uso obrigatório, houve somente a Universidade Federal de Uberlândia e nenhum equipamento de uso complementar.

3.4.4. Qualificação Geral dos Indicadores

Após mapear as áreas de estudo e utilizar os parâmetros da ferramenta, obteve-se através dos quadros 14 e 15 as seguintes qualificações para cada indicador:

Quadro 14: Quantificação geral do acesso a equipamentos urbanos para as duas áreas de estudo

Áreas	Uso Cotidiano	Uso Eventual	Uso Esporádico
1	8 de uso obrigatório	2 de uso obrigatório	2 de uso obrigatório
	4 complementar	3 de uso complementar	2 de uso complementar
2	1 de uso obrigatório	1 de uso obrigatório	1 de uso obrigatório
	4 complementar	1 de uso complementar	0 de uso complementar

Org.: BRITO. L.S. 2017.

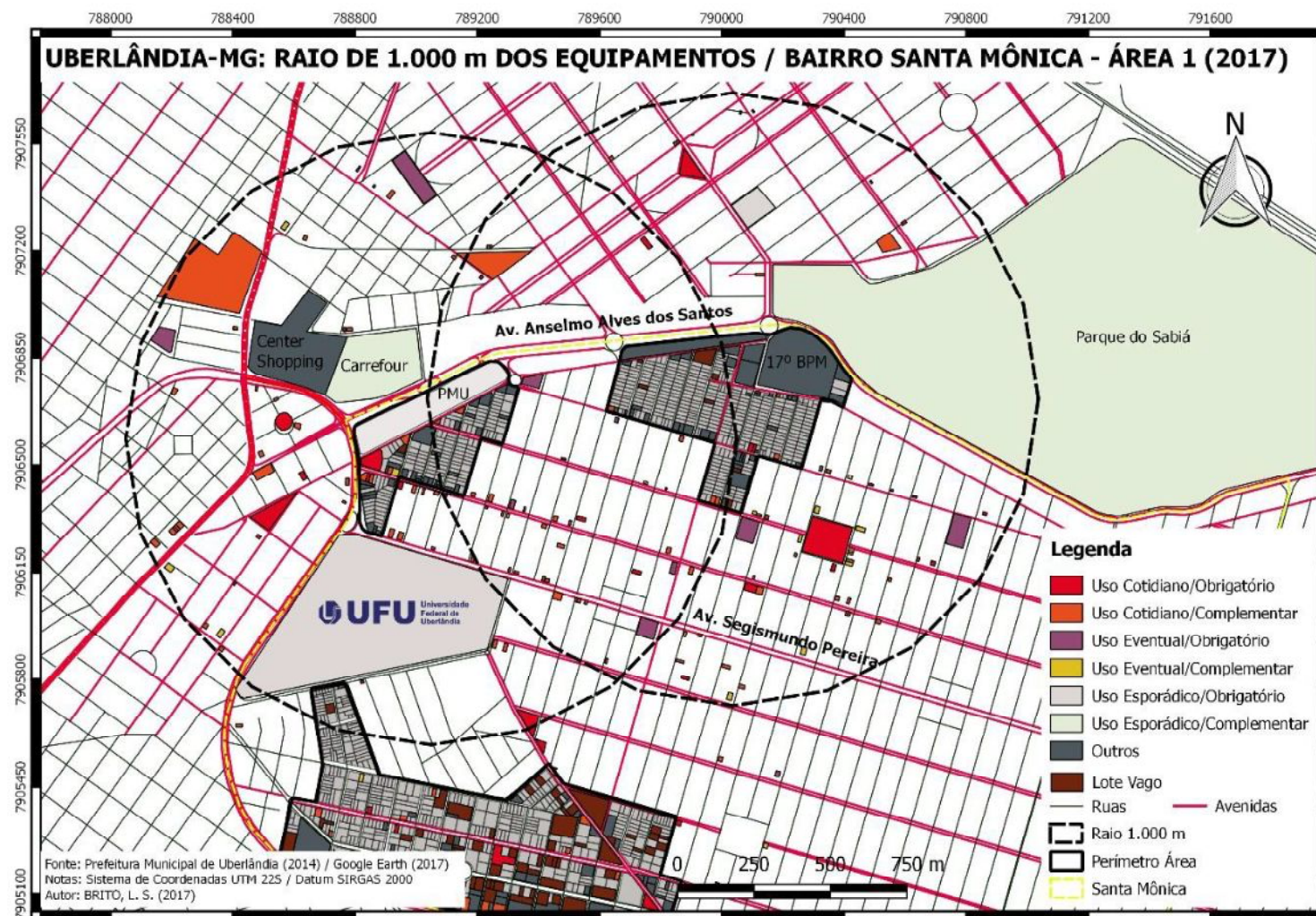
Quadro 15: Qualificação geral do acesso a equipamentos urbanos para as duas áreas de estudo

Áreas	Uso Cotidiano	Uso Eventual	Uso Esporádico
1	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente
2	Insuficiente	Insuficiente	Insuficiente

Org.: BRITO. L.S. 2017.

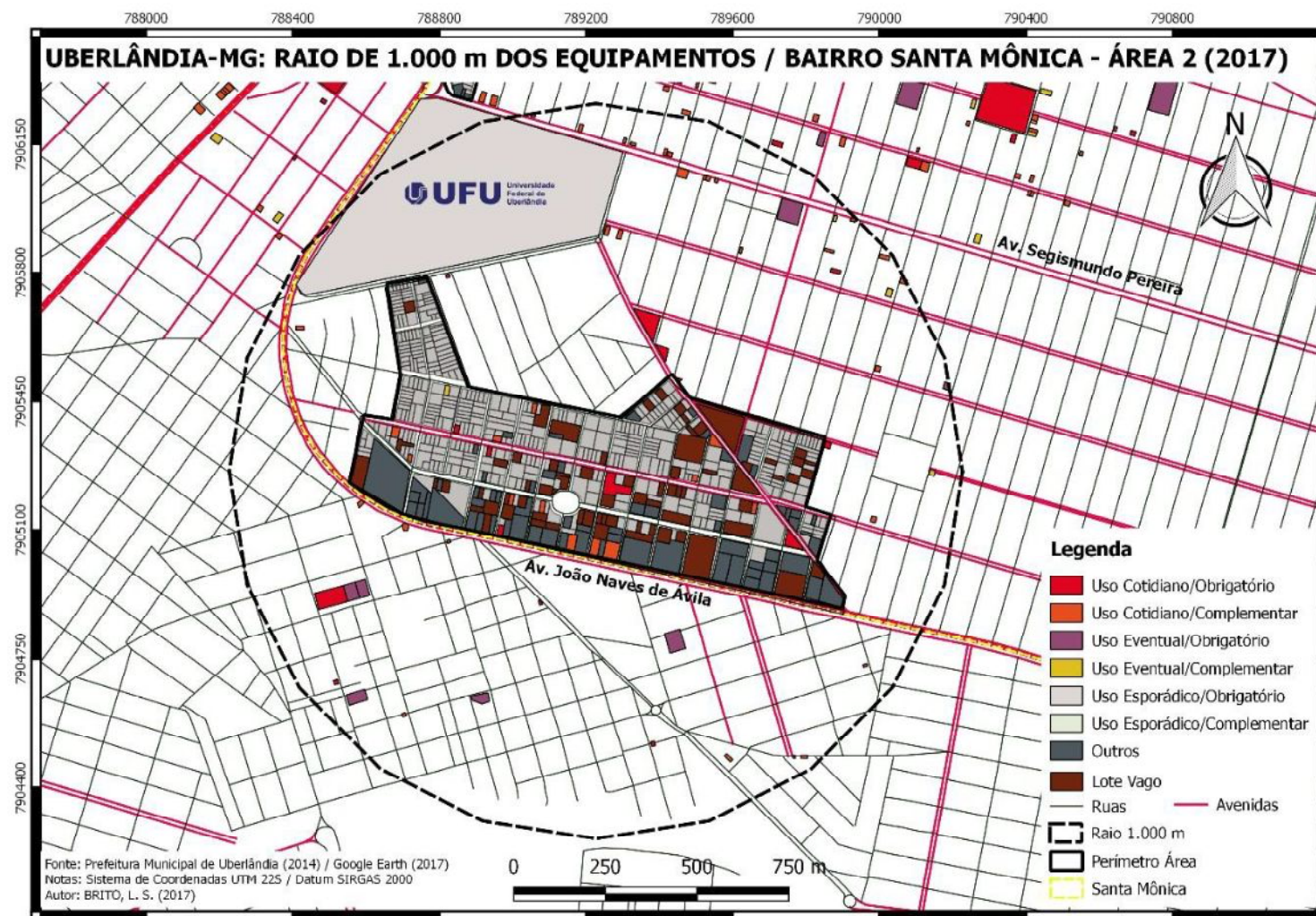


Mapa 15: Raio de 1.000 m. dos equipamentos na Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Mapa 16: Raio de 1.000 m. dos equipamentos na Área 2.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

3.5. Tema 3 - Rede de Circulação de Pedestres

3.5.1. Calçadas

As calçadas das áreas de estudo foram mapeadas e classificadas conforme o seu estado de conservação, para demonstrar a qualidade da rede de circulação pedonal.

Um dos fatores identificados através da pesquisa foi a elevada proporção de pessoas idosas em ambas as áreas, como pôde ser visto anteriormente no gráfico 05. Tal fato demonstra a necessidade das calçadas serem acessíveis e facilitarem o deslocamento desses moradores. É fato que, devido às condições desfavoráveis do transporte público, muitos moradores preferem se deslocar a pé, a ter que correr riscos de queda ou enfrentar muito tempo de espera ao utilizar o transporte público. Na figura 17, tem-se um exemplo de árvore e entulho obstruindo a passagem em uma mesma calçada.

Figura 17: Entulho de construção civil impedindo a circulação dos pedestres na rua Prof. Juvenília dos Santos.



Fonte: Imagens Google Earth, 2017.

É necessário ressaltar que a possibilidade de se deslocar e ter acesso a diferentes equipamentos urbanos, também está associada ao desenho urbano. Ao analisar as áreas de estudo, fatores como o desnível das calçadas ou pavimentações inadequadas prevalecem como problemas, no entanto também é necessário considerar aspectos relacionados ao

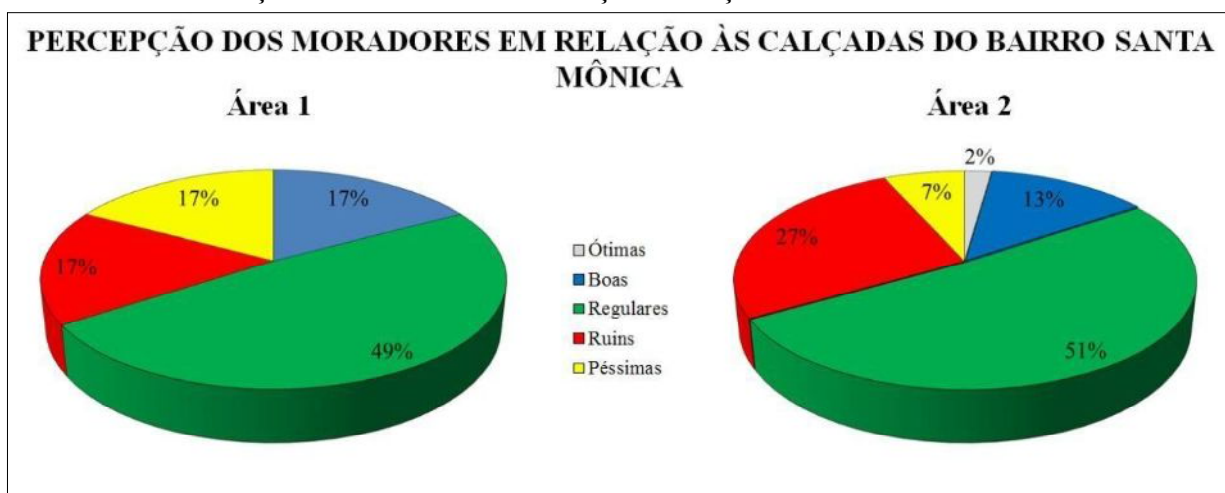


desenho urbano, como o tamanho das quadras ou a quantidade de glebas não ocupadas, e como pode ser observado através dos mapas de Uso e Ocupação do Solo 04 e 05, há um alto número de glebas não ocupadas. Tais atributos morfológicos tem vital importância ao se tratar da relação das pessoas com o espaço público.

De acordo com Gehl (2013) a morfologia urbana não deve ser considerada como o único aspecto determinante da dinâmica social, mas representa um fator importante na conformação das suas possibilidades. Sendo assim, ao analisar o bairro foi possível quantificar os problemas das calçadas e qualificar a percepção dos moradores. Ao analisar as calçadas foram considerados 6 aspectos: 1) a presença de entulho, 2) a largura das calçadas, 3) obstrução, 4) pavimento, 5) presença de rampas e 6) aquelas que atendiam as normas. A largura das calçadas deve obedecer ao que determina a NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos de junho de 2004 que define como sendo de 1,20 m e o espaço para locação de postes, sinalizações, canteiros e vegetações deve ser de no mínimo 0,75 m de acordo com o definido pela Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana.

Na percepção dos moradores, de uma maneira geral as calçadas estão regulares (Área 1: 49% e Área 2: 51%), no entanto o grau de satisfação diminui ao serem questionados quanto a acessibilidade das calçadas (gráfico 15).

Gráfico 15: Satisfação dos moradores em relação as calçadas do bairro Santa Mônica.



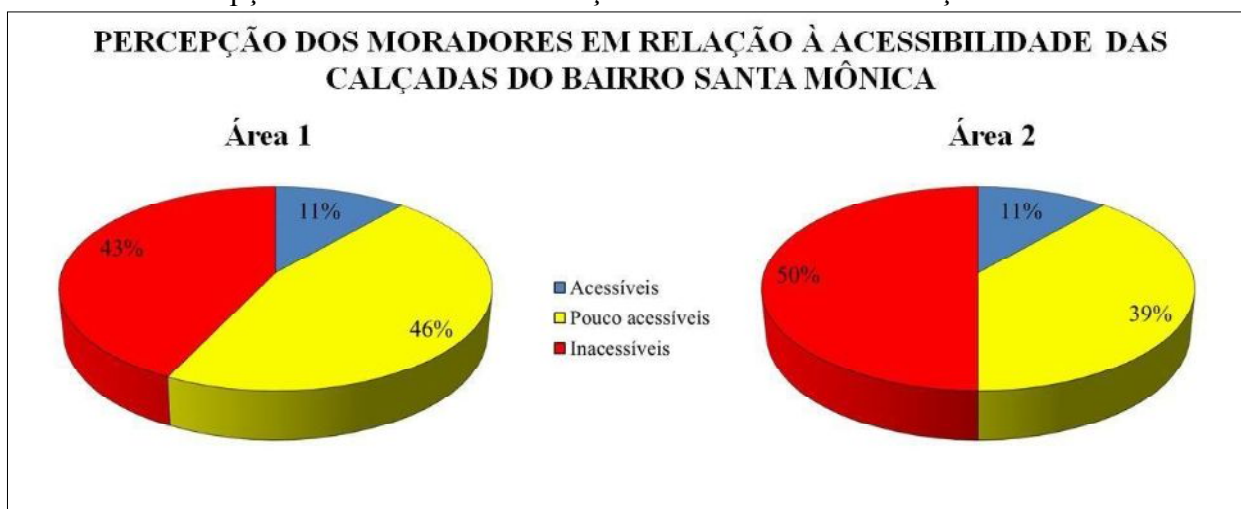
Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Como comentado anteriormente, quando o tema acessibilidade é abordado, tanto na Área 1, como na Área 2, o que prevalece na percepção dos moradores são as qualificações



“pouco acessíveis” e “inacessíveis” (gráfico 16). São poucas as calçadas que possuem rampa de acesso a pessoas que dependem do uso de cadeira de rodas. O maior número de rampas foi observado somente nos arredores da PMU, como observado na figura 18 e no entanto a travessia não está totalmente acessível, pois há uma árvore impedindo a livre circulação.

Gráfico 16: Percepção dos moradores em relação a acessibilidade das calçadas.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Figura 18: Exemplo de árvore obstruindo passagem na Av. Ubiratan Honório de Castro



Fonte: Google Earth, 2017.

Sendo assim, atividades que são comuns, como ir a uma padaria ou farmácia, acaba se tornando um grande desafio aos moradores, principalmente àqueles que possuem sua mobilidade reduzida o acesso a pé se torna mais longo que a distância linear, devido as



barreiras físicas e a ausência de travessia. Nas figuras 19, 21, 22, 23, 24 e 25 são mostrados exemplos de calçadas irregulares e na figura 20, um exemplo correto.



Figura 19: Exemplo de rampa dificultando a caminhada na rua Juvenília dos Santos (Área 1).

Fonte: Google Earth, 2017.



Figura 20: Exemplo de calçada adequada na Rua Péricles Vieira da Mota (Área 1).

Fonte: Google Earth, 2017.



Figura 21: Poste de iluminação obstruindo passagem na Av. Lázara Alvares Ferreira (Área 2).

Fonte: Google Earth, 2017.



Figura 22: Material de construção civil impedindo a circulação de pedestres na Rua Andrea Saltão de Almeida (Área 2).



Fonte: Google Earth, 2017.

Figura 23: Calçada inadequada na Rua Ubiratan Honório de Castro (Área 1).



Fonte: Google Earth, 2017.

Figura 25: Pavimentação inadequada da Rua Marciano dos Santos (Área 2).



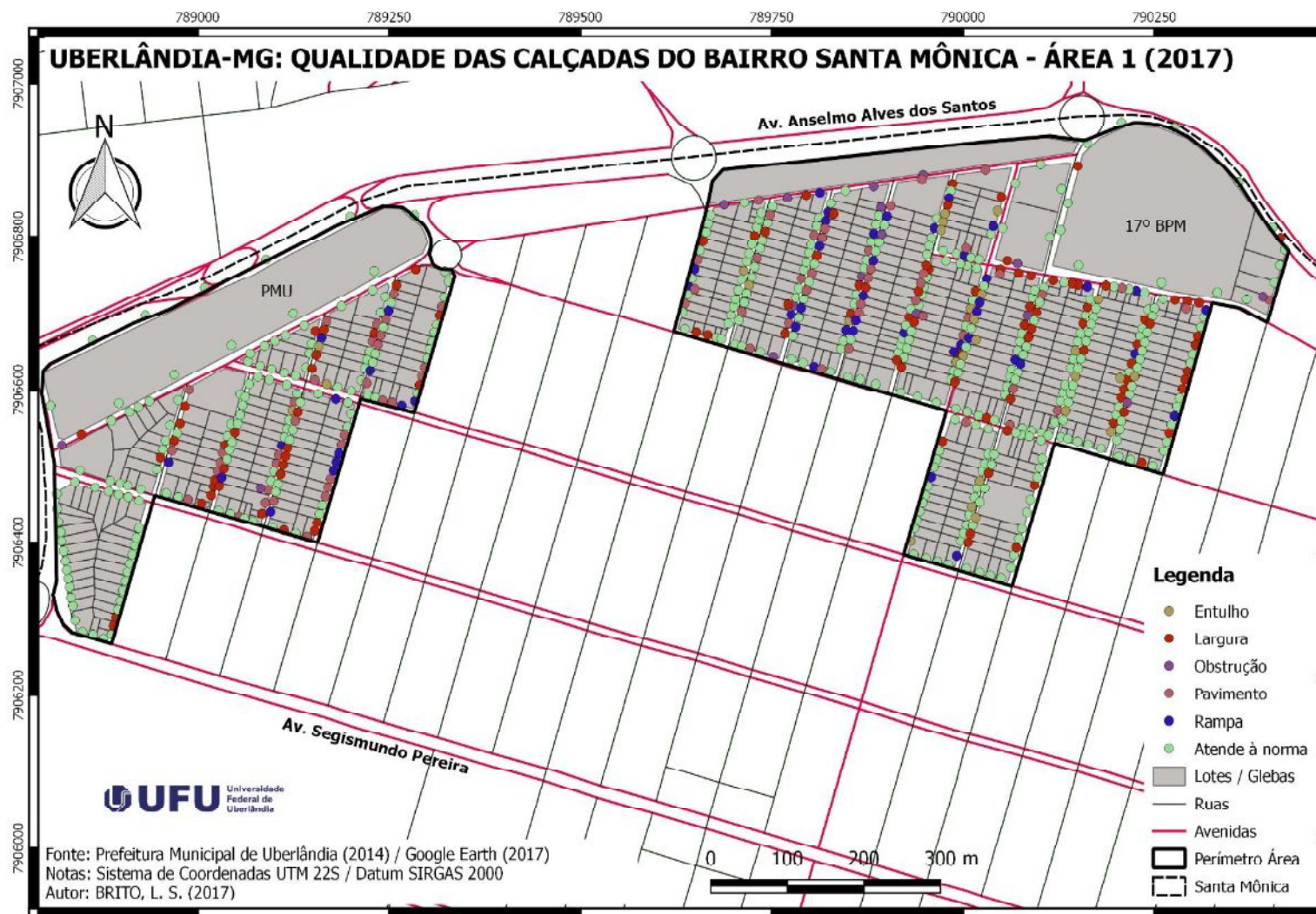
Fonte: Google Earth, 2017.

Fonte: Google Earth, 2017.

Figura 24: Pavimentação inadequada da Rua Andrea Saltão de Almeida (Área 2).



Mapa 17: Qualidade das calçadas da Área 1.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

De forma geral, as calçadas foram bem avaliadas, levando em consideração o total que atende às normas. No entanto, na Área 1 prevaleceu como problema a largura das calçadas, pois eram menores que 1,20 m. e que por vezes mal permitem que um pedestre se desloque, sendo mais de um então, se torna mais difícil ainda. De acordo com Gehl (2013, p.122) “com a invasão dos carros, os pedestres foram empurrados, primeiro contra as fachadas dos prédios e, depois, apertados em calçadas cada vez menores”.

Através das tabelas 03 e 04, foram quantificados os problemas que aparecem no mapa acima:

Tabela 03:Quantidade de problemas nas calçadas da Área 1.

	Entulho	Largura	Obstrução	Pavimento	Rampa	Atende à norma	Total
Quantidade de vezes que o problema aparece	27	104	16	74	50	381	652
%	4,14	15,95	2,45	11,35	7,67	58,44	100,0

Org.: BRITO. L. S. 2017.

Tabela 04:Quantidade de problemas nas calçadas da Área 2.

	Entulho	Largura	Obstrução	Pavimento	Rampa	Atende à norma	Total
Quantidade de vezes que o problema aparece	15	54	20	83	4	598	774
%	1,94	6,98	2,58	10,72	0,52	77,26	100,0

Org.: BRITO. L. S. 2017.

3.5.2. Rede de Iluminação

A iluminação pública é essencial para garantir e manter a segurança dos transeuntes, além de trazer segurança ao tráfego de veículos. Sendo assim a iluminação urbana é fundamental para a qualidade de vida. De acordo com a NBR 5101 de 2012, os projetos de iluminação pública devem atender demandas dos usuários e assim ter alguns objetivos específicos, promovendo melhorias no campo social e econômico da população, sendo eles:

- a) Redução de acidentes noturnos;

- b) Melhoria das condições de vida, principalmente das comunidades carentes;
- c) Auxílio à proteção policial, com ênfase na segurança dos indivíduos e propriedades;
- d) Facilidade do fluxo do tráfego;
- e) Destaque a edifícios e obras públicas durante à noite;
- f) Eficiência energética.

Assim de acordo com a norma, as vias de análise do bairro Santa Mônica podem ser classificadas como P2, pois possuem grande tráfego noturno de pedestres, tanto as vias coletoras, como as arteriais. Sendo assim devem atender o valor de 10 lux de iluminância, de acordo com a NBR citada acima. As análises foram feitas abaixo dos postes e entre os postes, sendo que abaixo dos postes todas as medições superaram o valor de referência. No entanto, entre os postes, nenhum valor atendeu ao critério de 10 lux. A Área 2, foi a área que obteve menor nível de iluminância entre os postes (tabela 05). O alto valor do desvio padrão, em algumas ruas, deve-se ao fato de que nelas a iluminância apresentou variação entre os quarteirões, principalmente porque em alguns deles havia postes com lâmpadas queimadas, sendo 4 lâmpadas queimadas na Área 1 e 7 lâmpadas queimadas na Área 2. Em muitos casos também, árvores impediam a distribuição da passagem da luz, dificultando totalmente a iluminação, obtendo assim um valor 0 de lux (figura 26).

Tabela 05. Iluminância (lux) abaixo e entre os postes de iluminação pública das vias do bairro Santa Mônica, Uberlândia/MG.

	ABAIXO DOS POSTES		ENTRE OS POSTES	
	Média (lux)	Desvio Padrão	Média (lux)	Desvio Padrão
ÁREA 1				
Belarmino C. Pacheco	42,63	26,78	6,38	5,04
Maria Dirce Ribeiro	17,40	7,12	8,50	15,09
Nordau G.Melo	25,95	9,26	4,55	2,28
SalomãoAbrahão	13,96	7,51	5,00	2,75
Total	22,02	14,96	5,59	6,51
ÁREA 2				
Marciano	16,71	10,40	3,95	4,74
Finotti	15,60	8,52	3,66	4,33
Total	16,02	9,19	3,77	4,45

Org.: BRITO, L.S., 2017.

Figura 26: Árvores impedindo a iluminação pública dos postes na rua Andréa Saltão de Almeida.



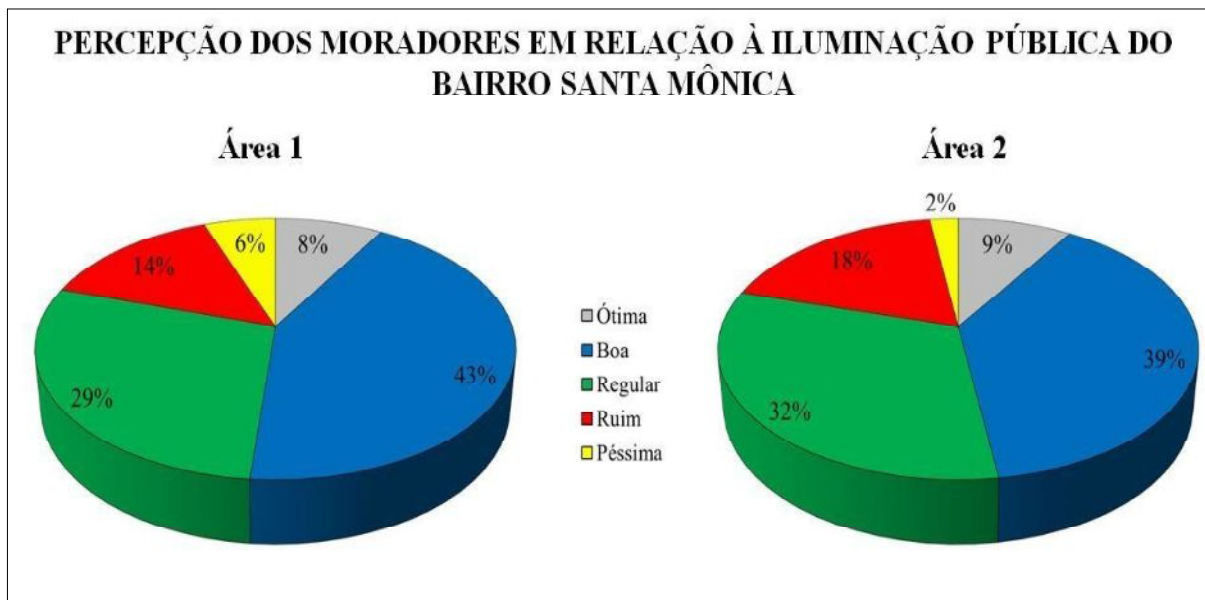
Fonte: BRITO, L. S. 2017.

Em relação à percepção dos moradores sobre a iluminação pública do bairro, o que prevaleceu foram as qualificações “boas” e “regulares”. Na Área 1 “boa” e “regular” obtiveram 43% e 29%, respectivamente. Na Área 2, 39% dos moradores afirmaram ser “boa” e 32 % afirmaram ser regular. A qualificação “ruim”, obteve 14% na Área 1 e 18% na Área 2 (gráfico 17).

A percepção dos moradores das duas áreas vai ao encontro dos dados apresentados na tabela, pois demonstra que, de maneira geral, a iluminação atende aos parâmetros técnicos

estabelecidos, mas que lâmpadas queimadas e barreiras na passagem de luz diminuem a qualidade da iluminação pública em alguns pontos.

Gráfico 17: Percepção dos moradores em relação a iluminação pública do bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S., 2017.

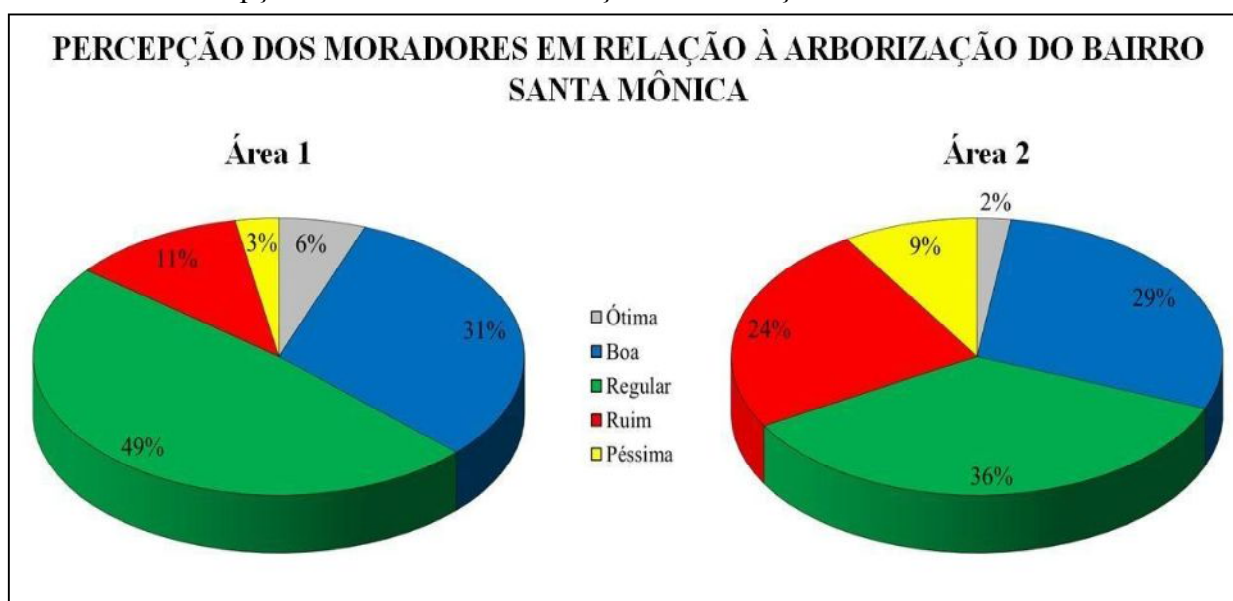
3.5.3. Arborização e Sombreamento

A arborização urbana quando bem planejada, fazendo o manejo das espécies corretas e manutenção das mesmas, gera benefícios tanto no aspecto social, econômico e ambiental:

Os socioeconômicos englobam os aspectos de saúde, com exemplos nacionais e internacionais. Em São Paulo, são gastos anualmente 24 milhões de reais pelo Serviço Único de Saúde (SUS) com doenças respiratórias e em dias de inversão térmica, chegam a morrer 10 pessoas por dia. Um árvore tem capacidade de absorver até 1,4kg de poluentes (óxido de mercúrio, óxido de chumbo, óxido e monóxido de carbono, entre outros) evitando uma séria de doenças físicas e psicológicas. Um estudo feito em Nova York mostra que uma arborização bem feita economiza 8,3 milhões de dólares com saúde (SCANAVACA, 2013, p.1)

De uma forma geral, os moradores avaliam a arborização como regular (Área 1: 49%; Área 2: 36%). A Área 2, foi a que obteve o maior número de pessoas que avaliam como ruim (24%), péssima obteve 3% na Área 1 e 9% na Área 2 (gráfico 18).

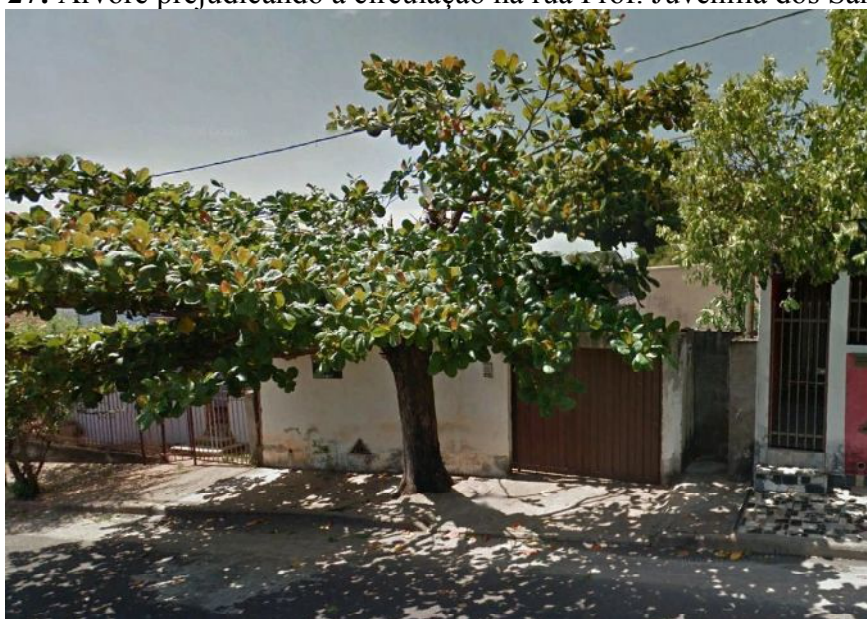
Gráfico 18: Percepção dos moradores em relação a arborização do bairro Santa Mônica.



Fonte: BRITO. L. S. 2017.

Em alguns casos, os moradores relataram que as árvores atrapalham a circulação nas calçadas, pois ficam obstruindo a passagem (figura 27). Outro fator relatado como sendo prejudicial na arborização, foi o uso de espécies de árvores que não são adequadas ao plantio em calçadas, pois as raízes crescem muito danificando a estrutura e a pavimentação das calçadas e em alguns casos prejudicando até a edificação das residências. O plantio inadequado acaba prejudicando não somente a circulação dos pedestres, mas a própria fiação elétrica das residências e das vias, as calhas, os muros e a iluminação pública

Figura 27: Árvore prejudicando a circulação na rua Prof. Juvenília dos Santos

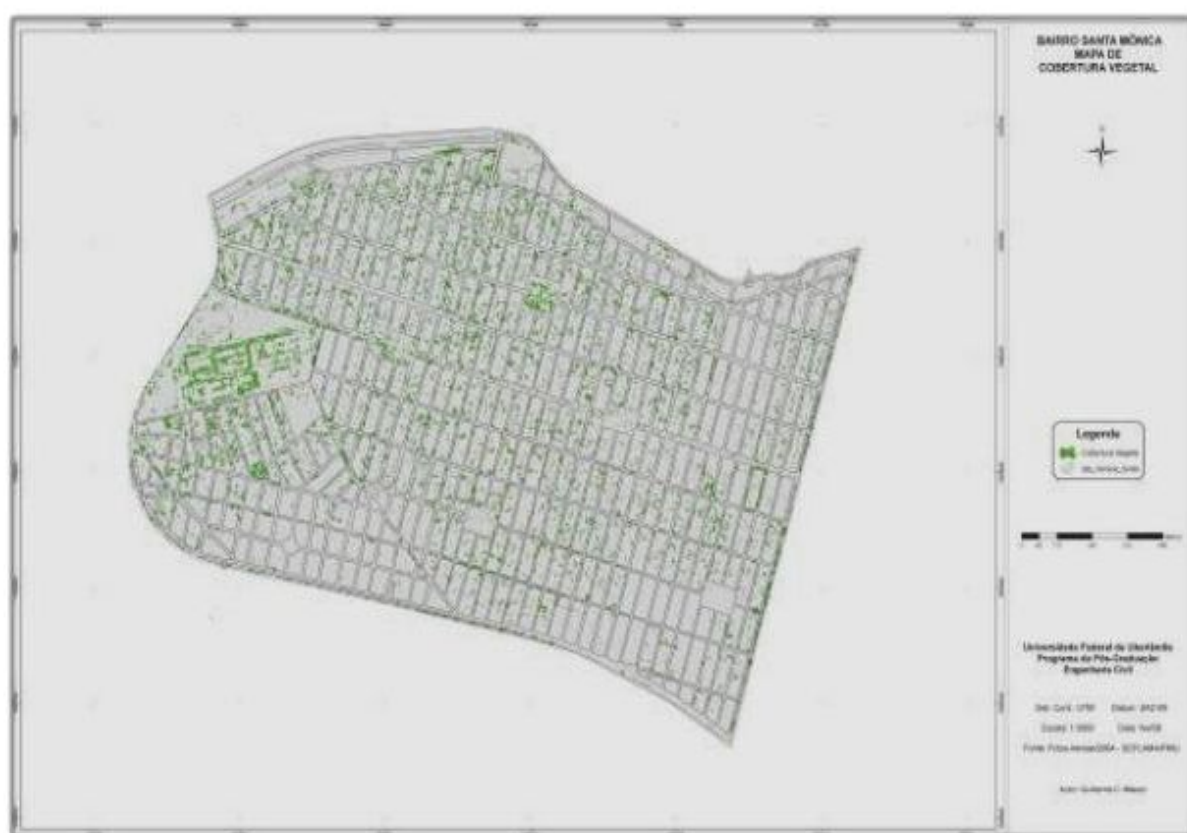


Fonte: Google Earth, 2017.

De acordo com o estudo realizado por Melazo (2008, p.75) sobre a cobertura arbóreo-arbustiva no bairro Santa Mônica “a cobertura vegetal está distribuída de forma bem heterogênea, isolada e bem fragmentada entre terrenos e edificações, parte nos quintais de áreas particulares, praças e em canteiros centrais”.

Através do estudo do autor, o Índice de Cobertura Vegetal foi de 8,3%, o que representa uma insuficiência em relação à quantidade de árvores. Já o resultado do Índice de Cobertura Vegetal por habitante foi de 14,6 m². Ainda de acordo com o autor, através de informações obtidas no Horto Municipal, o bairro detém o maior número de solicitações de corte e poda de árvores, o autor afirma que “esse fato está relacionado a diversos fatores como a condição fitossanitária, ao tempo de vida da árvore, largura de calçadas inadequadas, a inadequação de espécies ao local, tamanho da cova, presença de fiação entre outros” (MELAZO, 2008, p.78). Através do mapa 18, elaborado pelo autor é possível ver os pontos onde há mais concentração de árvores no bairro, sendo que nas proximidades da Universidade, há uma maior concentração.

Mapa 18: Cobertura arbóreo arbustiva no bairro Santa Mônica.

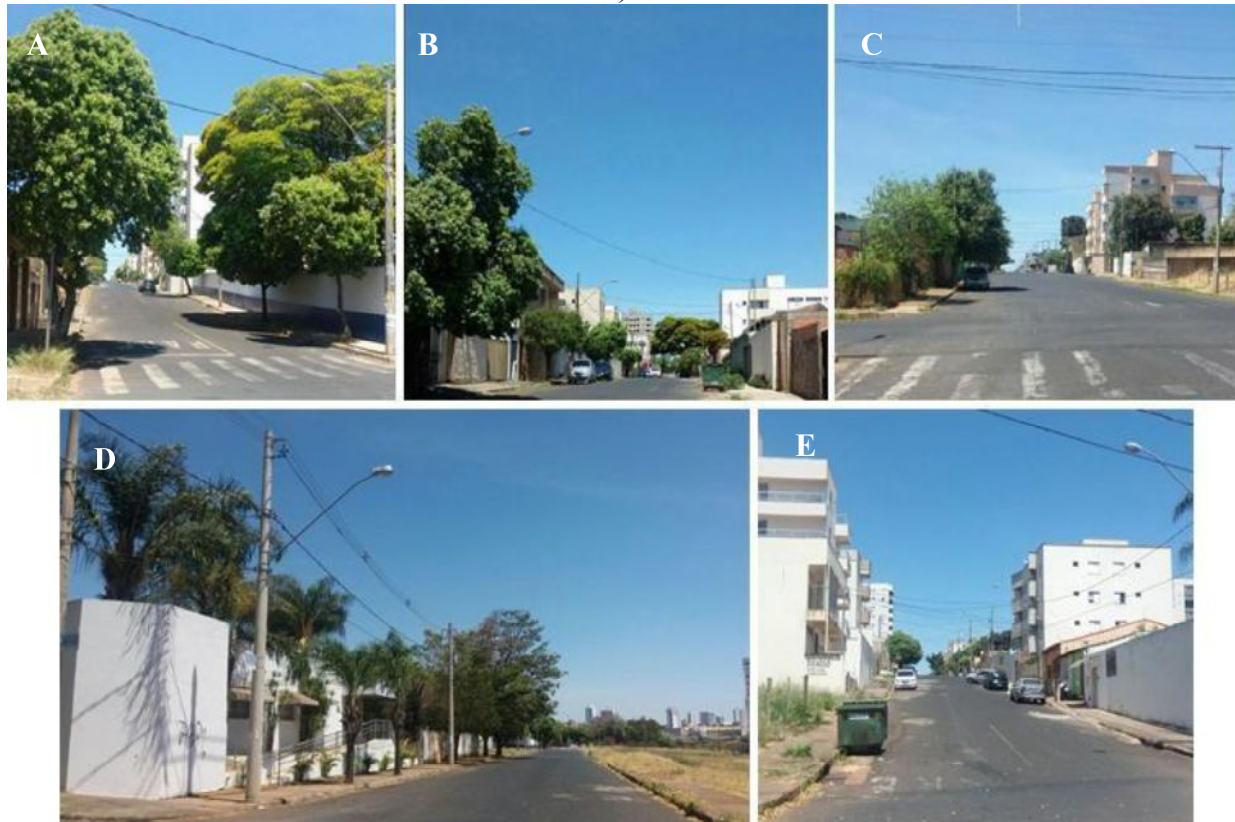


Fonte: MELAZO, 2008.

Através das fotografias (figuras 28) tiradas em campo é possível observar que o sombreamento produzido pela copa das árvores em algumas ruas é parcialmente suficiente para criar corredores sombreados, embora somente na Av. Cesar Finotti, na Área 1, existe um caminho completo sombreado (devido ao canteiro central que divide os dois sentidos dessa avenida), como orienta a Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana. De acordo com Melazo (2008, p.75) no bairro Santa Mônica “a cobertura vegetal está distribuída de forma bem heterogênea, isolada e bem fragmentada entre terrenos e edificações, parte nos quintais de áreas particulares, praças e em canteiros centrais”.

Assim, com exceção das praças e da Av. Cesar Finotti, já mencionada, percebe-se que a arborização no bairro Santa Mônica é feita, principalmente, por iniciativas individuais e particulares e não do poder público. Neste sentido, devido à importância das árvores no ambiente urbano, é necessária a conscientização dos moradores a respeito do plantio adequado de espécies que não comprometam a qualidade dos indicadores levantados neste estudo, sobretudo no que diz respeito à acessibilidade das calçadas e à iluminação urbana.

Figuras 28: Arborização nas ruas a) Jose Miguel Saramago, b) Rua Professor Joao Luiz, c) Salomão Abrahão Rua Maria das Dores dias e d) Ubiratan Honório de Castro.



Fonte: BRITO, L. S. 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O conceito de qualidade de vida, por vezes associado somente à ausência de doenças e relacionada a questões médicas, tem sido amplamente revisto com a incorporação de novas formas de análise. Uma delas diz respeito às questões urbanas, a partir da conclusão por diversos estudos de que as noções de qualidade de vida passavam também por um ambiente urbano saudável, não apenas no que se refere às questões ambientais, mas também, entre outros aspectos, pelo acesso a equipamentos urbanos de qualidade, calçadas que permitam o caminhar confortável e sem obstáculos, ruas que tragam segurança ao serem bem iluminadas e que originem conforto térmico ao serem arborizadas. Assim, a temática da qualidade de vida urbana, emerge como um tema fundamental, nesses tempos em que a cidade se tornou fonte de lucro e especulação imobiliária, mas é, sobretudo, o palco de formação de vidas e reprodução social.

Uma das hipóteses levantadas ao iniciar a pesquisa, foi a de que a Área 1 teria menos acesso a equipamentos urbanos que a Área 2, o que entendia-se que resultaria em uma menor percepção dos níveis de qualidade de vida por seus moradores, tendo em vista que essa afirmação aparece em diversos estudos elaborados anteriormente. Por meio deles, depreende-se que à medida que se reduz o nível de renda, aumenta-se a insatisfação em relação à acessibilidade e disponibilidade de serviços públicos e privados. No entanto, os estudos de campo apontaram que a Área 1 tem mais acesso a equipamentos urbanos, embora em menor medida os de caráter público. Tal situação, certamente está relacionado com o fato de a área estar localizada nas proximidades da PMU, concentrando, portanto, maior fluxo e atividades do que as demais. No entanto, observa-se que a maioria desses equipamentos são constituídos por aqueles de comércio e serviços, claramente atrelados ao fluxo gerado pela PMU. Portanto, é possível concluir que embora o bairro apresente uma quantidade aceitável na oferta de bens e serviços nas proximidades, à presença de equipamentos de apoio público não atendeu o esperado.

Em relação à infraestrutura voltada à acessibilidade, os resultados obtidos nas duas Áreas, tanto para a quantidade de linhas de ônibus, como no tempo de espera e infraestrutura das estações de transporte, mostram que a Área 2 obteve os piores resultados, embora no quesito calçadas, ambas as áreas tenham sido bem avaliadas nos dois indicadores, incluindo também o item arborização.

Contudo, mesmo não obtendo resultados favoráveis em todos os indicadores, percebe-se através dos questionários, que a população demonstra-se satisfeita com a qualidade de vida urbana. Tal fato pode estar relacionado à noção de pertencimento e estima já estabelecida no bairro, contribuindo de alguma forma para mascarar os problemas encontrados. Outro aspecto a

se relacionar é o fator renda. Apesar de haver discrepâncias entre as duas áreas escolhidas, o nível de renda verificado coloca o cidadão em condições de prover certas atividades que, em outros casos, seriam de responsabilidade de estado, como saúde, transporte, educação e segurança pública. Entende-se que, menos dependentes do Estado, os moradores tendem a não valorar tais serviços, tornando a oferta de equipamentos públicos pouco relevantes para sua percepção de qualidade de vida.

Outro fator a ser ressaltado, é que durante a pesquisa algumas limitações metodológicas foram superadas. Uma delas diz respeito ao fato de a maioria das ferramentas que avaliam a qualidade de vida urbana utilizarem-se apenas de fórmulas e dados técnicos, sem levar em consideração a percepção da população. Desse modo, considera-se um importante avanço ter-se realizado o cruzamento de dados possibilitado pela pesquisa dos indicadores técnicos referenciais com os questionários a partir da população.

Também considerou-se importante a adoção da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana, pois ela avalia não somente o acesso aos equipamentos urbanos, mas também seu desenho e integração. Além disso, a ferramenta possibilita a utilização de outras técnicas de análise como a medição da eficiência da iluminação pública, que se constitui em importante fator na percepção de segurança.

A experiência a partir do uso e análise da Ferramenta de Avaliação de Inserção Urbana permitiu inclusive propor uma contribuição à sua aplicação. Esta diz respeito à distância estabelecida dos equipamentos urbanos. Por ser uma ferramenta de análise dos empreendimentos do MCMV, percebe-se um menor rigor ao classificar como “bom” distâncias e previsões de equipamentos públicos e privados, que não se aplicariam satisfatoriamente em bairros mais centrais e consolidados, como o caso do bairro Santa Mônica. Sendo assim, a proposta desse trabalho, após a análise de outros estudos, foi à adoção de critérios mais rigorosos, e, portanto adequados à situação de centralidade das áreas de estudo.

Outro fator importante a ser revisto, é que ao definir os equipamentos com seus diferentes usos (cotidianos, eventuais e obrigatórios), a ferramenta repete alguns itens, como no caso da lotérica, que se encontra nos equipamentos de uso cotidiano e uso eventual e também a agência bancária que se repete no uso eventual e no uso esporádico. Portanto, seria importante esses detalhes serem revistos para maior aplicabilidade da ferramenta.

Por fim, ressalta-se que o trabalho reconhece a amplitude da temática qualidade de vida, buscando constituir-se com um recorte temático e espacial que ainda está longe de abarcar toda a complexidade que o tema exige. Dessa forma, espera-se que outros estudos possam ser direcionados através da temática da qualidade de vida urbana sob a ótica da inserção urbana e

que essa dissertação também possa contribuir com arquitetos, planejadores e gestores públicos na busca por cidades mais sustentáveis e que ofereçam a possibilidade de uma melhor qualidade de vida a seus cidadãos.

REFERÊNCIAS.

ALVES, Lidiane Aparecida. **CIDADES SAUDÁVEIS E QUALIDADE DE VIDA EM UBERLÂNDIA (MG):** Aportes metodológicos para um processo em construção. 2016. 495 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia - Universidade Federal de Uberlândia. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/17619/1/CidadesSaudaveisQualidade.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2017.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9284:** Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro, 1986.

_____. **NBR 5101:** Iluminação pública – Procedimento. Rio de Janeiro, 2012.

_____. **NBR 9050:** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: <http://www.ufpb.br/cia/contents/manuais/abnt-nbr9050-edicao-2015.pdf>. Acesso em: 01 de agosto de 2017.

BENEVOLO, L. **História da Cidade.** 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

BONADIA, Paula Rocha. **A Relação Entre o Nível de Escolaridade e a Renda no Brasil.** 2008. 25 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Economia e Administração. Disponível em: [http://dspace.insper.edu.br/xmlui/bitstream/handle/11224/1216/Paula%20Rocha%20Bona dia_trabalho.pdf?sequence=1](http://dspace.insper.edu.br/xmlui/bitstream/handle/11224/1216/Paula%20Rocha%20Bona%20dia_trabalho.pdf?sequence=1). Acesso em 01 de setembro de 2017.

BRETAS, V. **As Melhores e Piores Cidades do Brasil em Qualidade de Vida.** Revista Exame. 2016. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/brasil/as-melhores-e-piores-cidades-do-brasil-em-qualidade-de-vida/>. Acesso em: 01 Jun. 2017.

BRAGA, Roberto; CARVALHO, Pompeu Figueiredo de. **CIDADE: ESPAÇO DA CIDADANIA1. Pedagogia Cidadã:** Cadernos de Formação: Ensino de Geografia, São Paulo, v. 888, n. 888, p.105-120, abr. 2004. Disponível em: http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/cidade_espaco_da_cidadania_rbraga11.pdf. Acesso em: 18 jan. 2017.

CARDOSO, Leandro. **Transporte Público, Acessibilidade Urbana e Desigualdades Socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte.** 2007. 232 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007. Disponível em: http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MPBB-7A2N6A/tese_leandro_cardoso_2007.pdf?sequence=1. Acesso em: 20 set. 2016.

CASTELLS, M. A. **Questão Urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CAMARGO, A. R.; LAMPARELLI, C. M.; GEORGE, P. S.. **Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo:** o urbano. Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas e outras coisas, Rio de Janeiro, n. 1, v. 1, 2007

COMUNICA, UFU. Disponível em: <http://www.comunica.ufu.br/ufu-em-imagens/2014/11/construcoes>. Acesso em 02 de março de 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16050/1/Marcus.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2017.

CORREIO DE UBERLÂNDIA, 2016. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/parque-do-sabia-recebe-mega-encontro-dos-trabalhadores/>

DEPOSITPHOTOS, 2017. Disponível em: <https://br.depositphotos.com/122568954/stock-photo-ruins-of-ancient-persepolis-iran.html>. Acesso em: 07 de Julho de 2017.

FAHEL, Natália. **Qualidade de Vida Urbana no Município de Belo Horizonte:** Análise de Confronto entre Informações Subjetivas e Indicadores Quantitativos. 2015. 100 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geotécnica e Transportes, Escola de Engenharia da UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <https://www.ufmg.br/pos/geotrans/images/stories/diss049.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2016.

FILHO, C. M. C. **Reinvente seu bairro.** 1º ed. São Paulo: Editora 34 Ltda., 2010. 224 p.

FILHO, F. H. B. Pessôa, S. **Retorno da educação no Brasil**, 2008 – Instituto Futuro Brasil. Disponível em: <http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/viewFile/130/1024>. Acesso em: 01 de setembro de 2017.

FLECK, Marcelo Pio de Almeida. **O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL 100): características e perspectivas.** 2010. Curso de Psiquiatria e Medicina Legal, Ufrgs, Porto Alegre, 2010.

FORATTINI, Oswaldo Paulo. Qualidade de vida e meio urbano. A cidade de São Paulo, Brasil. **In: Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 2, n. 25, p.75-86, maio 1991.

FOURSQUARE, 2017. Disponível em: <https://pt.foursquare.com/v/pra%C3%A7a-am%C3%A9rico-ferreira-de-abreu/506c7382e4b03bdbe5aebf82>. Acesso em: 10 de Agosto de 2017.

GARCIAS, M.C.BERNARDI, J. L. As Funções Sociais da Cidade. **In: Revista Direitos Fundamentais & Democracia.** Vol. 4 , Curitiba, 2008.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262 p.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**, 2008. Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9cnicas-de-pesquisa-social.pdf>. Acesso em: 10 de agosto de 2017.

GUIMARÃES, Eliane Aparecida; PINTO, Neide Maria de Almeida. **O Significado da Casa Própria para os Beneficiários do Programa Minha Casa Minha Vida em Viçosa, MG.**

Disponível em: <file:///C:/Users/Lorrayne/Downloads/159-954-1-PB.pdf>. Acesso em: 10 agosto de 2017.

GUIMARÃES, Marilda Ferreira. **Contribuição metodológica para avaliação da qualidade ambiental urbana sob uma perspectiva cultural**. 2004. 136 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Ambiental Urbana, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/9722/1/marilda.pdf>. Acesso em: 20 maio 2016.

GUIMARÃES, S. T. L. Nas Trilhas da Qualidade: algumas ideias, visões e conceitos sobre qualidade ambiental e de vida... Geosul, Florianópolis - SC, v. 20, n. 40, 2005, p 7-26.

HARVEY, D. O direito à Cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, 2012, p.73-89.

HERCULANO, Selene C., Marcelo Firpo de Souza; HERCULANO, Selene; FREITAS, Carlos Machado de. **Qualidade de Vida e Riscos Ambientais**. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2000. p. 1-334.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <http://7a12.ibge.gov.br/vamos-conhecer-o-brasil/nosso-povo/caracteristicas-da-populacao.html> Acesso em: 25 de Agosto de 2016.

_____. **Cidades**. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=317020>. Acesso em: 25 de junho de 2016

_____. **Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA**. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=202&z=t&o=4&i=P>. Acesso em: 25 de junho de 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Síntese de Indicadores Sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira**. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/indicadoresminimos/sinte-seindicossociais2010/SIS_2010.pdf. Acesso em: 02 abr. 2017.

JANNUZZI, P.M. Considerações sobre o uso, mau uso e abuso dos indicadores sociais na formulação e avaliação de políticas públicas municipais. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 36. n. 01, p. 51-72, jan./fev. 2002. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/viewArticle/6427>. Acesso em: 02 abr. 2017.

KEINERT, T. KARRUZ, A.P (Org.). **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias**. São Paulo. ANNABLUME/ FAPESP. 2002. 208p.

KIMURA, Miako; SILVA, José Vitor da. Índice de qualidade de vida de Ferrans e Powers. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, São Paulo, v. 43, n. 3, p.1098-1104, ago. 2009. Disponível em: http://www.producao.usp.br/bitstream/handle/BDPI/4057/art_KIMURA_Indice_de_qualidade_de_vida_de_Ferrans_2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 10 ago. 2016.

KLUTHCOVSKY, Ana Cláudia Garabeli Cavalli; TAKAYANAGUI, Angela Maria Magosso. **Qualidade De Vida – Aspectos Conceituais**. Salus-guarapuava-pr, Paraná, p.1-20, 19 abr. 2006.

Kohlsdorf, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Universidade de Brasília, 1996.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 1991.

LOPES, A. F. A. O Programa Cidade Sustentável, seus Indicadores e Metas: **Instrumentos Metodológicos para a Avaliação da Sustentabilidade no Município de Prata/MG**. 203 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia/MG, 2016.

LOPES, et al. **A importância dos espaços livres para a sustentabilidade da cidade: estudo de bairros da zona sul de Teresina, Piauí, Brasil**, 2011.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**, 1990. Editora: Edições 70.

MACHADO, Laura. **Índice de mobilidade sustentável para avaliar a qualidade de vida urbana. Estudo de caso: Região metropolitana de Porto Alegre – RMPA**. 2010. 173 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/27850/000762519.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 18 ago. 2016.

MACHADO, Paulo Henrique Battaglin. **Curitiba, a qualidade e a vida**. Curitiba, p.1-25, jun. 2004. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article/viewFile/608/10754>>. Acesso em: 13 set. 2016.

MARISCO, Luciane Maranha de Oliveira. **A norma e o fato: abordagem analítica da segregação sócio-espacial e exclusão social a partir dos instrumentos urbanísticos**. 2003. 227 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2003. Disponível em: <http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/102970/marisco_lmo_dr_prud.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 19 set. 2016.

MASLOW, Abraham H. **Motivation and Personality**. 3. ed. New York: Longman, 1987. Disponível em: <http://scottbarrykaufman.com/wp-content/uploads/2015/01/Maslow-1954.pdf>. Acesso em: 20 de abril de 2016.

MELAZO, G. C. **Mapeamento da Cobertura arbóreo- arbustiva em quatro bairro da cidade de Uberlândia – MG**. 2008. 136 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Engenharia Civil. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/14116/1/Guilherme%20C.pdf>. Acesso em: 01 de setembro de 2017.

MENDONÇA, J.G. Planejamento e Medição da Qualidade de Vida Urbana. Cadernos Metrópole. v. 15, São Paulo - SP, 2006, p. 13-24.

MIRANDA, Lays Horta; MORATO, Rúbia Gomes; KAWAKUBO, Fernando Shinji. Mapeamento da Qualidade de Vida Urbana em Pouso Alegre, Sul de Minas Gerais. **Revista do Departamento de Geografia – USP**.p.24-36, 2012. Universidade de São Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP.

MONTE-MÓR, R. L. As Teorias Urbanas e o Planejamento Urbano no Brasil. In: **DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Economia Regional e Urbana: Contribuições Teóricas Recentes**, UFMG: Belo Horizonte, 2006. p. 61–85.

MORAES, Anselmo Fábio de et al. **Reflexões sobre a cidade, seus equipamentos urbanos e a influência destes na qualidade de vida da população**. Interthesis, Florianópolis, v. 5, n. 2, p.93-103, 30 nov. 2008. Disponível em: <file:///C:/Users/Luís/Downloads/Dialnet-ReflexoesSobreCidadeSeusEquipamentosUrbanosEAInflu-5175645.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2017.

MORATO, R. G. **Análise da Qualidade de Vida Urbana no Município de Embu/SP**, 2004. Disponível em: <https://social.stoa.usp.br/articles/0015/6561/mestrado-rubia.PDF>. Acesso em: 30 de agosto de 2017.

NAHAS, M. I. P.; PEREIRA, M. Aa M.; ESTEVES, O. A.; GONÇALVES, E. **Metodologia de Construção do Índice de Qualidade de Vida Urbana dos Municípios Brasileiros (IQVU-BR)**. In: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Caxambu - MG, 2006.

OLIVEIRA, Tânia Modesto Veludo. **Amostragem não Probabilística: Adequação de Situações para uso e Limitações de amostras por Conveniência, Julgamento e Quotas**, 2001. Disponível em: http://www.fecap.br/adm_online/art23/tania2.htm Acesso em: 25 de Setembro de 2016.

ONU. **WHOQOL: measuring quality of life**. 1997.p. 1-13. Disponível em: http://www.who.int/mental_health/media/68.pdf. Acesso em: 26 de Agosto de 2016

PASCHOAL, S. M. P. **Qualidade de vida do idoso: elaboração de um instrumento que privilegia sua opinião**. São Paulo, 2000.

PELICIONI, M. C. F. **Educação Ambiental, Qualidade de Vida e Sustentabilidade. Saúde e Sociedade**. 1998, p. 19-31. <https://doi.org/10.1590/S0104-12901998000200003>.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. 2. ed. Rio Grande do Sul: Universidade Feevale, 2013. 277p. Disponível em: <<http://www.faatensino.com.br/wp-content/uploads/2014/11/2.1-E-book-Metodologia-do-Trabalho-Cientifico-2.pdf>>. Acesso em: 01 set. 2016.

RHEINGANTZ, Paulo; CARVALHO, Ramon; VARGAS, Claudia. **Qualidade do lugar e cultura contemporânea: tecendo controvérsias em coletivos urbanos na**

atualidade. 2012. - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://www.fau.ufrj.br/prolugar/assets/2012-art-livro-qlcc-par-et-al.pdf>>. Acesso em: 10 janeiro 2016.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um Pequeno Planeta**. Barcelona: GG, 2008.

ROGGERO, M. A.; LUCHIARI, A. **As Perspectivas de Análise de Qualidade de Vida Urbana no Brasil e na Geografia Brasileira**. Revista de Geografia. v. 32, n. 1, Recife. 2015, p. 66-79.

SANTOS Jr., O. A.; SILVA, R. H.; SANT'ANA, M. C. Introdução. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. (Orgs.). **Os Planos Diretores Municipais pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas**. Letra Capital: Rio de Janeiro-RJ. Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

SANTOS, Cynthia Marconsini Loureiro; JORGE, Liziane de Oliveira. Método de avaliação da qualidade da inserção urbana aplicado a um empreendimento residencial do programa Minha Casa Minha Vida. **Arq.urb**, Rio de Janeiro, n. 12, p.95-111, set. 2014. Disponível em: <<http://www.usjt.br/arq.urb/numero-12/6-cynthia-marcosini.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

SANTOS, S. R. D. **A Qualidade de Vida Urbana: aplicação de um inquérito online para avaliação da percepção individual**. 144 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade do Minho. Portugal. 2011. Acesso em: 10 mar. 2016. Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/17587/1/Sara%20Raquel%20Dinis%20do%20Santos.pdf>.

SANTOS, L. D.; MARTINS, I.; BRITO, P. O Conceito de Qualidade de Vida Urbana na Perspectiva dos Residentes na Cidade do Porto. Estudos Regionais. Portugal. 2005

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal**. São Paulo: Record, 2000

_____. **A Urbanização Brasileira**. 3ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1993. Disponível em: <https://docslide.com.br/documents/a-urbanizacao-brasileira-milton-santospdf.html>. Acesso em 05 de maio de 2017.

SCANAVACA JUNIOR, L. **A importância e necessidade de arborização urbana correta**, 2013, Ribeirão Preto, Disponível em: http://webmail.cnpma.embrapa.br/down_hp/520.pdf. Acesso em: 30 de Agosto de 2017.

SCHVARSBERG, Gabriel et al. **Ferramentas de avaliação de inserção urbana: Para os empreendimentos de faixa 1 do programa Minha casa minha vida**. São Paulo: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, 2012.

SILVA, J. P. G. **O desenvolvimento Urbano de Uberlândia (MG) e as políticas públicas de planejamento**. 124 f. Relatório de Qualificação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.

SILVA, Leandro Oliveira. **Verticalização e Reestruturação do Bairro: Alterações Morfológicas na Paisagem do Bairro Santa Mônica – Uberlândia (MG).** Uberlândia, p.1-24, set. 2015.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: Imagens e Representações**, 1995. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografia espacial/632.pdf>. Acesso em: 26 de janeiro de 2017.

_____. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. 1988. 236 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. **Uberlândia: Da cidade jardim ao portal Do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro**. 1995. 366 f. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo

SOUZA, Josimar dos Reis de. **Trilhando por cidades saudáveis: contribuição metodológica de índice e aplicação em Uberlândia, MG**. 2016. 264 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

SOUZA, Marcos Mariano de. **Cidades Médias e Novas Centralidades: análises dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. 2009. 248 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

SPOSITO, M.E.B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

SUTTO, G. **As melhores Cidades do Brasil para Viver**. InfoMoney. 2017. Disponível em: <http://www.infomoney.com.br/minhas-financas/consumo/noticia/6391352/melhores-cidades-brasil-para-viver-veja-ranking> Acesso em: 01 Jun. 2017.

TORRES, Maria Guadalupe Cortés. **El Equipamiento Urbano de La Educación Superior em La ZMCM**. In: Revista Gestión y Estrategia. 2000. Disponível em: <http://zaloamati.azc.uam.mx/bitstream/handle/11191/4907/El-equipamiento-urbano-de-la-educacion-superior-en-la-zmcm.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 28 fev. 2017.

UBERLÂNDIA. **Secretaria Municipal de Planejamento Urbano**. Bairros Integrados. Disponível em: uberlandia.mg.gov.br. Acesso em: julho de 2016.

UFU, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2014. Disponível em: <http://www.comunica.ufu.br/ufu-em-imagens/2014/11/construcoes>. Acesso em: 28 fev. 2017

VIEIRA, Alexandre Bergamin. **DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS INTRAURBANA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA DE TRÊS CIDADES MÉDIAS – Uberlândia, São José do Rio Preto e Presidente Prudente**. **Geografia em Questão**, Rondon, v. 4, n. 1, p.18-28, jun. 2011. Disponível em: <file:///C:/Users/Lorrayne/Downloads/4461-17381-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 set. 2016.

VITTE, C. de C. S. **Planejamento urbano, sustentabilidade urbana e qualidade de vida: considerações sobre o significado de cidade e de cidadania no início do século XXI**. In:

KEINERT, T. M. M.; KARRUZ, A. P. (Org.) **Qualidade de vida:** observatórios, experiências e metodologias. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2002. p. 21-38.

VOORDT, Theo J. M. van Der; VAN WEGEN, Herman B. R. **Arquitetura sob o olhar do usuário.** São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

WILHEIM, Jorge. **Cidades:** O substantivo e o adjetivo. São Paulo: Perspectiva, 2003.

WRIGHT, James Terence Coulter; GIOVINAZZO, Renata Alves, **DELPHI – Uma Ferramenta de Apoio ao Planejamento Prospectivo**, Caderno de Pesquisa em Administração, São Paulo, v.01, n. 12, 2º trim. 2000. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1310202/mod_resource/content/1/DELPHI_QUESTIONARIO_1.pdf. Acesso em: 30 de agosto de 2017.

APÊNDICE 01**QUESTIONÁRIO REFERENTE À PERCEPÇÃO DA QUALIDADE DE VIDA URBANA DOS MORADORES DO BAIRRO SANTA MÔNICA****Identificação:**

Idade:

Gênero: F () M ()

Aspecto 1 - Percepção dos moradores:**1.1.** Como você avalia sua qualidade de vida urbana?

() Boa () Ótima () Ruim () Péssima () Regular

1.2. Você gostaria de morar em outro bairro?

() Sim () Não

1.3. Em sua opinião qual o principal aspecto positivo do bairro?**1.4.** Em sua opinião qual o principal aspecto negativo do bairro?**Aspecto 2 - Qualidade do ambiente construído****2.1.** Em relação a sua moradia, você está:

() Satisfeito

() Insatisfeito

() Muito satisfeito

() Muito insatisfeito

2.2. As calçadas do bairro Santa Mônica, são:

() Boas () Ótimas () Ruins () Péssimas () Regulares

2.3. Qual a sua satisfação com relação à acessibilidade das calçadas para as pessoas que possuem restrição de mobilidade?

() Acessíveis () Inacessíveis () Muito acessíveis () Pouco acessíveis

2.4. A iluminação pública do bairro Santa Mônica é:

() Boa () Ótima () Ruim () Péssima () Regular

2.5. A arborização do bairro Santa Mônica é:

() Boa () Ótima () Ruim () Péssima () Regular

Aspecto 3: Transporte

3.1. Qual o principal meio de locomoção utilizado?

- ☐ Carro
- ☐ Moto
- ☐ Bicicleta
- ☐ Ônibus
- ☐ A pé

3.2. A frequência dos ônibus no bairro é:

- ☐ Boa ☐ Ótima ☐ Ruim ☐ Péssima ☐ Regular

3.3. O local de espera dos ônibus e sua proteção contra intempéries é:

- ☐ Boa ☐ Ótima ☐ Ruim ☐ Péssima ☐ Regular

3.4. A quantidade de linhas de ônibus é:

- ☐ Boa ☐ Ótima ☐ Ruim ☐ Péssima ☐ Regular

3.5. Em sua opinião, o que prejudica a mobilidade no trânsito do seu bairro?

- ☐ Excesso de veículos
- ☐ Precariedade da sinalização e/ou sua ausência
- ☐ Precariedade das vias de circulação
- ☐ Outro. Qual? _____

Aspecto 4: Acesso a equipamentos urbanos

4.1. Os postos de saúde estão a uma distância:

- ☐ Boa ☐ Ótima ☐ Ruim ☐ Péssima ☐ Regular

4.2. As escolas estão a uma distância:

- ☐ Boa ☐ Ótima ☐ Ruim ☐ Péssima ☐ Regular

4.3. Em sua opinião, qual o principal equipamento urbano que falta em seu bairro?

- ☐ Hospitais/UBS
- ☐ Escola/ creches públicas
- ☐ Comércio
- ☐ Praça (áreas para lazer)
- ☐ Supermercados
- ☐ Farmácias
- ☐ Outro. Qual?