

Bianca Reis Ramos

Índice de Bem-Estar Urbano no município do Rio Grande, RS

Resumo

O artigo tem como objetivo analisar a qualidade de vida e infraestruturas, referente às condições de vida urbana no município do Rio Grande, RS, através do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU). Para isso, foi feita uma revisão bibliográfica acerca dos conceitos de qualidade de vida, bem-estar urbano e infraestrutura urbana, além da construção do IBEU. O IBEU do Rio Grande apresentou níveis entre muito ruim (0,000-0,500) e bom (0,801- 0,900), e indicou que as infraestruturas e as melhores condições de vida urbana estão presentes principalmente na área central e arredores. Apenas em dimensões isoladas, como as condições ambientais e habitacionais urbanas, a área central não obteve os melhores resultados em comparação com as outras áreas da cidade.

Palavras-chave: Indicadores sociais; Infraestrutura urbana; Qualidade de vida; Índice de Bem-Estar Urbano; Sistemas de Informação Geográfica.

Abstract

The article aims to analyze the quality of life and the infrastructure, on the conditions of urban life in the city of Rio Grande, RS, Brazil, according to the Urban Well-Being Index (IBEU). A bibliographical revision about quality of life, urban well-being and urban infrastructure concepts was conducted, besides the construction of IBEU. Levels of IBEU in Rio Grande were found between very bad (0,000-0,500) and good (0,801-0,900), and indicated that the infrastructures and the best urban life conditions are present mainly in downtown and its surroundings. Only in punctual dimensions as urban environmental and housing conditions, downtown didn't achieve the best results comparing to the other city areas.

Keywords: Social indicators; Urban infrastructure; Quality of life; Urban Well-Being Index; Geographical Information System.

Bianca Reis Ramos

é geógrafa pela Universidade Federal do Rio Grande.

biancareis.geografia@gmail.com

INTRODUÇÃO¹

Os processos de ocupação urbana e os impactos das políticas públicas podem refletir diretamente na qualidade de vida e bem-estar da população que vive na cidade. O espaço urbano é reflexo da sociedade e condicionante social, pois todas as intervenções e modificações feitas em um ponto vão influenciar um todo, ocasionando o aumento ou a atenuação de desigualdades, características do espaço urbano capitalista (Corrêa, 2004). Por isso, essas modificações devem ser acompanhadas de planejamento para evitar entraves futuros provenientes da produção ou reprodução destes espaços de forma desordenada e desigual, acarretando diminuição da qualidade de vida, deficiência de infraestruturas urbanas e, conseqüentemente, o comprometimento do bem-estar da população que reside nas cidades. Para Santos (1988, p. 37), “o fenômeno humano é dinâmico e uma das formas de revelação desse dinamismo está, exatamente, na transformação qualitativa e quantitativa do espaço habitado”.

A utilização de indicadores sociais é imprescindível no planejamento urbano como ferramenta de monitoramento e avaliação de políticas públicas. Entre diversas iniciativas neste sentido, destacamos o trabalho de Ribeiro e Ribeiro (2013), que consiste na elaboração de um Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), elaborado pelo INCT – Observatório das Metrópoles da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O IBEU foi elaborado para quinze metrópoles do país, com o objetivo de fornecer informações gerais com relação à situação das populações em concentrações urbanas, com base nas escalas de habitação e pelos equipamentos e serviços urbanos, através dos dados do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Esse índice engloba as dimensões de mobilidade, condições ambientais, condições habitacionais, atendimento de serviços coletivos e infraestruturas. As dimensões são formadas a partir de indicadores relacionados à qualidade de vida urbana e meio ambiente; e infraestrutura e habitação, conforme classificação de Jannuzzi (2006).

Logo, este trabalho tem o objetivo de analisar a qualidade de vida e infraestruturas urbanas, referente às condições de vida urbana na cidade do Rio Grande, por meio do IBEU. A metodologia foi realizada com base em revisão bibliográfica acerca dos concei-

tos de qualidade de vida, infraestruturas e bem-estar urbano abordados no trabalho, e na utilização de índices e indicadores sociais como subsídios ao planejamento urbano. O diagnóstico utilizado neste trabalho foi elaborado com base na metodologia proposta por Ribeiro e Ribeiro (2013) através do IBEU.

As avaliações das potencialidades e fragilidades urbanas com base em indicadores sociais são de grande importância no planejamento urbano e como subsídios na elaboração de políticas públicas, pois apontam o nível de desenvolvimento de um território e outras características sociais de uma população, auxiliando com maior grau de certeza o direcionamento dos investimentos para setores prioritários e estratégicos, além de apontar tendências de ocupação ao longo do tempo no espaço urbano, justificando a proposição da pesquisa.

O artigo está estruturado em três partes. Na primeira apresenta os conceitos trabalhados. Na segunda, a caracterização da área pesquisada e a metodologia utilizada para atingir o objetivo da pesquisa. Na terceira parte detalha os resultados alcançados, e, ao final, tece considerações sobre os resultados analisados.

QUALIDADE DE VIDA, INFRAESTRUTURAS E BEM-ESTAR URBANO

De acordo com Forattini (1991, p. 80), “a sociedade atual tende cada vez mais a induzir novas necessidades, para cuja satisfação a qualidade de vida individual pode chegar a ser afetada, em maior ou menor grau, e frequentemente sem que a pessoa se conscientize disso”. Daí a necessidade de se definir o objeto de estudo e as variáveis utilizadas em uma análise, ou seja, que qualidade de vida, quais infraestruturas e que dimensão de bem-estar urbano se quer retratar, de acordo com a realidade e necessidades de uma determinada população. O autor define qualidade de vida como a “satisfação em viver” e subdivide as necessidades para alcançá-la em concretas e abstratas, objetivas e subjetivas. As objetivas fundamentam-se em indicadores concretos e coletivos, como, os Censos Demográficos; e as subjetivas, em indicadores abstratos e individuais, de acordo com as informações e percepções, ou seja, da opinião e do estado de satisfação ou insatisfação dos indivíduos que compõem a amostra ou população em estudo. Forattini (1991) destaca que nenhum destes dois procedimentos isoladamente poderá fornecer estimativas satisfatórias do grau de qualidade de vida de determinada comunidade, porém a avaliação da qualidade de vida

¹ Este artigo apresenta os resultados da pesquisa de Bianca Reis Ramos (2014) apresentada como Trabalho de Conclusão do Curso de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), orientado pela Prof.a Susana Maria Veleda da Silva.

da população, como um todo, é viável apenas através de indicadores concretos. Além da qualidade de vida, a infraestrutura influencia diretamente no bem-estar dos indivíduos e é definida pelo Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (IPEA) como

[o] conjunto de bens e serviços sociais, equipamentos comunitários e redes de suporte à vida cotidiana das pessoas, das famílias, das comunidades e das cidades, com forte impacto sobre o desenvolvimento econômico, a promoção do bem-estar social e a garantia dos direitos humanos (IPEA, 2010, p. 31).

O conceito de bem-estar urbano engloba características das infraestruturas urbanas e qualidade de vida para alcançar a plenitude de sua definição de “viver bem”. Para Prates e Bacha (2010), o termo bem-estar está diretamente relacionado à qualidade de vida, refletindo-se em uma gama de significados, tais como condições de vida, liberdade, satisfação e felicidade. O bem-estar urbano retratado por Ribeiro e Ribeiro (2013) leva em consideração o que a cidade deve oferecer às pessoas em termos de condições ma-

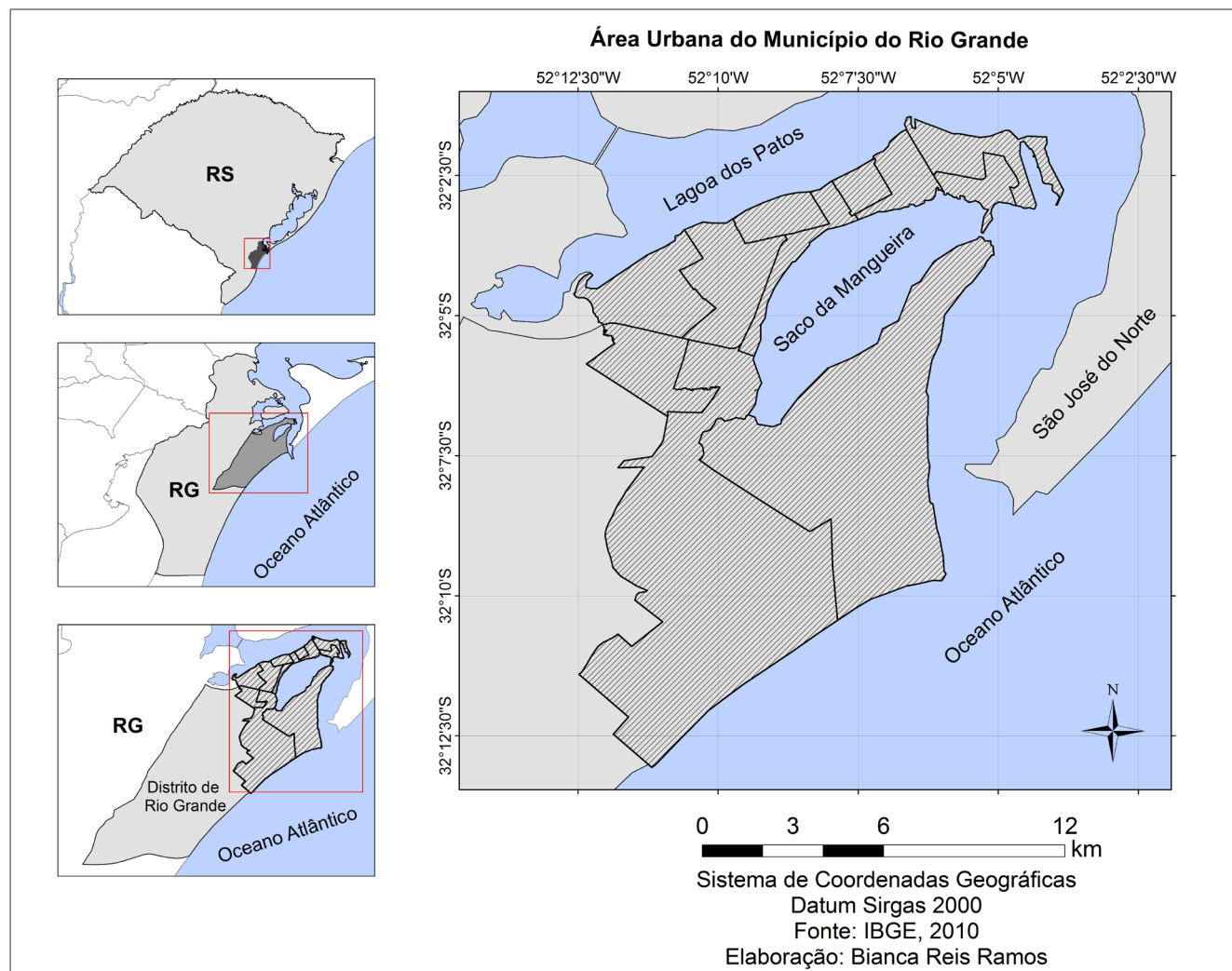
teriais de vida, de forma coletiva, ou seja, a qualidade de vida em seu aspecto concreto e objetivo, deixando à parte neste estudo a dimensão imaterial do bem-estar urbano, que equivale aos aspectos abstratos e subjetivos.

CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE E METODOLOGIA

Situado na planície costeira do sul do estado do Rio Grande do Sul, o município do Rio Grande tem uma população estimada em 207.036 habitantes, em um território de 2.709,522km² (IBGE, 2014). O município pertence à Aglomeração Urbana do Sul (AU-SUL) e é constituído de cinco distritos: Rio Grande, Ilha dos Marinheiros, Povo Novo, Quinta e Taim. O recorte espacial deste trabalho será a cidade do Rio Grande, sede do primeiro distrito (Figura 1).

A posição geográfica do município, o qual, juntamente com o município de São José do Norte, ocupa um estuário, favoreceu atividades portuárias desde sua gênese, e a partir disso foi alvo de sucessivas po-

Figura 1: Localização da área de estudo



líticas de desenvolvimento exógeno no que concerne às infraestruturas do porto, do canal de acesso à barra e Distrito Industrial. A mais recente foi a consolidação do Polo Naval a partir do ano de 2006, atraindo para o município novos atores sociais, inclusive empresas que atuam nos diversos segmentos da indústria naval (Martins, 2012).

Entre os anos 2000 e 2010, ocorreu um parco crescimento de 6% da população citadina (IBGE, 2000, 2010). No entanto, os investimentos no Polo Naval geraram uma oferta superior a 30 mil empregos diretos e indiretos (Silva; Gonçalves, 2014), que atraíram pessoas de outras localidades, o que aumentou a população flutuante e a concentração de fluxos e serviços. Esse empreendimento e a nova dinâmica que ele deu à cidade acarretaram uma série de impactos, tanto negativos como positivos. Positivos no que se refere à geração de empregos; negativos, no que tange à falta de infraestrutura nos equipamentos públicos para atender a essa nova demanda, trazendo consequências no meio ambiente e na qualidade de vida da população.

Atualmente as concentrações urbanas mais densas estão localizadas ao leste, na área central da cidade, e no balneário Cassino, ao sudoeste. A renda média da população está concentrada nos bairros Centro, Rheingantz, Parque, Cassino, Querência, e, principalmente, no bairro Jardim do Sol. As rendas mais baixas estão concentradas nos bairros Carreiros, Santa Rosa, Cidade de Águeda e parte do Aeroporto (bairro Humaitá).

Base de dados e delimitação da área de estudo

A malha digital de setores executada pelo IBGE está disponível no *site* do instituto, na escala cartográfica de 1:250.000, assim como as duas bases de dados utilizadas neste trabalho. O conjunto de indicadores determinados por Ribeiro e Ribeiro (2013) para compor as dimensões faz parte da base de dados dos resultados do universo por setores censitários, que corresponde ao questionário básico, aplicado a todos os domicílios do município, e dos resultados gerais da amostra, esta última com questionário mais amplo que o primeiro e aplicado a uma parcela menor de domicílios.

Os dados da amostra correspondem a dez áreas de ponderação na área urbana do município e os dados provenientes da base de dados de setores censitários correspondem a 301 setores censitários, que foram agregados a fim de se obter a mesma escala de análise entre as duas bases de dados para cálculo das variáveis e elaboração dos indicadores.

Construção do Índice de Bem-Estar Urbano

O IBEU compreende cinco dimensões com uma série de indicadores que se complementam em suas temáticas. Jannuzzi (2006) classifica estes indicadores propostos pelo IBEU em duas classes:

1. Indicadores de qualidade de vida e meio ambiente: Os indicadores referentes às dimensões de mobilidade urbana (D1), condições ambientais urbanas (D2) e atendimento de serviços urbanos (D4);
2. Indicadores de infraestrutura e habitação: Os indicadores referentes às dimensões de condições habitacionais urbanas (D3), atendimento de serviços coletivos urbanos (D4) e infraestrutura urbana (D5).

As cinco dimensões são compostas pela aglutinação de um total de vinte indicadores construídos a partir da proporção de moradores em situação adequada de acordo com critérios específicos. Os valores de proporção de cada um dos indicadores foram padronizados e definidos no intervalo entre zero e um, de modo que, quanto mais próximo de um, melhor a sua condição; e quanto mais próximo de zero, pior. Após a padronização, foram atribuídos pesos² a cada um deles para compor a dimensão temática à qual pertence. Os pesos dos indicadores diferiram na construção de cada dimensão, no entanto as cinco dimensões tiveram o mesmo peso, ou seja, o índice-síntese foi construído a partir da média aritmética das cinco dimensões.

Para a verificação da consistência e confiabilidade dos indicadores, foi utilizado o coeficiente Alfa de Cronbach, que trabalha a relação entre covariâncias e variâncias internas das dimensões. O Alfa de Cronbach assumirá valores entre zero e um, sendo que, quanto mais próximo de um, melhor é o grau de relacionamento entre as dimensões, e quanto mais próximo de zero, menor é o grau de relacionamento (Pereira, 1999, apud Ribeiro; Ribeiro, 2013). Os vinte indicadores que compõem o IBEU do Rio Grande obtiveram coeficiente Alfa de Cronbach no valor de 0,821, assumindo um bom grau de relacionamento entre as variáveis utilizadas neste trabalho.

ÍNDICE DE BEM-ESTAR URBANO E SUAS DIMENSÕES NAS ÁREAS

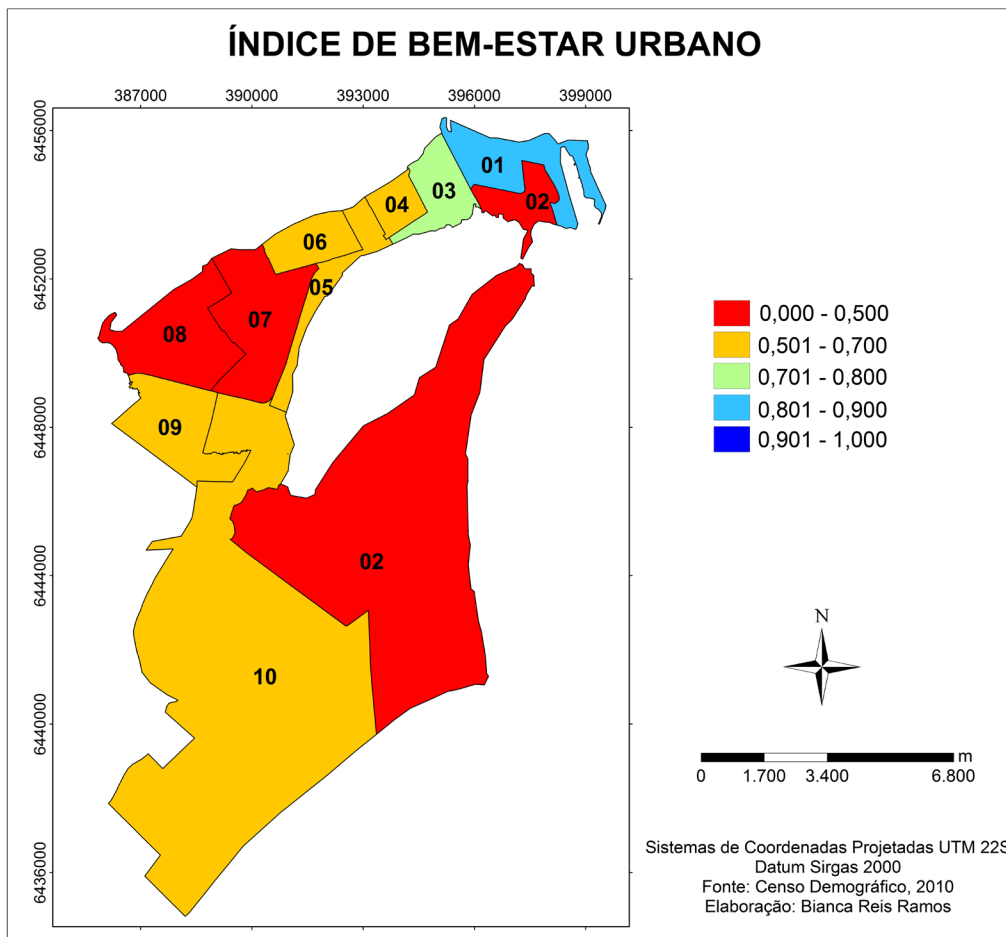
² O detalhamento dos pesos e indicadores utilizados em cada dimensão pode ser visto em Ribeiro e Ribeiro (2013).

URBANAS DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE

O IBEU é um índice-síntese que engloba cinco dimensões ou índices parciais que, quando agrupados, demonstram as características das áreas de ponderação com relação à qualidade de vida urbana e meio ambiente, infraestrutura e habitação, que contribuem para um maior ou menor nível de bem-estar, com base na proporção de moradores que se encontram dentro dos critérios preestabelecidos como adequados, traçando um comparativo entre as áreas de ponderação que correspondem a um maior ou menor grau de bem-estar.

O IBEU define as áreas de ponderação pelos níveis: Muito ruim (0,001-0,500); ruim (0,501-0,700); médio (0,701-0,800); bom (0,801-0,900) e muito bom (0,901-1,000). A média das dez áreas urbanas de ponderação do município é de 0,583, variando entre os níveis muito ruim e bom. Dentro deste contexto, as áreas de ponderação 02, 07 e 08 apresentaram nível muito ruim de bem-estar na cidade; as áreas de ponderação 04, 05, 06, 09 e 10 apresentaram nível ruim; a área de ponderação 03 apresentou nível médio, e apenas a área de ponderação 01 apresentou nível bom de bem-estar urbano (Figura 2).

Figura 2: Índice de Bem-Estar Urbano



Pode-se observar que os melhores resultados do IBEU se concentram nas áreas centrais da cidade e os piores resultados estão nas áreas periféricas, onde estão localizados bairros de maior vulnerabilidade social e longe das infraestruturas urbanas de comércio e serviços, com exceção de parte da área de ponderação 02. Esta área também obteve um baixo nível no IBEU, contudo uma parte dela é situada próxima à área central, e a outra faz parte das áreas do Distrito Industrial, Zona Portuária e Polo Naval. O IBEU do município apresenta desigualdades socioespaciais na distribuição de equipamentos e infraestrutura, principalmente no sentido centro-periferia, onde o nível de bem-estar diminui gradativamente.

Mobilidade urbana

Essa dimensão foi composta apenas pelo indicador deslocamento casa-trabalho, considerando a proporção de moradores que levam até uma hora para fazer o deslocamento de casa até o trabalho. Conforme a Figura 3, as áreas de ponderação 08, 09 e 10 obtiveram nível muito ruim na dimensão de mobilidade; as áreas de ponderação 05, 06 e 07 obtiveram nível médio, e as áreas de ponderação 01, 02, 03 e 04 apresentaram nível muito bom. Este resultado é explicado pela concentração de serviços e infraestruturas na área central, Distrito Industrial e Zona Portuária, que agrega maior número e concentração de postos de trabalho entre as áreas de ponderação 01 e 02.

A população que mora no bairro Centro ou arredores e parcela da população que mora na área 02, onde estão localizadas comunidades pesqueiras com residência próxima ao local de trabalho, além do Polo Naval e as empresas do Distrito Industrial, percorrem menor deslocamento para ir ao trabalho. Ou seja, a ideia de bom deslocamento, neste caso, deve-se ao deslocamento de curtas distâncias, ao passo que a maioria da população que não tem seu local de trabalho próximo à sua residência percorre

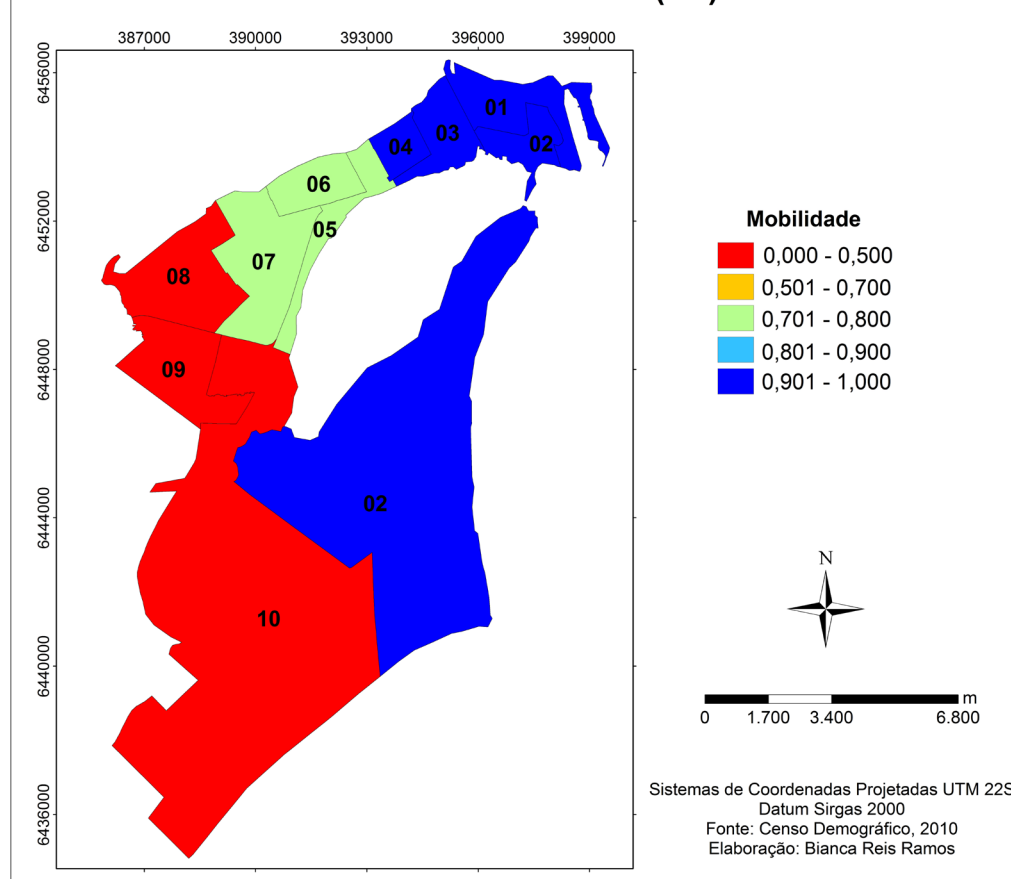
maior deslocamento.

Nos últimos anos, a taxa de crescimento populacional aumentou nas áreas periféricas, principalmente em alguns bairros localizados na área de ponderação 10, como Cassino e Querência, aumentando o fluxo de veículos nas poucas vias de escoamento que ligam horizontalmente o centro da cidade com esses bairros mais afastados. O poder público pouco contribuiu com iniciativas para sanar estas deficiências, como melhoria na qualidade do serviço de transporte público e planejamento de rotas alternativas como cicloviárias e ciclofaixas. Fatores como esses, aliados ao aumento na renda média da população na última década, incentivam a população de maior renda a investir em veículos particulares, que atualmente somam 112.140 no município (Denatran, 2015). Além disso, a fisiografia peculiar e a disposição da mancha urbana acabam por limitar a eficácia da estruturação e do planejamento do espaço e das vias urbanas. O município tem formação geomorfológica de restinga, onde os depósitos arenosos formaram um pontal estreito. A área central está localizada na extremidade leste desse pontal e o restante da população situa-se a oeste, de modo que a maioria da população que se encontra a oeste se desloca ao mesmo tempo para um mesmo ponto, intensificando congestionamentos em horários de maior movimento.

Condições ambientais urbanas

Essa dimensão foi composta por indicadores de arborização; esgoto a céu aberto, e lixo acumulado. De acordo com a Figura 4, a área de ponderação 02 obteve nível muito ruim de condições ambientais urbanas; as áreas 01, 03, 05, 06 e 07, nível ruim; as áreas 04, 08 e 09, nível médio, e a área 10 obteve nível bom na dimensão. Pode-se observar que as melhores condições ambientais urbanas estão na área de ponderação 10, onde estão situados o balneário Cas-

MOBILIDADE URBANA (D1)



sino e bairro Jardim do Sol. Já a área 02, próxima à área central e onde está situado o Distrito Industrial, apresentou nível muito ruim na dimensão.

Isso se deve à maior proporção de moradores em domicílios com lixo acumulado no entorno (94,2%) e à menor proporção de moradores em domicílios com presença de arborização no entorno, de 36,3%, ao passo que na área 10 a arborização é de 87,1%. Na área 06, menos da metade dos moradores residem em domicílios que não têm esgoto a céu aberto no entorno. A melhor relação entre esgoto a céu aberto e lixo acumulado é a da área de ponderação 09, que só perde em proporção de área arborizada.

Condições habitacionais urbanas

Essa dimensão foi composta pelos indicadores aglomerado subnormal; densidade domiciliar; densidade morador/banheiro; material das paredes do domicílio e espécie do domicílio. A área de ponderação 02 obteve nível muito ruim na dimensão; as áreas 07 e 08 obtiveram nível ruim; a área 01, nível médio; as áreas 03, 04 e 06, nível bom, e as áreas 05, 09 e 10, nível muito bom (Figura 5). De acordo com estes resultados, as melhores condições habitacionais estão

Figura 3: Dimensão de Mobilidade Urbana

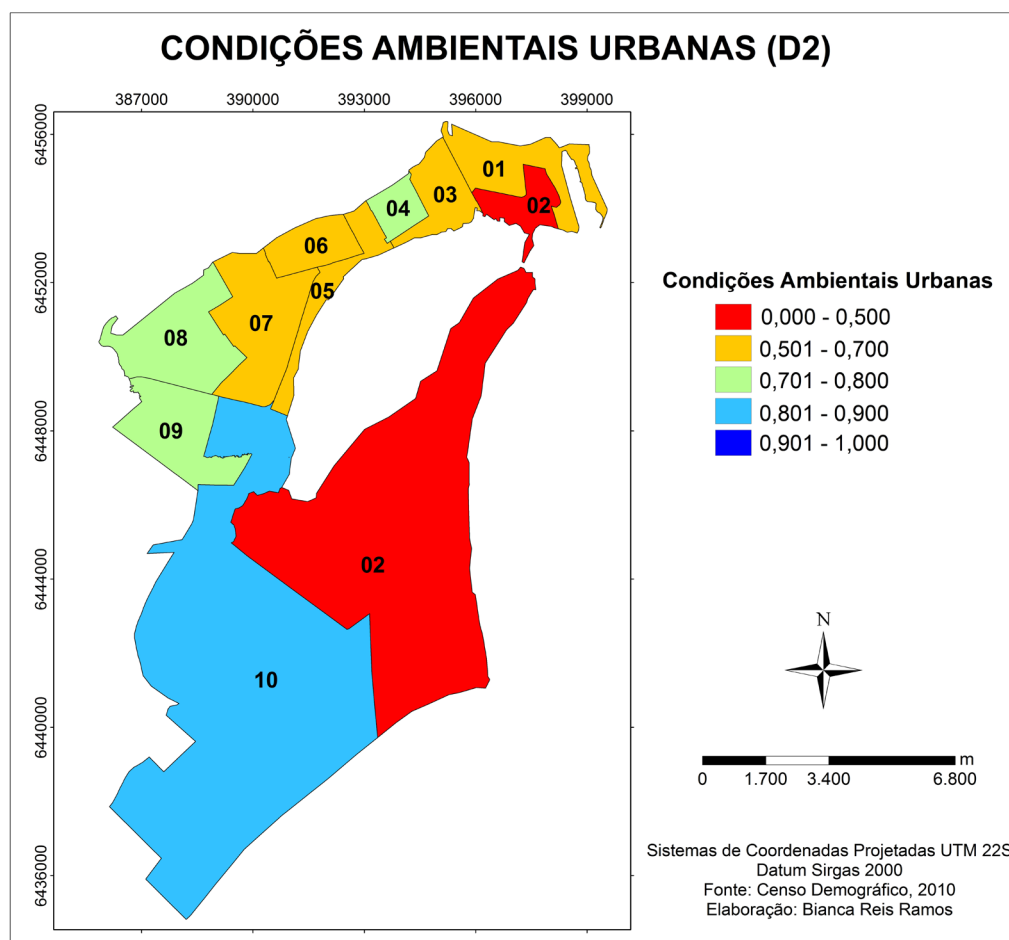


Figura 4:
Dimensão das condições ambientais urbanas

localizadas em áreas de interesse imobiliário, como é o caso da área 09, onde está localizado o bairro Parque São Pedro, que atualmente sofre um processo de expansão e intervenção de proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários e do Estado (Corrêa, 2004).

A área 10 também sofre essas reestruturações, assim como a área 05, e a similaridade entre essas três áreas é o atual interesse do mercado imobiliário e por isso não é surpresa não existirem aglomerados subnormais. Assim como as áreas 05, 09 e 10, as áreas 01, 06 e 08 também não têm aglomerados subnormais. Conforme o Censo Demográfico, a área urbana do Rio Grande possui 1.422 domicílios particulares ocupados em aglomerados subnormais, com uma população residente de 4.884 pessoas (IBGE, 2010). É a reação de uma parcela da população à necessidade de moradia, que irá habitar espaços menos valorizados pelo setor imobiliário e fundiário (IBGE, 2010). Conforme Muller e Moroso (2013, p. 18), existem mais de 7 mil domicílios em situação de irregularidade fundiária no município.

Além disso, existem as áreas que foram diretamente atingidas pela expansão portuária, localizadas na área de ponderação 02. O bairro Cidade de Águe-

da, localizado na área de ponderação 08 também foi atingido por esses impactos da expansão portuária, já que a maioria dos reassentamentos realizados na cidade é direcionada para essa localidade (Muller; Moroso, 2013). Enquanto existe um alto déficit habitacional na zona urbana, existem 7.438 domicílios de uso ocasional e 5.561 vagos na área urbana do distrito do Rio Grande (IBGE, 2010). Portanto, os indicadores de densidade domiciliar e densidade morador/banheiro, ao serem confrontados com estes dados, podem ser questionados em sua proporção.

Em estudo recente, Silva e Gonçalves (2014) demonstraram que o preço dos imóveis aumentou em mais de 500% no

período de 2006 a 2013. Ainda de acordo com esse estudo, as áreas mais afetadas no que tange ao custo do imóvel, a partir da implantação do Polo Naval, são as regiões próximas a ele e ao centro da cidade. Estes dados demonstram um contraste entre o mercado que é praticado, com supervalorização do solo e especulação imobiliária acerca da atração de pessoas e serviços em função do Polo Naval, e a realidade de parcela da população residente no município.

Atendimento de serviços coletivos urbanos

Essa dimensão foi composta pelos indicadores atendimento de água; atendimento de esgoto; atendimento de energia e atendimento da coleta de lixo. Apenas a área 01 obteve nível médio; as áreas 03 e 09 obtiveram nível ruim e o restante das áreas de ponderação obtiveram nível muito ruim (Figura 6). Observa-se nesta dimensão que nem a área central atingiu bons níveis. Esta dimensão é constituída por demandas de atendimentos básicos em uma área urbana, a qual deveria ter 100% de cobertura em todas essas necessidades, no entanto a única área de ponderação que teve serviço abrangente para todos os moradores é a

área 04, e apenas no indicador de atendimento da coleta de lixo.

O indicador mais baixo foi o de atendimento de esgoto, que obteve maior peso na construção dessa dimensão e trata de um serviço de extrema importância, tanto do ponto de vista ambiental como do da saúde. A problemática do saneamento básico, principalmente a questão do esgotamento sanitário, é um desafio não apenas do município do Rio Grande, mas da maioria dos municípios brasileiros.

Infraestrutura urbana

A dimensão de infraestrutura urbana foi composta pelos indicadores existência de iluminação pública; pavimentação; calçada; meio-fio; bueiro; rampa para cadeirantes e identificação de logradouros. A área 01 obteve nível muito bom; a área 03, nível bom; as áreas 04 e 09, nível ruim e as áreas 02, 05, 06, 07, 08 e 10 obtiveram nível muito ruim na dimensão (Figura 7). As áreas 01 e 03 detêm maior renda, entre quatro e seis salários mínimos, são bem localizadas e obtiveram melhor nível na dimensão de infraestrutura urbana. Com relação aos indicadores utilizados, o que apresentou melhores proporções foi o de iluminação pública, para todas as áreas de ponderação. A pavimentação é ausente em praticamente todas as áreas, com exceção das áreas 01, 03 e 09. A área 08 apresenta menores proporções em pavimentação e calçada.

Os indicadores de meio-fio e bueiro também são baixos para as demais áreas. As rampas para cadeirantes são praticamente inexistentes e a identificação de logradouros também é precária para todas as áreas.

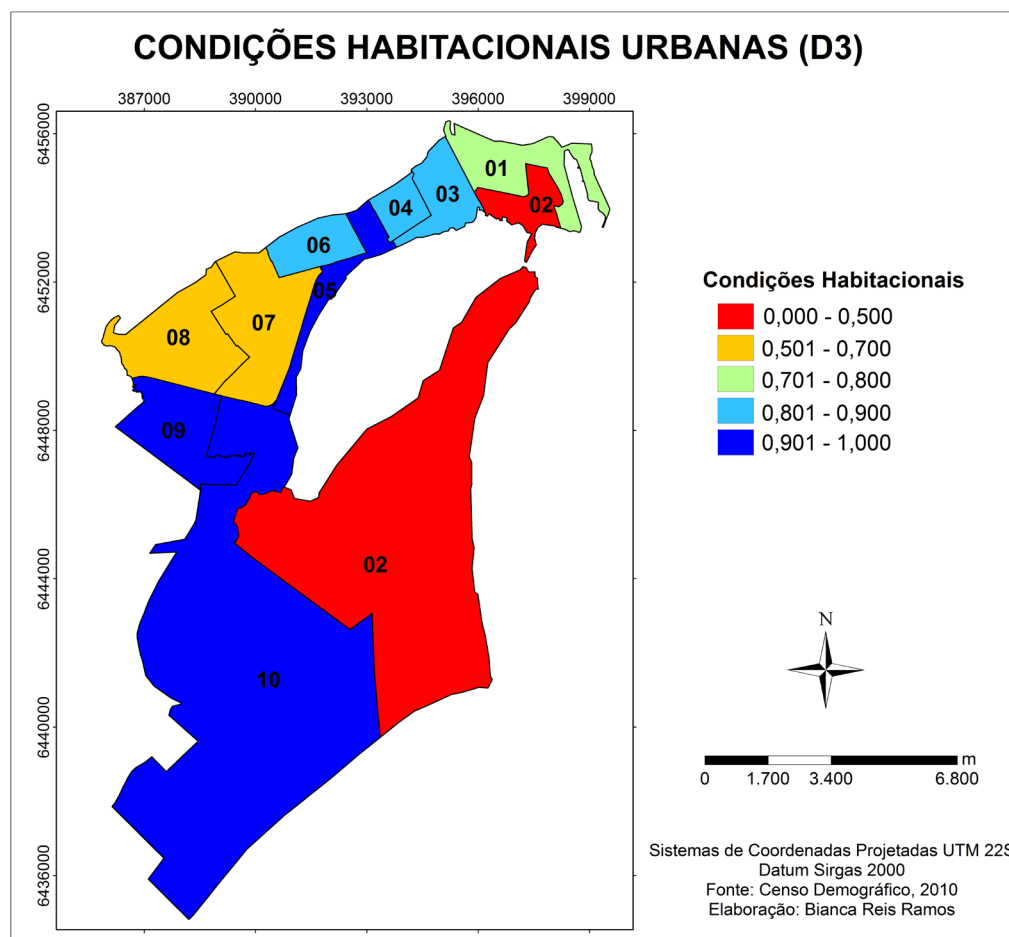
Análise da qualidade de vida e infraestrutura através do Índice de Bem-Estar Urbano

Com base nos dados, podemos observar que o que contribuiu para o melhor nível de bem-es-

tar da área de ponderação 01 foram a mobilidade, a infraestrutura e o atendimento de serviços coletivos, que, mesmo não sendo ideais nesta área, comparado às outras, esta é a que tem melhor cobertura no atendimento, resultando em um nível bom de bem-estar. As dimensões que obtiveram melhor resultado na média de todas as dez áreas de ponderação da cidade foram: Condições habitacionais (0,788), mobilidade (0,653), condições ambientais (0,633), infraestrutura urbana (0,453) e atendimento de serviços coletivos (0,388).

A dimensão de mobilidade apresentou um padrão característico local, pois a renda e o número de veículos particulares em cada área de ponderação não resultaram em diferenças. O padrão que permaneceu foi o de quanto mais próximo à área central, melhor a mobilidade. A dimensão de condições ambientais apresentou resultados pouco satisfatórios para todo o município. As melhores condições ambientais urbanas estão nos bairros mais distantes do centro e com rendimentos entre um e 12,5 salários mínimos. Os indicadores utilizados nessa dimensão influenciam a qualidade de vida urbana, na saúde e meio ambiente, uma vez que a existência de um elemento nocivo pode acarretar uma sequência de problemas interligados, que poderiam ser amenizados.

Figura 5: Condições habitacionais urbanas



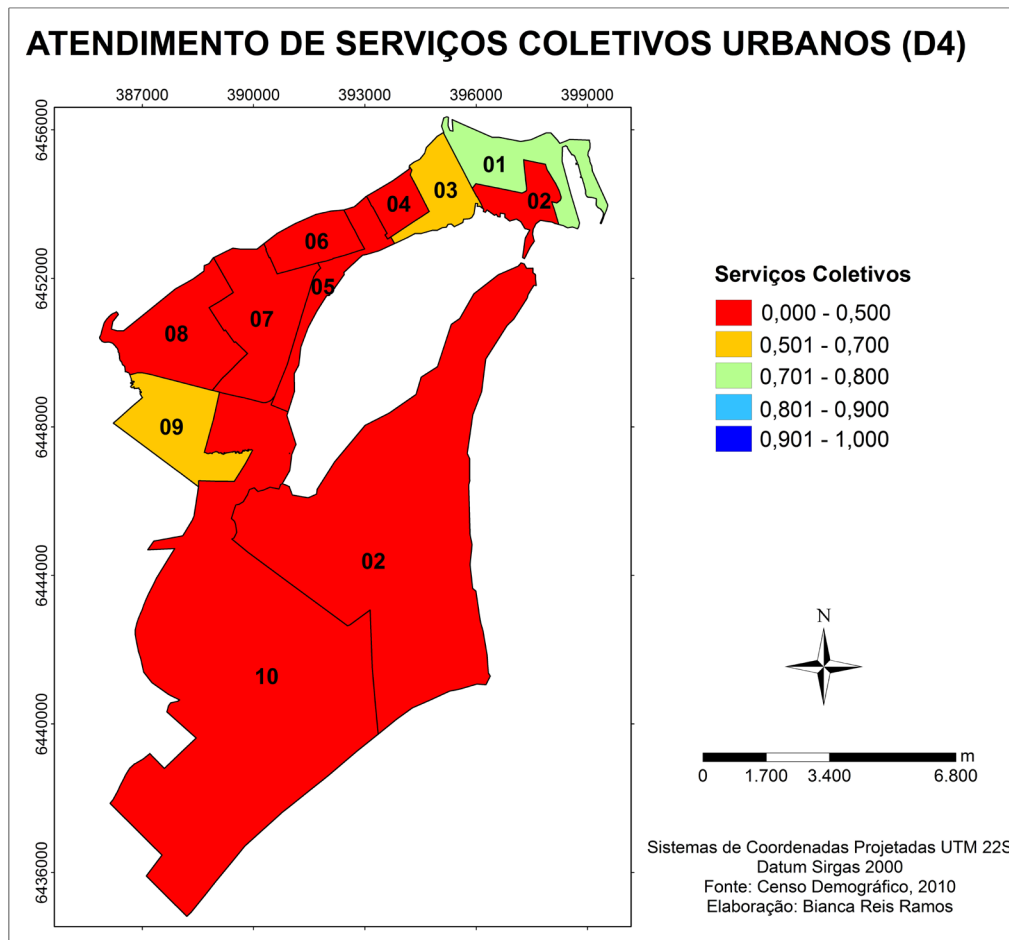


Figura 6:
Atendimento de
serviços coletivos
urbanos

Quanto às condições habitacionais, “embora se refiram às características dos indivíduos e famílias, também são reflexo dos processos de estruturação urbana que incidem sobre a forma de acessar a moradia e em quais condições” (Ribeiro; Ribeiro, 2013, p. 56). Conforme foi exposto anteriormente, o município do Rio Grande sofre intensa especulação imobiliária e alto déficit habitacional. As políticas de habitação popular ainda não contemplaram a todos, e menos ainda os que não têm renda para financiar sua moradia.

A dimensão de atendimento de serviços coletivos urbanos não obteve nenhum resultado satisfatório, pois não contemplou com total abrangência serviços urbanos essenciais à população, especialmente o saneamento básico. De acordo com o IBGE, 69% da população que reside na cidade não possui esgotamento sanitário por meio da rede coletora, incluindo aglomerados subnormais e domicílios regularizados. A destinação do esgoto é feita na maioria dos domicílios em fossa séptica. Esses indicadores interagem diretamente com a dimensão de condições ambientais urbanas e infraestruturas. A dimensão de infraestrutura urbana se refere aos elementos que compõem a via ou a rua, que dão ideia de acessibilidade

e relacionam-se com a dimensão de mobilidade, principalmente. A infraestrutura urbana tem papel significativo não só na qualidade de vida mas também no desenvolvimento econômico, de tal maneira que, como foi observado neste trabalho, os locais que apresentam melhor infraestrutura urbana são os espaços centrais, que concentram comércio e serviços.

De uma variedade de elementos, alguns citados pelo IBEU são referenciais para as gestões locais que almejam a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida (Vitte, C., 2009), pois permitem trabalhar possibilidades, potencialidades e fragilidades, além de diversas abordagens que nos permitem

construir elementos operacionais para auxílio e subsídio à superação de dificuldades sociais e formulação de políticas direcionadas (Vitte, A., 2009).

Contudo, qualquer iniciativa deste cunho deve vir acompanhada pela consulta à população, pois toda intervenção só se torna efetiva se reconhecer o que é satisfatório e o que precisa mudar ou incorporar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

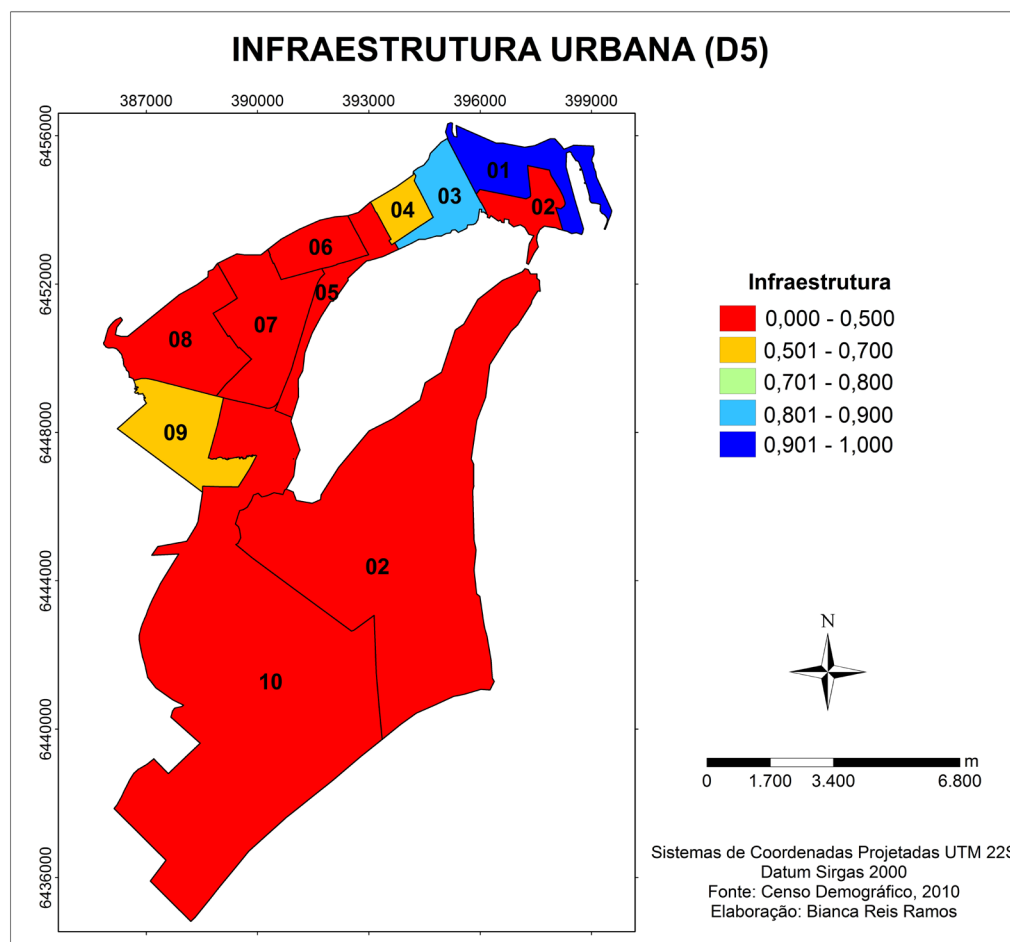
O IBEU do Rio Grande por áreas de ponderação nos indicou que as infraestruturas e as melhores condições de vida estão presentes principalmente na área central. Há também áreas como o bairro Jardim do Sol, com um bom padrão de vida no que concerne às características aqui estudadas, e outras com uma ou outra característica urbana abordada pelo índice e que se destaca, mas que em nível de área de ponderação não puderam ser detalhadas. Portanto, assim como as estruturas de classes são reflexo do capitalismo e a segregação socioespacial é a forma espacial de desigualdade entre a sociedade, as condições e as infraestruturas para melhoria da qualidade de vida e aumento do nível de bem-estar também não têm dis-

tribuição igualitária. O atual sistema de produção capitalista manterá a desigualdade socioespacial, assim como as limitações do planejamento urbano na resolução desses impasses, da sobreposição de público e privado e os conflitos de interesses entre os agentes sociais modificadores do espaço, e o que pode ser feito é atenuar as diferenças e a má distribuição das infraestruturas, por meio dos instrumentos da política urbana e com gestões democráticas e participativas (Corrêa, 2004).

Por fim, o trabalho proposto não tem a pretensão de representar de forma estática a complexa dinâmica social e urbana na área de estudo e apontar quais as áreas que necessitam de intervenção, por acreditar que esta é apenas uma das etapas na discussão sobre qualidade de vida e bem-estar, mas, sim, retratar a tendência de distribuição no espaço urbano com base nos indicadores e critérios selecionados, contribuindo com as discussões a respeito do desenvolvimento do município e demonstrando a importância do diagnóstico como subsídio ao planejamento e direcionamento de políticas públicas urbanas.

REFERÊNCIAS

- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. 4. ed. São Paulo: Ática, 2004.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES (DENATRAN). Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação. Jan. 2015. *Frota de veículos*. Disponível em: <www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em: 13 mar. 2015.
- FORATTINI, Oswaldo Paulo. Qualidade de vida e meio urbano: a cidade de São Paulo, Brasil. *Rev. Saúde Pública*. São Paulo, v. 25, n. 2, p. 75-86, 1991. Disponível em: <dx.doi.org/10.1590/



S0034-89101991000200001>. Acesso em 04 dez. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Base de Informações do Censo Demográfico 2010: resultados do universo por setor censitário: documentação do Arquivo*. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

_____. *Censo demográfico 2000: agregado por setores censitários dos resultados do universo: documentação do Arquivo*. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

_____. *Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA: Banco de Dados Agregados*. Diversos anos. Disponível em: <sidra.ibge.gov.br/>. Acesso em: 26 jan. 2014.

_____. *Malha digital de setores censitários*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 1 arquivo shapefile. Escala 1:250.000. Disponível em: <downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm>. Acesso em: 18 ago. 2013.

_____. *Malha digital de setores censitários*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. 1 arquivo shapefile. Escala 1:250.000. Disponível em: <downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm>. Acesso em: 18 ago. 2013.

Figura 7:
Infraestrutura urbana

- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Infraestrutura social e urbana no Brasil*: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Livro 6, v. 2. Brasília: IPEA, 2010. 912p. Disponível em: <www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/42543_Livro_InfraestruturaSocial_vol2.pdf>. Acesso em: 18 out. 2014.
- JANNUZZI, Paulo de Martino. *Indicadores sociais no Brasil*. 3. ed. Campinas: Alínea, 2006. 141p.
- MARTINS, César Augusto Avila. *Usos do território brasileiro no século XXI*: notas para a análise dos investimentos na construção naval. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, v. 92, p. 8-32, 2012.
- MULLER, Cristiano; MOROSO, Karla (org.). *Violações ao direito à cidade e à moradia decorrentes de megaprojetos de desenvolvimento no Rio Grande do Sul* – diagnóstico e perspectivas: o caso de Rio Grande. Porto Alegre: Centro de Direitos Econômicos e Sociais – CDES, 2013.
- PRATES, Rodolfo Coelho; BACHA, Carlos José Caetano. Análise da relação entre desmatamento e bem-estar da população da Amazônia Legal. *RESR*. Piracicaba, v. 48, n. 1, p. 165-193, 2010.
- RAMOS, Bianca Reis. *Análise da qualidade de vida e infraestrutura através do Índice de Bem-Estar Urbano no Município do Rio Grande/RS*. Rio Grande, 2014. 70f. Monografia [Conclusão do Curso de Geografia] – Instituto de Ciências Humanas e da Informação. Universidade Federal do Rio Grande.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RIBEIRO, Marcelo Gomes (org.). *Índice de Bem-Estar Urbano*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. 264p.
- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. São Paulo: HUCITEC, 1988.
- SILVA, Rogério Piva da; GONÇALVES, Rodrigo da Rocha. O Polo Naval e os preços dos imóveis na cidade do Rio Grande – RS. In: ENCONTRO DE ECONOMIA GAÚCHA, 7. *Anais*. Porto Alegre: PUC-RS, 2014. Disponível em: <www.fee.rs.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/201405267eeg-mesa23-polonavalprecosimoveis.pdf>. Acesso em: 29 set. 2014.
- VITTE, Antonio Carlos. Modernidade, território e sustentabilidade: refletindo sobre qualidade de vida. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo (org.). *Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana*: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 111-122.
- VITTE, Claudete de Castro Silva. A qualidade de vida urbana e sua dimensão subjetiva: uma contribuição ao debate sobre políticas públicas e sobre a cidade. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia Margarete Mezzomo (org.). *Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana*: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009. p. 89-110. ■