



**Centro Universitário de Brasília
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento - ICPD**

MARIA OLÍVIA ROSA

**O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A QUALIDADE DE VIDA:
OBSERVAÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO DE BRASÍLIA**

Brasília
2014

MARIA OLÍVIA ROSA

**O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E QUALIDADE DE VIDA:
OBSERVAÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO DE BRASÍLIA**

Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental

Orientador: Prof. Dr. / Prof. MSc. Paulo José Leite Farias

Brasília
2014

MARIA OLÍVIA ROSA

**O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E A QUALIDADE DE VIDA:
OBSERVAÇÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO DE BRASÍLIA**

Trabalho apresentado ao Centro
Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD)
como pré-requisito para a obtenção de
Certificado de Conclusão de Curso de
Pós-graduação *Lato Sensu* em Direito
Urbanístico e Regulação Ambiental.

Orientador: Prof. Dr. / Prof. MSc. Paulo
José Leite Farias

Brasília, ____ de _____ de 2014.

Banca Examinadora

Prof. MSc. Fernanda Cornils

Prof. Dr. Gilson Ciarallo

À Deus,

*que “permanece em mim misteriosamente,
como um amigo sempre presente,
dando-se-me sempre
e plenificando por completo
todas as minhas aspirações” e inspirações.
Ignácio Larrañaga*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, que me acompanhou e me proporcionou todas as condições para atingir meus objetivos nesta tarefa.

Agradeço também aos professores que me orientaram na elaboração deste trabalho e aos meus familiares, amigos e colegas que de uma forma ou de outra colaboraram para o êxito desta monografia.

“A verdadeira sabedoria consiste
em saber como aumentar o
bem-estar do mundo”.
Benjamin Franklin

RESUMO

A urbanização das cidades brasileiras foi um processo rápido e intenso que ocorreu no século XX, gerando vários problemas para as cidades, como exclusão social, crise habitacional, segregação espacial, violência urbana, degradação ambiental, e aumento da pobreza, os quais os governantes não souberam solucionar até então, provocando assim a alteração da qualidade de vida dos habitantes. O objetivo do trabalho é conhecer os aspectos conceituais da qualidade de vida, como esta é abordada e avaliada nos estudos, em relação a uma determinada região. Pretende-se entender como ocorreu o processo de urbanização brasileira e como evoluiu o conceito e os estudos sobre a qualidade de vida influenciada por esse processo. Procura-se identificar as falhas intimamente relacionadas com esse processo, que são a política urbana e o regime jurídico afeto à legislação. Buscou-se conhecer a relação do espaço urbano com o indivíduo para se entender a influência dessa relação com a qualidade de vida. Para atingir os objetivos, foi realizada uma pesquisa bibliográfica e procedeu-se a um estudo de caso, enfocando o espaço urbano de Brasília e tentando analisar a questão da qualidade de vida por meio de pesquisa de opinião. Identificou-se, então, que a legislação carece de um enfoque, um arcabouço doutrinário interpretativo juridicamente correto, que as normas urbanísticas não possuem efetividade, legitimidade, eficácia e bases científicas, que o planejamento urbano elaborado não é implementado conforme estabelecido, e não ocorre rebatimento com outros programas e projetos governamentais, ficando a política urbana desvirtuada dos preceitos constitucionais. Concluiu-se que há necessidade de uma reforma urbano-jurídica no país, uma mudança na forma de interpretação da legislação pelo Direito, a incorporação das diretrizes dos Planos Diretores nos planos governamentais e a criação de uma nova forma de gestão participativa. Tudo isso com a finalidade de obter o bem-estar da população, para a melhoria da qualidade de vida, pois esta e o desenvolvimento equilibrado das cidades são uma construção coletiva.

Palavras-chave: Processo de urbanização. Qualidade de vida. Espaço urbano. Direito urbanístico. Brasília.

RESUMEN

La urbanización de las ciudades brasileñas fue un proceso rápido e intenso que se ha producido en el siglo XX, generando varios problemas para las ciudades, tales como la exclusión social, crisis de la vivienda, segregación espacial, violencia urbana, degradación del medio ambiente y el aumento de la pobreza, que los gobernantes no supieron resolver hasta entonces, lo que ocasionó un cambio en la calidad de vida de los habitantes. El objetivo de este trabajo es conocer los aspectos conceptuales de la calidad de vida, cómo esto es discutido y evaluado en los estudios en relación a una región en particular. Busca entender cómo ocurrió el proceso de urbanización brasileña y la evolución del concepto y de los estudios sobre la calidad de vida influenciada por este proceso. Se trata de identificar las fallas estrechamente relacionadas con este proceso, que son la política urbana y el régimen jurídico afecto a la legislación. Se buscó conocer la relación del espacio urbano con el individuo, para comprender la influencia de esta relación con la calidad de vida. Con el fin de lograr los objetivos, se llevó a cabo una búsqueda en la literatura y en un estudio de caso, que se centra en el espacio urbano de Brasilia, tratando de analizar la cuestión de la calidad de vida por medio de la encuesta. Se ha identificado así que la legislación carece de una interpretación aseverativa que sea jurídicamente correcta, que las normas urbanísticas no poseen eficacia, legitimidad ni bases científicas, que la planificación urbana elaborada no se implementa conforme lo establecido, y que no se produce la coordinación con otros programas y proyectos del gobierno, dejando la política urbana despojada de los preceptos constitucionales. Se concluye que existe la necesidad de una reforma urbano-legal en el país, un cambio en la forma de interpretación de la legislación por el sistema jurídico, la incorporación de las directrices de los Planes Directores en los planes de gobierno y la creación de una nueva forma de gestión participativa. Todo esto con el propósito de obtener el bienestar de la población, para el mejoramiento de la calidad de vida, ya que esta y el desarrollo equilibrado de las ciudades son una construcción colectiva.

Palabras-clave: Proceso de urbanización. Calidad de vida. Espacio urbano. Derecho urbanístico. Brasilia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 QUALIDADE DE VIDA	11
1.1 Conceituação	12
1.2 Tipos de abordagens e formas de avaliação	14
2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	20
2.1 Histórico	21
2.2 Evolução do conceito de qualidade de vida e indicadores	25
2.3 O Direito Urbanístico como garantia da qualidade de vida	28
2.4 Política urbana	32
3 COMPREENDENDO A RELAÇÃO HOMEM-ESPAÇO URBANO	36
3.1 O comportamento humano no espaço urbano e a Escola de Chicago	37
3.2 A percepção do espaço urbano e a Psicologia Ambiental	39
3.3 As funções sociais no espaço urbano	43
3.3.1 <i>Leitura do espaço urbano</i>	46
4 ESTUDO DE CASO: BRASÍLIA	49
4.1 A ocupação do território do Distrito Federal	51
4.2 O planejamento do território do Distrito Federal	53
4.3 Características, comportamentos e percepções do espaço urbano de Brasília	56
5 OBSERVAÇÕES SOBRE A QUALIDADE DE VIDA EM BRASÍLIA	63
5.1 Resultados da pesquisa de opinião	63
5.2 Análise dos resultados da pesquisa de opinião	69
CONCLUSÃO	73
REFERÊNCIAS	76
APÊNDICE A - Questionário da pesquisa sobre a qualidade de vida em Brasília	80

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização intenso e rápido que ocorreu ao longo do século XX tem provocado muitas transformações no tocante ao espaço urbano, nas questões sociais, econômicas, culturais e ambientais das cidades, comprometendo a qualidade de vida dos habitantes.

A temática da qualidade de vida vem abrindo espaço e aumentando o interesse nos discursos políticos e acadêmicos, pois os problemas urbanos tornam insustentável a continuidade desse processo sem a adoção de políticas públicas condizentes com a situação instalada.

A análise da qualidade de vida envolve a compreensão de seu conceito por ser polissêmico, as variadas perspectivas de avaliação, assim como a sua evolução para se chegar à possibilidade de utilização no planejamento do desenvolvimento social, econômico e urbano. Por meio de uso de indicadores como parâmetros de medição de grau de necessidades da população, permite-se a detecção de desigualdades socioespaciais, proporcionando bases para a elaboração de estratégias para melhorar o bem-estar dos habitantes das cidades.

Dentro desse contexto, o processo de urbanização e a qualidade de vida estão intrinsecamente relacionados ao Direito Urbanístico e principalmente aos processos de planejamento e gestão urbana, por estarem vinculados ao cidadão pelo seu direito à cidade, assim como ao espaço urbano pelas suas intensas modificações e relação direta com os habitantes – usuários do meio ambiente alterado.

O presente estudo se propõe a compreender como se dá o processo de urbanização das cidades no Brasil, identificar os problemas da expansão urbana que afetam a qualidade de vida da população, conhecer o regime jurídico aplicável e a atuação das políticas urbanas para que possa detectar quais os problemas no sistema para se estudar, procurar identificar como se podem obter melhores condições de vida e identificar proposições para a questão.

Diante do exposto, o objetivo geral do presente trabalho consiste em conhecer, entender, analisar a problemática decorrente do processo de urbanização

e da aplicabilidade da política urbana em desenvolvimento no país para que se possam vislumbrar propostas para possíveis melhorias dentro desse contexto.

Especificamente, busca conhecer as formas, critérios e indicadores para se avaliar a qualidade de vida de uma dada população, compreender a relação do indivíduo com o espaço urbano, identificar a efetividade da política urbana estabelecida na legislação brasileira e do planejamento urbano em relação à situação do estudo de caso de Brasília. Procura também pesquisar, buscar possibilidades, sugestões e estratégias que visem proporcionar mais efetividade ao planejamento urbano de forma que possa garantir melhores condições de vida.

Para alcançar os objetivos determinados, foi realizada a pesquisa bibliográfica das questões que envolvem a qualidade de vida no meio ambiente urbano e procedeu-se ao desenvolvimento do trabalho de forma sequenciada na evolução do pensamento para compreensão do tema e conhecimento do caso estudado, e posteriormente a realização de uma pesquisa aplicada por meio de questionário via internet para se conhecer a realidade da qualidade de vida em Brasília.

Espera-se, com este estudo, demonstrar a importância da qualidade de vida como instrumento de planejamento urbano e gestão urbana na busca de se atingir o que estabelece a Constituição Brasileira.

O presente trabalho foi então estruturado em 5 capítulos. No primeiro capítulo, demonstra-se a conceituação do termo “qualidade de vida” e identifica os tipos de abordagens e a forma de avaliação. No segundo capítulo apresenta-se um histórico do processo de urbanização, de como evoluiu o conceito da qualidade de vida e seus indicadores e abordando-se as questões relacionadas à política urbana. O terceiro capítulo trata do espaço urbano como forma de se compreender a sua relação com o indivíduo. No quarto capítulo, há um estudo de caso – Brasília, para se observar o desenvolvimento do espaço urbano e do planejamento aplicado e no último capítulo demonstra-se a pesquisa de opinião realizada junto à população para se conhecer qual o seu grau de satisfação que a cidade proporciona, considerados os indicadores sociais da qualidade de vida.

1 QUALIDADE DE VIDA

O termo qualidade de vida se popularizou por volta de 1960, quando políticos norte-americanos o usaram como plataforma política. Falar de qualidade de vida naquele momento seria como uma recomendação para o sucesso administrativo. Há registros de que Lyndon Johnson, presidente dos Estados Unidos, utilizou-se do termo em um discurso em 1964 na Universidade de Michigan que abordava o interesse das pessoas por uma “vida boa” ou “vida de qualidade”. Além disso, os discursos da época expressavam o compromisso da sociedade em assegurar às pessoas estruturas sociais mínimas que lhes permitissem perseguir sua felicidade (DAY; JANKEY, 1996 apud PEREIRA; TEIXEIRA; SANTOS, 2012, p. 242).

A abordagem do tema nas campanhas políticas era devido à insatisfação que já reinava, decorrente do rápido processo de urbanização das cidades, que, apesar de proporcionar o crescimento econômico, trazia juntamente o aumento da violência, da criminalidade nas cidades e outros problemas. Nesse contexto, houve uma motivação para o estudo do assunto pelos pesquisadores.

No Brasil, o tema ganha destaque com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que estabeleceu no art. 225:

Todos têm direito ao **meio ambiente** ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à **sadia qualidade de vida**, impondo-se ao poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Entende-se que a palavra meio ambiente está relacionada tanto ao meio ambiente natural quanto ao meio ambiente artificial ou construído ou urbano.

De acordo com Lombardo (1985 apud VITTE, 2009, p. 117),

a qualidade de vida humana está diretamente relacionada com a interferência da obra do homem no meio natural urbano. A natureza humanizada, através das modificações no ambiente, alcança maior expressão nos espaços ocupados pelas cidades, criando um ambiente artificial.

Assim, o estudo da questão da qualidade de vida possibilita que ela seja incorporada ao planejamento do desenvolvimento socioeconômico, como também ao planejamento urbano e à gestão pública. O estudo da qualidade de vida abrange

tanto os aspectos relacionados com a percepção com que cada comunidade compreende o conceito por ser ele complexo, de conteúdo subjetivo e de caráter qualitativo, com suas diferenças de nível de exigência e aspirações, quanto os aspectos de conteúdo objetivo, de caráter relativo, quando seu uso implica medição de situações individuais e coletivas, que servem também de comparação entre localidades e grupos sociais, por meio de indicadores sociais.

Nesse contexto, inicia-se este trabalho com a conceituação do termo qualidade de vida e de como ele pode ser abordado e utilizado.

1.1 Conceituação

O termo “qualidade de vida” é bastante amplo e diverso e não se conseguiu uma definição certa pelos estudiosos, porque ele abrange várias áreas da vida, tais como saúde, educação, arquitetura, urbanismo, meio ambiente, lazer, gastronomia, esportes. Assim, o termo é polissêmico e, de alguma forma está relacionado ao ser humano, à sua cultura e ao seu meio.

Com base nisso, a terminologia “qualidade” admite várias formas de visão e percepção conforme a área de conhecimento em que se enquadra, podendo-se considerar uma definição de modo genérico:

Quanto à análise semântica, tem-se que o termo Qualidade, num sentido filosófico, refere-se a um caráter do objeto, que a princípio nada diz sobre ele, suas propriedades ou possibilidades. Significa uma forma de estabelecer valores. Caracterizar algo pela sua qualidade é estipular um nível bom ou ruim a ele; porém, essa atribuição é subjetiva, de acordo com o referencial e os elementos considerados. O que é boa qualidade para alguém não é necessariamente para outra pessoa (BETTI, 2002 apud ALMEIDA; GUTIERREZ; MARQUES, 2012, p. 18).

E quanto à maior abrangência do termo, demonstraram Almeida, Gutierrez e Marques (2012, p. 19):

De acordo com Minayo et al. (2000, p.10), qualidade de vida é uma noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e à própria estética existencial. Pressupõe a capacidade de efetuar uma síntese cultural de todos os elementos que determinada sociedade considera seu padrão de conforto e bem-estar. O termo abrange muitos significados, que refletem conhecimentos, experiências e valores de indivíduos e coletividades que a ele se

reportam em variadas épocas, espaços e histórias diferentes, sendo, portanto, uma construção social com a marca da relatividade cultural.

Como não existia um consenso na definição do termo “qualidade de vida”, a Organização Mundial de Saúde procurou desenvolver o instrumento World Health Organization Quality of Life (WHOQOL) como forma de buscar a definição desse conceito. “Assim, a OMS reuniu especialistas de várias partes do mundo, que definiram qualidade de vida como *a percepção do indivíduo de sua posição na vida no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações*” (The WHOQOL Group, 1995 apud FLECK, 2000, p. 34).

Essa definição tenta abarcar a multiplicidade de áreas e situações que a envolvem, conforme citado:

Trata-se de uma definição que resulta de um consenso internacional, representando uma perspectiva transcultural, bem como multidimensional, que contempla a complexa influência da saúde física e psicológica, nível de independência, relações sociais, crenças pessoais e das suas relações com características salientes do respectivo meio na avaliação subjetiva da qualidade de vida individual (WHOQOL Group, 1993, 1994, 1995, 1998 apud CANVARRO et al., 2010, p. 1).

O desenvolvimento do instrumento WHOQOL partiu de três pressupostos centrais: (1) a essência abrangente do conceito de qualidade de vida; (2) que uma medida quantitativa, fiável e válida pode ser construída e aplicada a várias populações; e (3) qualquer fator que afete a qualidade de vida influencia um largo espectro de componentes incorporados no instrumento e este, por sua vez, serve para avaliar o efeito de intervenções de saúde específicas na qualidade de vida (WHOQOL GROUP, 1993 apud CANVARRO et al., 2010, p. 1).

Moysés e Baracho (1998) explicitam que a tríade pessoas, espaço e tempo forma a base para se compreender a dinâmica existencial de um bom ambiente urbano, onde o que conta na percepção de se viver, com sentido de pertinência e integração a uma cidade, é uma disposição mental (ROCHA et al., 2000, p. 64).

A análise relativa à qualidade de vida deve abarcar tanto os aspectos subjetivos - pessoais e individuais (bem-estar, felicidade, amor, prazer, realização pessoal), quanto os aspectos objetivos acerca do caso concreto - coletivo e quantitativo dos elementos que proporcionam o atendimento das necessidades

básicas da vida humana, tais como alimentação, habitação, abastecimento de água, saneamento básico, transporte, trabalho, saúde e educação criadas pelo grau de desenvolvimento econômico e social de determinada sociedade.

Dowbor (1996) entende que a qualidade de vida depende fundamentalmente de uma organização social, pois nas cidades a vida é mais política e as formas de gestão, materializadas em instituições concretas e em uma cultura administrativa, tornaram-se essenciais (ROCHA et al., 2000, p. 64).

Assim, baseada numa visão vinculada aos parâmetros objetivos da questão, que engloba nível de desenvolvimento humano e sustentável, como também a sua gestão, Selene Herculano et al. (1998) propõe que:

“qualidade de vida” seja definida como a soma das condições econômicas, ambientais, científico-culturais e políticas coletivamente construídas e postas à disposição dos indivíduos para que estes possam realizar suas potencialidades: inclui a acessibilidade à produção e ao consumo, aos meios para produzir cultura, ciência e arte, bem como pressupõe a existência de mecanismos de comunicação, de informação, de participação e de influência nos destinos coletivos, através da gestão territorial que assegure água e ar limpos, higiene ambiental, equipamentos coletivos urbanos, alimentos saudáveis e a disponibilidade de espaços naturais amenos urbanos, bem como a preservação de ecossistemas naturais.

Englobando os dois aspectos do termo, Bravo e Vera (1993) consideram que “qualidade de vida de um indivíduo ou sociedade é a quantidade e a qualidade dos meios a que se pode assentir para satisfazer suas necessidades, o modo como os obtém e o papel que lhes atribuem” (KEINERT; KARRUZ; KARRUZ, 2002, p. 121).

1.2 Tipos de abordagens e formas de avaliação

Considerando os dois aspectos – subjetivo e objetivo - relacionados ao conceito de qualidade de vida, existem alguns tipos de abordagem para se analisar a questão quais sejam: social, econômica, psicológica, biomédica e geral, variando conforme os objetivos do estudo.

Os aspectos subjetivos de análise são caracterizados pela leitura da interpretação pessoal do indivíduo de sua realidade histórica, social, econômica e de saúde, no seu contexto cultural, a partir das suas relações com os bens materiais

que influenciam a sua vida, assim como a esfera psicológica que permeia toda a vivência da pessoa.

Os aspectos subjetivos, por serem de ordem mais complexa, são sempre abandonados no momento do planejamento urbano e na implementação de políticas públicas.

Quanto aos aspectos objetivos da qualidade de vida, estes estão relacionados com as necessidades básicas humanas que permanecem inalteráveis com o tempo, o período histórico e a cultura.

Considerando as diversas formas de abordagem e adoção de indicadores para mensuração da qualidade de vida numa determinada região, podem-se citar alguns dos mais conhecidos.

O instrumento WHOQOL apresenta abordagem sociológica com uma natureza subjetiva de avaliação e consiste de cem perguntas referentes a seis domínios: físico, psicológico, nível de independência, relações sociais, meio ambiente e espiritualidade/religiosidade/ crenças pessoais. Esses domínios são divididos em 24 facetas (Quadro 1). Todos os domínios contribuíram de forma significativa para explicar a variância observada na faceta geral de qualidade de vida e saúde geral, com o meio ambiente contribuindo mais, e o domínio da espiritualidade, menos (HARPER; POWER, 1998 apud FLECK, 2000, p. 35).

Quadro 1 - Domínios e facetas do WHOQOL

Domínios e facetas do WHOQOL
Domínio I – domínio físico
1. dor e desconforto
2. energia e fadiga
3. sono e repouso
Domínio II – domínio psicológico
4. sentimentos positivos
5. pensar, aprender, memória e concentração
6. autoestima
7. imagem corporal e aparência
8. sentimentos negativos
Domínio III – nível de independência
9. mobilidade
10. atividades da vida cotidiana
11. dependência de medicação ou de transtornos
12. capacidade de trabalho
Domínio IV – relações sociais
13. relações pessoais
14. suporte (apoio) social
15. atividade sexual

Domínio V – meio ambiente

16.segurança física e proteção

17.ambiente no lar

18.recursos financeiros

19.cuidados de saúde e sociais: disponibilidade e qualidade

20.opportunidades de adquirir novas informações e habilidades

21.participação em, e oportunidades de recreação / lazer

22.ambiente físico: poluição / ruído / trânsito / clima

23.transportes

Domínio VI – aspectos espirituais/religião/crenças pessoais

24.espiritualidade / religiosidade / crenças pessoais

 Fonte: The WHOQOL Group (1995 apud Fleck, 2000, p.35)

A abordagem socioeconômica tem no Índice de Desenvolvimento Humano - IDH o seu modelo mais tradicional, e como elemento principal os indicadores sociais para avaliar o meio urbano, visando mensurar o bem-estar, o desenvolvimento econômico e as transformações sociais. O IDH apresenta indicadores para medir as condições de saúde, educação e renda da população. É bastante usado e serve para fazer comparações entre regiões, cidades, Estados e países.

Contudo, as variáveis usadas pelo IDH para avaliar o nível de desenvolvimento humano ainda não deixam perceber os níveis de qualidade de vida, por não incorporarem a dimensão ambiental e por serem de caráter totalmente objetivo: pode haver boa escolaridade, boa expectativa de vida, acesso às riquezas geradas, mas a moradia e o trabalho podem estar ocorrendo em locais poluídos seja pelo ar, água, som, ou em ambientes deprimentes. Ou seja, o IDH pode ser até um indicador sensível, mas não pode ser objetivamente utilizado para efeitos de elaboração de políticas públicas (HERCULANO, 1998).

Há muitas críticas em relação à confiabilidade do indicador IDH, que não invalidam o seu uso como medida síntese de bem-estar, mas servem para apontar suas limitações e a falta de especificidade para retratar avanços e retrocessos de certas políticas sociais. Além disso, por meio da divulgação dos dados, ocorrem discussões nos círculos diplomáticos, políticos e acadêmicos da temática da pobreza, da exclusão e da desigualdade social nos países subdesenvolvidos. O “aparato institucional” que respalda o IDH torna esse instrumento e as análises a ele associadas menos vulneráveis às críticas populistas e confere legitimidade técnico-política adicional ao tratamento de questões sociais (JANNUZZI, 2002, p. 68).

Considerando que a qualidade de vida pode ser um elemento relevante para se incorporar ao planejamento e à gestão urbana, para a implementação de políticas públicas, seria mais adequada e abrangente a determinação de indicadores que integrassem os aspectos objetivos e os subjetivos das necessidades que possam estar relacionados à qualidade de vida.

Nesse sentido, existe como referência o trabalho de Erik Allardt (1995), cujo modelo, adotado em pesquisas desenvolvidas na Escandinávia sobre o bem-estar da população, definiu princípios subjacentes para seus indicadores sociais, baseados em três verbos relacionados às necessidades individuais, considerados básicos à vida humana: *ter*, *amar* e *ser*.

As necessidades básicas, sintetizadas pelo verbo ter, compreendem condições materiais necessárias a uma sobrevivência livre de miséria:

- recursos econômicos (medidos por renda e riqueza);
- condições de habitação (medidas pelo espaço disponível, equipamentos e conforto doméstico);
- emprego (ausência ou ocorrência de emprego);
- condições físicas de trabalho (avaliado pelos ruídos e temperaturas nos postos de trabalho, rotina física, *stress*);
- saúde (sintomas de dores e doenças, acessibilidade a atendimento médico);
- educação (medida por anos de escolaridade) (ALLARDT, 1995 apud HERCULANO, 1998).

As necessidades humanas relacionadas ao verbo amar englobam aspectos do relacionamento com outras pessoas e formação de identidades sociais:

- vínculos e contatos com a comunidade local;
- ligação com a família nuclear e parentes;
- padrões ativos de amizade;
- participação em associações e organizações;
- relações com os colegas de trabalho (ALLARDT, 1995 apud HERCULANO, 1998).

As necessidades humanas, congregadas no verbo ser, referem-se àquelas de integração do indivíduo com a sociedade e de vivência em harmonia com a natureza, a serem mensuradas com base nos seguintes princípios:

- grau de participação do indivíduo nas decisões e atividades coletivas que influenciam a sua vida;
- atividades políticas;
- oportunidades de tempo de lazer;
- oportunidades para uma vida profissional significativa;
- oportunidade de estar em contato com a natureza, em atividades lúdicas e contemplativas (ALLARDT, 1995 apud HERCULANO, 1998).

Os indicadores mencionados poderiam ser medidos também por meio de aspectos subjetivos (ALLARDT, 1995 apud HERCULANO, 1998):

Quadro 2: Indicadores subjetivos em correspondência com os indicadores objetivos

	Indicadores objetivos	Indicadores subjetivos
Ter – condições materiais	Medidas objetivas do nível das condições ambientais e de vida	Sentimentos subjetivos de satisfação / insatisfação com tais condições
Amar – necessidades sociais	Medidas objetivas de relações interpessoais	Felicidade / infelicidade – sentimentos subjetivos sobre as relações sociais
Ser - necessidades de crescimento pessoal	Medidas objetivas de relações das pessoas com a sociedade e com a natureza	Sentimentos subjetivos de crescimento pessoal / alienação

Fonte: ALLARDT (1995 apud HERCULANO, 1998).

Quanto aos aspectos relativos ao *ter* e *ser*, é possível reconhecer políticas públicas e práticas de gestão que abarquem os indicadores citados, mesmo que ainda existam enormes carências, enquanto os indicadores das necessidades do verbo *amar*, não são sequer lembrados de serem incorporados ao planejamento, à gestão e à política urbana.

A maneira como é considerada a qualidade de vida e as formas de avaliação apresentam variações e uma evolução ao longo do tempo conforme a ocorrência do processo de urbanização, que será exposto em seção adiante.

2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

O Brasil passou, nos últimos cinquenta anos, por um rápido e intenso processo de urbanização. O país transformou-se de um país rural e agrícola para um país urbano e metropolitano, com a maior parte da população concentrada nas grandes cidades. Segundo dados do IBGE no Censo Demográfico de 2010, 84.4% da população estão localizados em centros urbanos.

A expansão urbana acelerada ocorreu de forma desordenada, com pouco ou nenhum planejamento, acarretando estruturas urbanas fragmentadas social e espacialmente, trazendo consigo vários problemas econômicos, sociais e ambientais, principalmente nas regiões metropolitanas, mas que se generalizaram cada vez mais também nas cidades de porte médio.

No decorrer do século XX, os problemas das cidades brasileiras eram solucionados com adaptações apropriadas com base no pensamento urbanístico europeu e/ou norte-americano do que uma reflexão crítica da causa dos problemas do local, conforme destacado em frase de Ermínia Maricato: “as ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias”. Ela conclui que os problemas das cidades foram agravados com a importação dessas idéias no planejamento desvinculadas da formação socioespacial do país.

A expansão urbana ocasionou alterações e degradação do meio ambiente natural, provocou a modificação do sistema de circulação e do desenho urbano trazendo assim consequências para a qualidade de vida e qualidade ambiental urbana.

O processo de urbanização provocou também muitas transformações na sociedade brasileira e mudanças socioeconômicas, territoriais, culturais e ambientais ocorrendo sem uma base jurídica adequada. Segundo Edésio Fernandes (2006, p. 7), “ao longo do século XX, havia um descompasso enorme entre a ordem jurídica em vigor e os processos socioeconômicos e territoriais que caracterizaram o processo de urbanização no Brasil” e não existia marco jurídico que permitisse o controle do desenvolvimento urbano.

Motivado pela existência de enormes desigualdades sociais e carências urbanas, aconteceu o Movimento Nacional de Reforma Urbana, que marcou o cenário metropolitano nos anos 70 e 80, e ganhou força na ocasião da discussão da

nova Constituição Brasileira, trazendo elementos a serem introduzidos para uma nova forma de planejamento e de gestão das cidades.

Segundo Milton Santos (2008, p. 11), é necessário o entendimento do processo de urbanização, sendo que:

o nível de urbanização, o desenho urbano, as manifestações das carências da população são realidade a ser analisada à luz dos subprocessos econômicos, políticos e socioculturais, assim como das realizações técnicas e das modalidades de uso do território nos diversos momentos históricos.

2.1 Histórico

Os primórdios da urbanização no Brasil são estudados por Nestor Goulart Reis, nos quais destaca três principais etapas de organização do território, no período entre 1500 e 1720. Na primeira etapa, entre 1530 e 1570, o maior destaque é para a fundação do Rio de Janeiro e a de Filipéia da Paraíba; na segunda fase entre 1580 e 1640, ocorrendo em anos de dominação espanhola, com a fundação de uma vila e três cidades e uma urbanização sistemática na costa norte, em direção à Amazônia e “num terceiro momento, entre 1650 e 1720, foram fundadas trinta e cinco vilas, elevando-se duas delas à categoria de cidades: Olinda e São Paulo. Ao fim do período, a rede urbana estava constituída por respeitável conjunto de sessenta e três vilas e oito cidades”. (SANTOS, 2008, p. 20).

A partir do século XVIII, a urbanização se desenvolveu e ainda se passou um século para que a urbanização atingisse sua maturidade no século XIX.

Segundo Marx (1991), essa evolução se tratou “muito mais de uma geração de cidades, que mesmo de um processo de urbanização. Subordinado a uma economia natural, as relações entre lugares eram fracas, inconstantes, num país com tão grandes dimensões territoriais”. Mesmo assim, a expansão da agricultura comercial e a exploração mineral foram as bases de um povoamento e na criação de riquezas redundando na ampliação da vida de relações e no surgimento de cidades no litoral e no interior. (SANTOS, 2008, p. 22).

No final do século XVIII e início do século XX, começaram a surgir os problemas sociais, econômicos e políticos que proporcionaram o nascimento de teorias sociais e utopias por pensadores franceses e ingleses (Fourier, Godin,

Robert Owen, James Buckingham) preocupados com os rumos que tomavam a sociedade.

No século XX, após o fim da 2ª Guerra Mundial, com a chegada da Revolução Industrial e a mecanização da agricultura, a população urbana se elevou como citado por Di Sarno (2004, p. 3):

Com o advento da Revolução Industrial, ocorreu o fenômeno avassalador da urbanização, nos mesmos moldes que na Europa e nos Estados Unidos, porém com agravantes sociais e políticos: sociais porque já havia, no Brasil, acentuadas diferenças de classes, e políticos por não haver uma postura planificadora, deixando que a ocupação e o uso do solo ocorressem aleatoriamente.

Inicialmente, o processo de urbanização começou a se tornar preocupante e a ensejar intervenções do governo:

A *escala* alcançada pela urbanização começou a provocar iniciativa por parte do Estado, e modificações na administração pública. Um dos resultados nesse sentido é o aparecimento de uma nova atividade governamental com a finalidade específica de tratar dessas novas entidades que estavam surgindo: as aglomerações urbanas. É o nascimento do planejamento, e particularmente do planejamento urbano. (DEÁK, 2004, p.12).

As intervenções que advieram se desenvolveram por causa de diversos problemas que estavam ocorrendo, tais como epidemias, rebeliões e delinquência. Diante disso, médicos sanitaristas, sociólogos e outros especialistas elaboraram modelos para reencontrar a *ordem*. Foi nesse contexto que surgiu o urbanismo progressista ou funcionalista, visão hegemônica em grande parte do século XX, que, em linhas gerais, defendia um modelo urbano perfeito, conveniente a todo grupo humano, caracterizado por sua obsessão pela higiene (entendida como a presença de áreas verdes, insolação, água no espaço urbano, bem como vias públicas amplas e sem congestionamento) e pela proposta de repartição do espaço em função das atividades (zonas de trabalho, lazer, moradia) (HAROUEL, 1990, p. 7 apud VITTE, 2002, p. 25).

Daí em diante, os planos urbanísticos e atividades de planejamento atingiram o auge nas décadas de 60 e 70, motivados no plano das ideias pela produção efervescente da reconstrução pós-guerra na Europa e no plano material pelo reconhecimento da necessidade de intervenção estatal.

Segundo Harouel (1990, p. 7 apud VITTE, 2002, p. 26), “torna-se hegemônica a visão de que a *cidade deve ser de seu tempo*, com uma estética racional e austera, traduzindo o avanço das técnicas, simbolizado pela indústria, o automóvel e o avião”.

Assim, o modelo de planejamento urbano da época trazia algumas características, que mais tarde influenciariam na nova forma de utilização do espaço urbano, provocando alterações no modo de viver da população, sendo uma delas a troca da utilização do espaço público pelo privado:

Uma de suas principais marcas é a *abolição da rua*, vista como barulhenta e perigosa (CHOAY, 1979, p. 21-2). Em outras palavras, havia o pressuposto urbanístico de uma possível eliminação dos espaços coletivos não-programados, como as ruas, calçadas e praças. Assim, ao longo do tempo, a noção de espaço público, herdada da antiguidade greco-romana, vai perdendo terreno para a difusão de espaços privados como os *shoppings centers* e condomínios fechados, provocando conseqüências sobre a experiência urbana (FRÚGOLI JÚNIOR; CALDEIRA, 2000 apud VITTE, 2002, p. 26).

As cidades passavam por um novo modelo de urbanização, mediante a adoção das recomendações da Carta de Atenas e das experiências francesas, inglesas e de Brasília. O que marcaram essas intervenções foram a ênfase nos sistemas viários, a despersonalização do espaço, a massificação dos sistemas habitacionais, as dificuldades na mobilidade dos cidadãos e o descaso com o patrimônio natural e cultural das cidades e do seu entorno (PIZZOL, 2006).

Houve, em seguida, uma intensa movimentação migratória determinada pela dinâmica da configuração territorial da urbanização conforme a localização dos investimentos econômicos nas regiões do país, tendo acontecido nas áreas que ofereciam principalmente emprego industrial, no Sul e Sudeste do Brasil.

“Nas últimas décadas do século XX, porém, ocorreu outro fenômeno migratório além da migração do campo para a cidade: a migração de cidade para cidade” (DI SARNO, 2004, p. 4). A busca por educação, emprego, saúde, etc motivaram o movimento da população, assim como o desenvolvimento da tecnologia e o surgimento de pólos econômicos, refletindo na organização das cidades e causando perdas populacionais e econômicas nas cidades que não conseguiram desenvolver a economia local.

Nesse contexto, as cidades brasileiras passaram a apresentar uma problemática parecida, variando de grau e intensidade e se diferenciando pelo

tamanho, região e tipo de atividade, tais como carência de emprego, déficit habitacional, habitações abaixo do padrão normal de moradia, deficiência do transporte público, abastecimento, saneamento, educação, saúde e também o descaso com a questão ambiental.

As cidades, sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vastas superfícies entremeadas de vazios, são espraiadas, havendo interdependência de categorias espaciais relevantes dessa época em relação ao tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população de renda mais baixa. Cada uma dessas realidades sustenta e alimenta as demais com o crescimento sistêmico dessas características junto com o crescimento das cidades. As cidades são grandes porque há especulação e há vazios, e vice-versa. O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso a terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação, e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e tornam ainda mais pobres os que vivem longe dos centros, que pagam mais caro seus deslocamentos e pelos serviços e bens mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso (SANTOS, 2008, p. 106).

Assim, o processo de urbanização está de certa forma associado ao crescimento da pobreza nas grandes cidades, gerada pela migração de pessoas sem qualificação profissional, despreparadas para o mercado de trabalho que tem proporcionado baixo número de empregos na indústria e baixa remuneração nos serviços terciários e, além disso, estes não garantem a ocupação.

A expansão das cidades muitas vezes ocorreu de forma desordenada, através de ocupações de terras de forma ilegal e em locais inapropriados ambientalmente.

A expansão urbana trouxe juntamente consigo o processo de segregação socioespacial, complexo e multidimensional, devido a uma combinação histórica de diversos fatores como as dinâmicas formais e informais do mercado de terras;

centralização político-institucional; autoritarismo político-social; burocratização político-administrativa e corrupção endêmica. De especial importância também tem sido a sobrevivência da estrutura fundiária concentrada e privatista do país, a natureza elitista da incipiente tradição de planejamento urbano e a renovação das práticas seculares de clientelismo político, etc (FERNANDES, 2006, p. 5).

Desse modo, o fenômeno da urbanização provocou muitas transformações no meio ambiente físico natural e urbano, alterações no modo de vida e utilização dos espaços pela população e afetando conseqüentemente a qualidade de vida urbana das pessoas, assim como a qualidade ambiental.

2.2 Evolução do conceito de qualidade de vida e indicadores

A qualidade de vida teve seu conceito ampliado, passando por um processo de evolução com base na temática do desenvolvimento, pois se tornou preocupante e ganhou importância no debate político e científico devido ao rápido e desordenado crescimento das cidades.

Embora as cidades tivessem progredido muito econômica e tecnologicamente, o modelo de desenvolvimento adotado gerou também ampliação da desigualdade na distribuição dos bens e serviços e nas condições de vida da população, além da degradação socioambiental e elevados níveis de poluição, provocando uma ameaça à sobrevivência. Assim, esse modelo de desenvolvimento se tornou incapaz de proporcionar qualidade de vida melhor e igualitária.

Essa situação demonstrava que o progresso econômico não trazia simplesmente embutido em si o chamado “bem-estar social”; era preciso que se buscassem novas formas ou indicadores que não estivessem estritamente vinculados à situação econômica, referentes ao grau de consumo, de bens e serviços pelos indivíduos (associados à ideia de ter).

O conceito de qualidade de vida ampliou-se a partir de 1960, quando se desenvolveu a noção de sustentabilidade do desenvolvimento humano.

Além de incorporar a questão da *equidade* na distribuição de bens e direitos (SOUZA, 1984), a expressão *qualidade de vida* passou a ser utilizada também para designar aspectos imateriais e intangíveis da vida humana, colocando-se em contraponto à materialidade das avaliações dos indicadores econômicos

(CARMO, 1993 apud NAHAS, 2009, p.124). Essas novas dimensões conceituais originaram experiências de mensuração da qualidade de vida por meio de *indicadores sociais*, indicadores que avaliassem as condições de vida, tomando como referência a distribuição de bens e recursos materiais que atendessem às necessidades básicas da população (e não apenas a renda e/ou desempenho econômico daquela sociedade). Além disso, como tais indicadores seguiram lógica semelhante à dos econômicos, mantendo-se distantes das aspirações e objetivos das pessoas, foram desenvolvidas iniciativas para avaliar também os aspectos psicológicos da qualidade de vida (satisfação, insatisfação; felicidade, infelicidade) bem como a *percepção* da população acerca das condições objetivas da vida (NAHAS, 2009, p.124).

A partir da década de 70, com o despertar da consciência ecológica devido ao surgimento de problemas de degradação ambiental, o conceito da qualidade de vida associou-se ao de qualidade ambiental, vindo a destacar-se como a questão do desenvolvimento sustentável, aumentando a discussão em torno do assunto. Em sequência, deu-se o esforço para a construção de indicadores que integrassem múltiplos aspectos da vida social, econômica e ambiental, que são os vinculados à vida do indivíduo, associados à ideia de *ser*.

Considerando a integração da qualidade de vida com a qualidade ambiental, desenha-se o conceito de qualidade de vida urbana mediante as experiências desenvolvidas pela mensuração de um e de outro. Dessa forma, em se tratando da mensuração da qualidade ambiental enquanto conceituação ampla, a qualidade de vida urbana torna-se elemento dessa qualidade ambiental. Entretanto, quando se trata de formulação de indicadores para instrumentalizar o planejamento urbano, a qualidade ambiental no sentido estrito se torna um dos elementos do dimensionamento da qualidade de vida urbana. Assim, “qualidade de vida urbana” é expressão que abrange o conceito de qualidade de vida e o de qualidade ambiental, mas, além disso, é espacialmente localizado, ou seja, reporta-se ao meio urbano, às cidades (NAHAS, 2009, p.126).

Nesse contexto, fica aplicada a definição dada por Left (2000 apud PIZZOL, 2006, p. 4), no sentido de que a qualidade de vida está relacionada com a qualidade do ambiente e depende dele para se chegar a um desenvolvimento equilibrado e sustentável, através da conservação do potencial produtivo dos

ecossistemas, da valorização e preservação dos recursos naturais e da sustentabilidade ecológica do habitat. A qualidade de vida também estaria associada com as formas de identidade, cooperação, solidariedade, participação e realização (PIZZOL, 2006, p. 4).

E segundo Comune e Campino (1980 apud PIZZOL, 2006, p. 4),

a qualidade de vida estaria relacionada, além da quantidade de necessidades atendidas, pela qualidade do atendimento. Consideram que as pessoas devem ser atendidas com infraestrutura, serviços de saúde, recreação e lazer, estabelecimentos comerciais e bancários e áreas verdes, onde também se pode acrescentar educação e transporte. O bem-estar dos indivíduos estaria relacionado à qualidade do meio físico e social.

Nesse sentido, o conceito de qualidade ambiental urbana (ou de vida urbana) vai além dos conceitos de salubridade, saúde, segurança, bem como das características morfológicas do sítio ou desenho urbano. Incorpora, também, os conceitos de funcionamento da cidade, fazendo referência ao desempenho das diversas atividades urbanas e as possibilidades de atendimento aos anseios dos indivíduos que a procuram (VARGAS, 2001, p. 17 apud PIZZOL, 2006, p. 4).

Assim, a partir dessa evolução, a mensuração da qualidade de vida adota a inserção dos seguintes elementos:

- o dimensionamento da equidade no acesso da população aos bens e recursos materiais, abordando esse acesso tanto pelo seu aspecto espacial (acesso espacial) quanto pelo social (acesso social);
- a avaliação da qualidade ambiental, a partir de aspectos socioambientais e aspectos ambientais “stricto sensu”, relacionado ao meio urbano;
- a produção de elementos para a discussão da sustentabilidade do desenvolvimento humano (NAHAS et al., 2006).

Dentro do contexto da busca de melhor qualidade de vida no ambiente urbano se pode citar, a título de exemplo, o surgimento do Movimento Cidade Saudável como uma estratégia de desenvolvimento urbano para promover a saúde e o bem-estar da população.

A proposta de construção de cidades saudáveis partiu de um comitê de planejamento em Toronto, Canadá, em 1978, sendo um projeto que tem por objetivo

o desenvolvimento social, tendo a saúde e suas múltiplas determinações como centro das atenções, a fim de se obter um desenvolvimento sustentável para atender as necessidades das gerações atuais sem comprometer as das futuras gerações, de forma a conciliar ao mesmo tempo os interesses econômicos e o bem-estar social.

Para que uma cidade se torne como uma cidade saudável, conforme pretendem as organizações de saúde envolvidas, é necessária a ação conjunta das autoridades políticas e civis, instituições e organizações públicas e privadas, proprietários, empresários e trabalhadores; a dedicação de esforços para melhorar as condições de vida, trabalho e cultura da população; o estabelecimento de uma relação harmoniosa com o meio ambiente físico e natural; e a expansão dos recursos comunitários para melhorar a convivência, aumentar a solidariedade e fortalecer a co-gestão e a democracia.

2.3 O Direito Urbanístico como garantia da qualidade de vida

A Constituição de 1988 representou um avanço no ordenamento jurídico brasileiro com a inserção de um capítulo específico destinado à política urbana, e contém um conjunto de princípios, responsabilidades e obrigações do Poder Público e de instrumentos jurídicos e urbanísticos para serem aplicados e respeitados com o objetivo de reverter o quadro de degradação ambiental e das desigualdades sociais nas cidades, para possibilitar uma condição digna de vida para a população urbana (SAULE JUNIOR, 2000, p. 101).

As normas constitucionais relacionadas com o temário urbano são encontradas em vários títulos e capítulos do texto constitucional, em especial dos princípios fundamentais, dos direitos e garantias fundamentais, da organização do Estado, capítulos da União, dos Estados Federados, dos Municípios, capítulo do sistema tributário nacional, da ordem econômica e financeira, capítulos dos princípios gerais da atividade econômica, da política urbana, da ordem social e capítulo do meio ambiente (SAULE JUNIOR, 1997, p.92).

Foi no contexto da promulgação da Constituição Federal/1988 que emergiu do universo jurídico o Direito Urbanístico, pois, no Brasil não havia política de desenvolvimento urbano nem distribuição constitucional de competências em matéria urbanística.

O direito urbanístico é o ramo do direito público destinado ao estudo, organização e sistematização de um conjunto de normas de ordem pública e de interesse social mediante princípios e diretrizes, com o objetivo de disciplinar os espaços habitáveis e não habitáveis, para a garantia da sustentabilidade ambiental, econômica e social no meio ambiente urbano, na busca pela qualidade de vida da coletividade.

Com base no texto constitucional, os princípios do Direito Urbanístico têm a finalidade de disciplinar as normas da política urbana, e como mandamentos constitucionais tem o objetivo de construir uma sociedade livre, justa e solidária, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais, sendo alguns deles: a função social da cidade e a função social da propriedade, que tem, por sua vez, por objetivo a garantia do direito à cidade.

O direito à cidade compreende os direitos inerentes aos habitantes das cidades de ter condições dignas de vida, de exercitar plenamente a cidadania, de ampliar os direitos fundamentais (individuais, econômicos, sociais, políticos e ambientais), de participar da gestão democrática da cidade e de viver num meio ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável (SAULE JUNIOR, 1997, p.23).

O direito à cidade está relacionado com a ideia de justiça social e exercício da cidadania na medida em que são interdependentes a todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, incluindo os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais. Inclui também o direito da participação no planejamento, produção e gestão da cidade e a produção social do habitat, assim como ao desenvolvimento, a um meio ambiente sadio, ao desfrute e preservação dos recursos naturais, confirmando a prevalência dos direitos urbanos e estabelecendo preceitos e instrumentos necessários para possibilitar que a cidade cumpra sua função social conforme estipula o art. 182 da Constituição Federal/88:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das **funções sociais da cidade** e garantir o bem-estar de seus habitantes.

As funções sociais da cidade podem ser primeiramente identificadas com aquelas estabelecidas pela Carta de Atenas no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, em 1933, para criação de cidades planejadas com características funcionalistas para o atendimento às necessidades humanas, onde

são quatro as funções principais: habitação, trabalho, circulação no espaço urbano e recreação do corpo e do espírito.

Ao longo do tempo, novas funções foram se agregando para a garantia do bem-estar dos habitantes das cidades e envolvendo todas as práticas de administração pública que levem a esse objetivo. Assim, as funções sociais da cidade englobam as funções urbanísticas, de cidadania e de gestão conforme quadro abaixo:

Quadro 3 – Funções sociais da cidade

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: CARMONA (2013).

As funções sociais da cidade devem atender aos interesses da população de ter um meio ambiente sadio e condições dignas de vida; portanto, não há como dividir essas funções entre pessoas e grupos pré-estabelecidos, sendo o seu objeto indivisível. As funções sociais da cidade estarão sendo desenvolvidas de forma plena quando houver redução das desigualdades sociais, promoção da justiça social e melhoria da qualidade de vida urbana. Esse preceito constitucional serve como referência para impedir medidas e ações dos agentes públicos e privados que gerem situações de segregação e exclusão da população pobre. Enquanto essa população não tiver acesso à moradia, transporte público, saneamento, cultura, lazer, segurança, educação e saúde, não haverá como postular a defesa de que a cidade esteja atendendo à sua função social (SAULE JÚNIOR, 1997, p.61).

Ainda referente ao art. 182 da Constituição Federal, foi atribuída aos municípios competência para executar a política urbana, ficando a cargo do Poder Público municipal o instrumento básico do desenvolvimento e de expansão urbana, o plano diretor para cidades com mais de 20 mil habitantes (§ 1º).

O plano diretor é um dos instrumentos de definição das funções sociais da cidade e da propriedade, assim como as leis de uso e ocupação do solo,

zoneamento e as zonas de especial interesse para assegurar a sustentabilidade das ocupações humanas.

Para a regulamentação do texto constitucional - arts. 182 e 183, foi criado o Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, em 2001, para que os municípios pudessem executar a política urbana por meio de suas diretrizes, instrumentos gerais e específicos, assim como para fornecer a viabilidade jurídica para a prática do planejamento.

O Estatuto da Cidade, no capítulo I, art. 2º, estabelece diretrizes gerais que devem orientar a construção da política urbana por meio do direito à cidade, expressando os direitos urbanos (inciso I) e de gestão democrática das cidades (inciso II):

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Assim, o Estatuto da Cidade estabelece que o desenvolvimento das cidades deverá ocorrer de forma sustentável, com a ocupação dos espaços acontecendo de forma ordenada, ou seja, sem caos e sem destruição e degradação do meio ambiente natural, onde todos tenham o direito coletivo do atendimento das suas necessidades por meio dos equipamentos e serviços públicos, para possibilitar uma vida urbana digna, num meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Apesar de a Constituição Federal de 1988 ter resgatado a noção de função social da propriedade e da cidade, renovando antigos princípios e institutos jurídicos, efetivamente o processo de urbanização no Brasil está fora de controle das autoridades. O Estatuto da Cidade é um novo paradigma de direito urbanístico, mas que ainda carece de um doutrinário interpretativo juridicamente correto. Enquanto isso não ocorre, o caos urbano é uma realidade crescente nas cidades, e as soluções apontadas são paliativas. Apesar de estar se produzindo uma abundância de normas, elas não significam um projeto de cidade sustentável e carecem de efetividade, legitimidade, eficácia e bases científicas. São normas urbanísticas que não significam um planejamento jurídico capaz de tornar obrigatório o

desenvolvimento sustentável, mas um amontoado de regras sem diretrizes, que apenas assegura a especulação imobiliária. O desafio para reverter a problemática decorrente da urbanização acelerada, afirma Osório, “é combinar a adoção de medidas e estratégias de inclusão, valorizando-se o aspecto de desenvolvimento local”, acrescentando um planejamento jurídico local de cidade sustentável. Não há proteção ao meio ambiente, desenvolvimento sustentável, sem regras de ocupação sustentáveis. É preciso estabelecer cientificamente um padrão ideal de qualidade de vida e construir um planejamento jurídico que garanta que todos os empreendimentos do homem assegurem esse padrão de qualidade e sustentabilidade. (RECH; RECH, 2010, p. 32).

2.4 Política urbana

Até a década de 80, houve tentativas governamentais de implementação de planos de desenvolvimento urbano – PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), PNDU (Política Nacional de Desenvolvimento Urbano) e uma política nacional de habitação e planejamento territorial.

Naquela época, a visão da cidade era fenomenológica e funcionalista. O crescimento urbano era compreendido como o desenvolvimento das funções industriais, terciárias e a atração de empregos. O espaço urbano (e não a cidade) assim estruturado, numa visão mecanicista, se tornava objeto de um consumo coletivo necessitando de equipamentos e de instituições, e, conforme citado por Francisconi e Souza (1975), “que coordenasse e otimizasse suas múltiplas funções”, sendo essa a justificativa que se apresentava para a intervenção do setor público, tendo assim a necessidade de um documento normativo ou indicativo – a política urbana (SOUZA, 2004, p. 119).

Com base na compreensão e significado da política urbana inspirada no modelo da Europa pelos técnicos envolvidos nas questões urbanas da época, segundo Francisconi e Souza (1974, p. 7 apud SOUZA, 2004, p.120), a concepção da política urbana não considerava:

exclusivamente a realidade urbana, como por exemplo, a organização espacial de uso do solo ou os equipamentos coletivos. Ela é uma síntese e reúne em uma mesma preocupação os elementos econômicos e sociais, a organização do espaço, os

investimentos coletivos públicos e privados, o funcionamento dos serviços públicos e os próprios instrumentos das finanças públicas.

Com os movimentos sociais ocorridos em prol de uma reforma urbana e que culminou na aprovação da Constituição Federal de 1988, houve na introdução de novos elementos a intenção de se planejar as cidades e de se implantar uma política urbana que transformasse a forma de produzir o espaço urbano e os processos de desenvolvimento das políticas públicas.

O aspecto a ser ressaltado para a instituição da política urbana é a noção de desenvolvimento urbano. A compreensão do desenvolvimento urbano deve ser extraída do significado do princípio do desenvolvimento sustentável e do direito ao desenvolvimento, previsto no sistema de proteção internacional de direitos humanos e do meio ambiente, que regem o Estado Brasileiro. A política de desenvolvimento urbano deve ser destinada a promover o desenvolvimento sustentável, de modo a atender às necessidades essenciais das gerações presentes e futuras. O atendimento dessas necessidades significa compreender o desenvolvimento urbano como uma política pública que torne efetivos os direitos humanos, de modo a garantir à pessoa humana uma qualidade de vida digna. Quanto aos Estados, é atribuído o dever de formular políticas nacionais adequadas ao desenvolvimento, que visem o constante aprimoramento do bem-estar de toda a população e todos os indivíduos, com base em sua participação ativa, livre e significativa no desenvolvimento e na distribuição equitativa dos benefícios daí resultantes (SAULE JÚNIOR, 1997).

O Estatuto da Cidade foi, então, o elemento formulado para a execução da política urbana em consonância com o objetivo, atribuição, competência e abrangência da política urbana fixados nos artigos 182 e 183 da Carta Constitucional, sendo o “plano diretor” o instrumento principal de execução da política urbana na esfera local, ou seja, municipal.

A lei federal é a condição institucional necessária à promoção de políticas locais de desenvolvimento e expansão urbana, e é nas experiências concretas que será definido o sentido real dessas políticas. Os enunciados contidos no Estatuto da Cidade – *ordenação, desenvolvimento, expansão, função social da cidade, função social da propriedade, adequado aproveitamento, direito de propriedade, e outros* - são proposições genéricas e abstratas que somente adquirirão concretude à medida

do exercício do processo de planejamento urbano. Em termos práticos, a tendência seria pela implementação simultânea da *política* e do *plano diretor*, configurando o que se deve entender por um *processo de planejamento urbano*. Nesse processo, o plano diretor afigura-se como momento específico e privilegiado que deverá conter, instrumentalizando-as, as diretrizes da *política de desenvolvimento e expansão urbana* (CARVALHO, 2009, p. 60).

O plano diretor é então, uma proposta do poder público municipal com a finalidade social, de ordenação do território, distribuição dos usos, etc, de forma a garantir o direito à cidade e o bem-estar da população. Como o plano diretor deve ser implementado pela política pública, o planejamento urbano e a política urbana se constituem, assim, na administração dos conflitos sociais resultantes das disputas entre os segmentos sociais na defesa de seus interesses e necessidades.

E é aí que devem ser observados os princípios que orientam as políticas públicas no meio ambiente urbano, quais sejam: princípio da supremacia do interesse público na proteção do meio ambiente urbano sobre os interesses privados; o princípio da intervenção estatal obrigatória na defesa e proteção do meio ambiente urbano; o princípio da avaliação prévia dos impactos ambientais de qualquer natureza; o princípio da função socioambiental da propriedade urbana; o princípio da participação popular e da gestão democrática da cidade; e o princípio da garantia do direito à cidade sustentável.

Na prática de planejamento urbano e gestão de forma participativa, observam-se dois paradigmas de política urbana: um que vem desde o início do processo de urbanização – a cidade-mercado -, e o outro resultante dos movimentos e lutas sociais - a cidade-direito -, conforme analisado por Santos (2008). No primeiro, a participação política se daria a partir do “reconhecimento dos agentes como clientes-consumidores, portadores de interesses privados, impedindo a construção de uma esfera pública que represente o interesse coletivo”. Diluem-se as ideias de totalidade e de cidadania, que perdem sua conexão com a ideia de universalidade; divide-se o espaço político entre hipercidadãos e subcidadãos. Por sua vez, o paradigma cidade-direito está em construção, “afirma o papel central do poder político no planejamento urbano e o seu compromisso com o enfrentamento dos mecanismos de produção de desigualdades e exclusão decorrentes da vigência

da dinâmica de mercado no uso e ocupação do solo urbano e do controle do poder político pelos históricos interesses patrimonialistas” (PEREIRA, 2013).

Complementando o disposto, Souza faz a seguinte observação sobre a política urbana no Brasil:

Hoje, lamentavelmente, quando o Brasil se torna completamente urbanizado, os economistas no poder permanecem com a mesma visão contábil da sociedade e uma absoluta ignorância sobre o espaço, mesmo em tempo de globalização. Como se a sociedade e economia pairassem no ar e as questões do desenvolvimento urbano se resolvessem com os passes mágicos dos planos de governo e do discurso sobre o controle da inflação (DEAK; SCHIFFER, 2004, p.142).

Quanto aos instrumentos urbanísticos, Quinto Júnior cita que “a história dos instrumentos urbanísticos não faz uma avaliação sistêmica e comparativa de como estes são capazes de interferir no processo concreto da produção e da qualidade do espaço urbano e dos instrumentos de regulação da política institucional” (PEREIRA, 2013, p. 70).

Portanto, para que possa ser eficaz, a política urbana deve ser efetuada considerando os fatos e a realidade social e principalmente ser moldada para modificar e transformar a realidade, de forma a produzir um meio ambiente urbano que proporcione qualidade de vida a seus habitantes, e que seja ecologicamente equilibrado, cabendo ao direito urbanístico sistematizar e formatar as normas que regulamentam as relações entre o Poder Público e os cidadãos e estabelecer mecanismos e instrumentos dessa política, a ser utilizada nas cidades de forma prática e que garanta a aplicabilidade dos princípios das políticas públicas.

3 COMPREENDENDO A RELAÇÃO HOMEM-ESPAÇO URBANO

A urbanização é a relação entre a sociedade e espaço, “é função da organização específica dos modos de produção, que coexistem historicamente numa formação social concreta” (CASTELLS, 2000, p.111 apud PIZZOL, 2006). Assim, a sociedade e espaço não podem ser vistos desvinculadamente, pois a cada estágio do desenvolvimento da sociedade, corresponderá um estágio do desenvolvimento da produção espacial (CARLOS, 1992 apud PIZZOL, 2006). Daí se observa que, assim como o espaço natural é modificado pelo homem em espaço construído, este também modifica o comportamento humano. As formas espaciais serão produzidas pela ação humana e expressarão os interesses da classe dominante ou de seus governantes, com determinado modo de produção, dentro de um modelo de desenvolvimento específico, e da maior ou menor participação da população nas decisões (SALDANHA, 1993 apud PIZZOL, 2006).

O conhecimento e compreensão do espaço urbano é condição necessária, mas não suficiente, para que se possa trabalhar com o planejamento urbano, para poder controlar o desenvolvimento físico da cidade e propor intervenções. Para se ter um planejamento do espaço urbano de forma satisfatória e responsável e atingir os objetivos sociais desejados, é importante que esse controle seja direcionado e vinculado aos determinantes sociais, econômicos, políticos e tecnológicos. E são esses determinantes que, integrados, resultam nas formas de uso e ocupação do solo nos vários momentos da história de cada cidade e de como eles são tratados pelos órgãos gestores e pelos agentes privados.

A importância do estudo e da compreensão da estrutura espacial urbana pode ser identificada a partir de diversos ângulos. Primeiro, ela constitui um objeto de estudo de diversas áreas do conhecimento, tais como sociologia, geografia, economia, arquitetura e urbanismo, engenharia, antropologia e ecologia; segundo, a estrutura espacial urbana está claramente relacionada a processos de redistribuição da riqueza (HARVEY, 1973 apud FARRET, 1985, p. 12); terceiro, devido aos seus vínculos com o planejamento do uso do solo urbano, a análise da estrutura espacial urbana pode levar a um melhor entendimento de *quais, como e por que* certas configurações melhor propiciam a consecução de objetivos sociais determinados; quarto, permite o entendimento do papel do Estado, visto que os processos e padrões de estruturação do espaço urbano são principalmente determinados (ou

pelo menos identificados) por uma variedade de ações do setor público, que tanto podem atuar no sentido das forças do mercado como podem, implícita ou explicitamente, opor-se a elas; e finalmente a estruturação do espaço urbano pode representar, a médio e longo prazo, uma alternativa conservacionista de largo alcance social e econômico (FARRET; PARETO, 1981 apud FARRET, 1985, p. 12).

A ecologia e a psicologia contribuíram muito para a reflexão e pesquisa acerca da análise do espaço urbano e o envolvimento deste com o ser humano. A Escola de Chicago, por meio dos princípios de ecologia, foi a primeira que se propôs a estudar o meio ambiente urbano e a sua influência nas relações sociais. O estudo dessa Escola está fundamentado na análise do comportamento humano em interação com o meio ambiente físico e social. E posteriormente, surgiu a psicologia ambiental, relacionada com a percepção que o indivíduo tem do meio ambiente em que vive, de forma consciente e inconsciente e como a interação com esse meio ambiente o influencia.

O processo de produção da vida na cidade se dá através da apropriação do espaço por cada sociedade, que se encontra representado nas funções sociais da cidade, conforme expresso primeiramente pela Carta de Atenas (1933): habitar, trabalhar, recrear e circular.

3.1 O comportamento humano no ambiente urbano e a Escola de Chicago

A Escola de Chicago era direcionada para os estudos da sociologia urbana nos Estados Unidos e surgiu em decorrência da expansão urbana e demográfica que passava a cidade de Chicago no início do século XX, acarretando problemas sociais urbanos, sendo estes o objeto de estudo da Escola.

As pesquisas empreendidas pela Escola visavam compreender melhor a cidade e os seus problemas, tendo a cidade na visão de Park, seu fundador, aspectos técnicos e dimensões morais que influenciam os seus habitantes. A cidade era estudada a partir da visão de uma Ecologia Humana, buscando entender a relação entre o espaço físico e as relações sociais com o modo e estilo de vida das pessoas, ou seja, um estudo do comportamento humano frente ao encontro de situações diversas de tipo de espaço, pessoas de diferentes etnias, costumes e tradições, etc. “A cidade passa assim a ser vista como um laboratório social, e as

análises sociológicas da cidade, levantamento de dados e informações sobre os modos de vida urbana, se dão pelo método empírico de fazer pesquisa” (SANTOS, 2013).

Segundo Park (1916 apud SANTOS, 2013), “a concentração da população em cidades, os mercados maiores, a divisão do trabalho, a concentração dos indivíduos e grupos em tarefas específicas tem continuamente mudado as condições materiais de vida, e assim fazendo tem realizado reajustamentos a novas condições cada vez mais necessários. A cidade, e especialmente a grande cidade, onde mais do que em qualquer outro lugar as relações humanas tendem a ser impessoais e racionais, definidas em termos de interesse e em termos de dinheiro, é num sentido bem real um laboratório para a investigação do comportamento coletivo.” Ainda nesse processo de transformação, Park cita que “a maioria de nossas instituições tradicionais, a igreja, a escola e a família, têm sido, sob as influências desintegrantes da vida cotidiana, grandemente modificada. A escola, por exemplo, tem assumido algumas das funções da família. Algo como um novo espírito de vizinhança e comunidade tende a se organizar em volta da escola e de sua solicitude pelo bem-estar físico e moral das crianças.”

Ainda assim, as pesquisas constatavam as alterações no ambiente da cidade, como na vizinhança que tende a perder a importância que possuía em formas mais simples da sociedade, sendo a intimidade e permanência dessa vizinhança destruídas pelas transformações nas comunicações e nos meios de transportes, assim como as modificações na organização social e da vida econômica, a mudança de hábitos, sentimentos e caráter dos indivíduos.

Fazendo uma conexão com as ideias da Escola de Chicago, podemos citar Sílvio Caccia Bava (apud VITTE, 2009, p. 105) que diz:

estamos vivenciando um momento no qual a vida na sociedade é cada vez mais marcadamente regulada pelo mercado, resultando em um padrão de sociabilidade individualista e privatista. O interesse público e a ética democrática ficam bastante abalados pela imposição do egoísmo, do autoritarismo e da violência como estruturadores da convivência social.

Além disso, revelam-se na vida urbana comportamentos e fenômenos que se constituem nas evidências de situações de conflito, tais como: a) o direito à terra urbana, variando em conformidade com as várias modalidades de renda, que são

apropriadas de formas diferenciadas pelos agentes sociais; b) a produção imobiliária, aliada à oferta de serviços e equipamentos públicos, ocasionando valorizações diversificadas de áreas urbanas e contribuindo para o agravamento dos processos de segregação e exclusão urbanos; c) os procedimentos adotados na contratação de obras públicas, os quais atendem, em geral, aos interesses de empreiteiras e não às necessidades da população; d) os procedimentos adotados na concessão de serviços públicos, os quais têm, em geral, anteposto interesses de rentabilização do capital das concessionárias aos interesses da população usuária desses serviços; e e) a apropriação do espaço urbano é diferenciada, pois, para os consumidores da cidade, representa o quadro material da vida individual e coletiva e, para os produtores da cidade, o espaço urbano representa um bem sobre o qual se auferem lucros e rendas (RIBEIRO; CARDOSO, 1989 apud CARVALHO, 2009, p.61).

Portanto, essas situações de conflito representam a forma diferenciada de como ocorre a apropriação dos espaços urbanos pelos cidadãos que detêm a riqueza social e tentam preservá-la e acrescentá-la, relativamente aos cidadãos das camadas populares, que ficam excluídos e segregados em condições precárias de habitações e atendimentos a bens e serviços e em situações de irregularidade da posse e propriedade da terra.

3.2 A percepção do espaço urbano e a Psicologia Ambiental

A Psicologia Ambiental é uma área de estudo considerada recente, gerada pelos ideais ecológicos das décadas de 50/60, e começou a consolidar-se a partir da Conferência de Estocolmo, em 1972. Existem alguns ramos do conhecimento que estão ligados a ela, como elementos da Escola da Gestalt, do behaviorismo e da psicologia social, assim como das ciências sociais (antropologia, sociologia, geografia) e também da arquitetura e urbanismo.

A Psicologia Ambiental abrange vários temas de estudo, tais como atitudes e comprometimento pró-ambientais, sustentabilidade, perspectiva temporal, situações de risco (acidentes naturais ou não), ambientes naturais e restauradores, percepção e avaliações ambientais, planejamento de edifícios, planejamento de

intervenções no tecido urbano, planejamento e avaliação de equipamentos urbanos (ciclovias, trens metropolitanos) e relações de vizinhança.

A Psicologia Ambiental estuda as relações entre a pessoa e o meio ambiente físico e social, analisa como ocorre a percepção, a avaliação e as atitudes do indivíduo no espaço físico, considerando que as dimensões sociais e culturais estão sempre presentes na definição dos ambientes e como o indivíduo está influenciado por eles.

A percepção urbana, segundo Ferrara, é:

uma prática cultural que concretiza certa compreensão da cidade e se apoia, de um lado, no uso urbano, e, de outro, na imagem física da cidade, da praça, do quarteirão, da rua, entendidos como fragmentos habituais da cidade. Uso e hábito, reunidos, criam uma imagem perceptiva que se sobrepõe ao projeto urbano e constitui o elemento de manifestação concreta do espaço (CECCATO, 1994 apud VITTE, 2009, p.97).

Na vivência do espaço urbano, o indivíduo agrega símbolos e valores elaborados por meio de impressões e experiências pessoais e coletivas que ocorrem de modo particular, diferindo de uma pessoa para outra. As interações do indivíduo com o mundo resultam das atividades cotidianas no ambiente urbano, buscando atingir as satisfações das suas necessidades e desejos.

Os problemas das grandes cidades (transporte, moradia, alta densidade demográfica, ruído, poluição) têm uma influência sobre o indivíduo e essa influência depende de como ele percebe e avalia os diferentes aspectos estressantes decorrentes do fato de viver nessa cidade e como isso interfere na sua qualidade de vida. O descontentamento do indivíduo com o seu ambiente pode facilitar o surgimento de certas doenças, sejam físicas ou mentais.

O bem-estar está ameaçado pela globalização e seu corolário, comunicações e comércio globais, que geram pressão para uniformidade cultural no estilo de vida. Identidades culturais e, portanto, também necessidades específicas encontram sua expressão no apego espacial aos lugares. Alegações de diferenças e de singularidade com frequência são territorialmente ancoradas. O aumento em mobilidade local, nacional e mundial para certas categorias da população exacerba as confrontações entre culturas que têm diferentes necessidades, valores e costumes que se refletem na vida diária. Todos podem aspirar a uma certa qualidade de vida, ainda que essa noção possa ser substancialmente diferente para

cada um deles. Os psicólogos ambientais não precisam buscar uma medida padronizada de qualidade de vida; eles têm de examinar as necessidades de cada um em assuntos ambientais, a fim de prover as pessoas com o que elas entendem por “bem-estar”. Assim, considerar bem-estar, qualidade de vida e necessidades trazem duas consequências principais:

1. força a adoção de uma perspectiva mais inclusiva, holística e transacional nas relações pessoa-ambiente e em cada uma das várias escalas espaciais em que psicólogos ambientais operam nas interações indivíduo-ambiente – do nível micro, do espaço pessoal e de cômodos individuais, aos espaços públicos-privados e espaços inteiramente públicos até o ambiente global, e

2. leva os psicólogos ambientais a operarem de um modo que incorpora as dimensões intercultural e temporal. O impacto da Psicologia Ambiental pode ser amplificado se os pesquisadores atuarem dentro do contexto cultural e temporal mais amplo que condiciona necessidades, percepções e comportamento das pessoas em qualquer ambiente que se considere (MOSER, 2003).

Para efetivamente realizar a vinculação dos efeitos dos fatores físicos e sociais sobre as percepções e comportamentos dos indivíduos, os estudos da Psicologia Ambiental procuram identificar processos que regulam e medem esse relacionamento específico.

Alguns ângulos da dimensão espacial são estudados neste ramo, focalizando a relação homem-ambiente, representativos do comportamento espacial humano numa interface espaço e distância pessoal de maior importância, tais como territorialidade, privacidade social, aglomeração e densidade social, e têm relevante interesse para a arquitetura, para o planejamento de cidades e para a ergonomia.

A territorialidade é definida pelo reconhecimento da associação contínua de pessoas a pessoas que ocupam um mesmo lugar específico e pela alteração do comportamento do indivíduo para a função de defesa quando é detectada a presença de estranhos no local.

A densidade é a condição física criada pela limitação do espaço, enquanto a aglomeração está relacionada à percepção dos aspectos restritivos de um limitado espaço pelos indivíduos a ele expostos. A densidade está associada a alguns problemas sociais, e a aglomeração, baseada na teoria da sobrecarga de

estímulos, pode provocar sensações desagradáveis até a níveis estressantes nas pessoas.

Segundo Stokols existem três perspectivas básicas para a compreensão dos antecedentes, da experiência psicológica e das manifestações da aglomeração humana, quais sejam: a teoria da sobrecarga de estímulos, a da limitação comportamental e a da análise ecológica. A análise da sobrecarga de estímulos está baseada em teorias sociológicas da vida urbana, principalmente na vida nos grandes centros. Nestes, os cidadãos, por exemplo, estão expostos a um excessivo nível de estímulos físicos e sociais, tais como altos índices de ruído, congestão do tráfego e perturbação nos canais de comunicação. Isso influi na qualidade de vida que tende a deteriorar-se. Para sobreviver incólume nos ambientes hodiernos das grandes metrópoles, faz-se mister que o cidadão adquira atitudes específicas de adaptação. Ademais, a percepção de limitação na liberdade comportamental provoca uma reatância psicológica, um estado emocional que envolve sentimentos de violação, de que resulta um certo comportamento visando ao restabelecimento da liberdade ameaçada. O indivíduo possui certos limites aceitáveis considerados confortáveis no que concerne à distância pessoal, os quais, se ultrapassados, provocam sensação de angústia. Por sua vez, na análise ecológica, quando a exigência pessoal de espaço excede a limite disponível, há necessidade de adaptação coletiva a limitações ambientais extraordinárias. Assim, nessas três perspectivas, na medida em que a densidade provoca excessiva estimulação social, ameaça a liberdade individual ou exaure o suprimento de recurso local, está presente a síndrome única do *stress* causada pela aglomeração (FREITAS, 1981).

Em relação à privacidade, Altman a define como um processo dinâmico de controle da fronteira interpessoal, ou uma série de eventos que envolvem o controle e a regulação da interação social ou “permeabilidade do *self* a outros *selves*. Esse processo de controle ajuda no andamento e direção da interação social. Refere-se a mecanismos usados para implementar níveis desejados de privacidade, assim discriminados: a) comportamento verbal, paraverbal e não verbal; b) espaço pessoal; c) comportamento territorial e o uso de objetos e do espaço no ambiente; d) influência de costumes e normas culturais (FREITAS, 1981).

Portanto, conclui-se que o comportamento espacial é um processo dinâmico de resposta à interpretação que se dá aos diversos contextos ambientais,

que, se não incorporado pelo indivíduo pode causar prejuízos a sua qualidade de vida.

Assim, foram apresentados alguns dos aspectos que são tratados e estudados pela Psicologia Ambiental e que podem ser incorporados ao planejamento do espaço urbano na busca de se obter melhores condições de vida para a população.

Portanto, as paisagens urbanas constituem elemento representativo da qualidade de vida urbana. Acessibilidade, fluidez, a qualidade das edificações, o tamanho das residências, a presença de espaços com áreas verdes, assim como limpeza, iluminação e a disponibilidade de serviços básicos são indicativos de grau de satisfação das necessidades básicas (MANSILLA, 2001 apud VITTE, 2009, p. 98) e referenciais para as gestões locais que almejam a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida (VITTE, 2009, p. 98).

3.3 As funções sociais no espaço urbano

Na cidade dá-se o processo da produção da vida, sendo que este, por sua vez, dá-se pelos modos de apropriação do espaço. Segundo Ana Fani A. Carlos, “cada sociedade produz seu espaço expressando sua função social, determinando os ritmos da vida, os modos de apropriação, seus projetos e desejos” (VITTE, 2009, p.96).

A Carta de Atenas, definida no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em Atenas, em 1933, indicou as funções da cidade como princípios fundamentais para os estudos do urbanismo, sugerindo que as cidades fossem planejadas de modo funcionalista, ou seja, com a implantação de um zoneamento seletivo e divisão de áreas feitas com base nessas quatro funções, habitar, trabalhar recrear e circular, acreditando que essas funções iriam atender a todas as necessidades do homem.

Essa visão funcionalista influenciou muitos arquitetos de diversos países, tendo inclusive, Brasília sido concebida com base nessas ideias, e as funções da cidade acabaram se consagrando como norteadoras do planejamento urbano.

Segundo Le Corbusier, “as funções deveriam ser materializadas por meio de unidades definidas pelo critério da utilização”, ressaltando que fossem com base na prioridade de cada uma, como forma de buscar a eficiência na articulação dessas funções, a saber:

- unidade de habitação: referente à moradia e seus prolongamentos;
- unidades de trabalho: abrange as oficinas, as manufaturas, os escritórios etc;
- unidades de cultura do espírito e do corpo: igrejas, templos, clubes, praças etc;
- unidades agrárias: os espaços que reúnem fatores materiais e espirituais de um renascimento camponês (anexas à continuidade urbana);
- unidades de circulação: unem todos os elementos, dando-lhes a vida (pedestres e automóveis (DI SARNO, 2004, p. 15).

Com a evolução dos tempos, a transformação das cidades e o desenvolvimento de novas tecnologias, foi gerada outra visão do espaço urbano. Na busca de novas identidades, procuram-se as verdadeiras funções sociais da cidade por meio da atenção ao meio ambiente, à sustentabilidade e a conexão das redes sociais, e de modo que a cidade cumpra com a função de proporcionar um desenvolvimento equilibrado e de forma a garantir o bem-estar da população.

Foi dentro desse contexto que o Conselho Europeu de Urbanistas, reunido em 1998, propôs uma Nova Carta de Atenas, voltada para o futuro das cidades no século XXI, complementando a Carta anterior.

Foram apresentadas dez funções ou recomendações para se obter um desenvolvimento sustentável como parte integrante do processo de planejamento, quais sejam:

1. garantir uma cidade para todos: com o objetivo de buscar a inclusão das comunidades por meio da planificação espacial e de medidas sociais e econômicas que, por si sós, devem combater o racismo, a criminalidade e a exclusão social;

2. promover a participação efetiva: propiciar espaços de participação pública para a gestão urbana, conectados numa rede de ação social local, desde o quarteirão, o bairro e o distrito. Assim, são possíveis redes policêntricas e cidades multifacetadas comprometidas com os processos de governo e gestão;

3. valorizar o contato humano como forma de evitar a erosão das estruturas sociais: deve ser um lugar adequado para proporcionar o bem-estar e a solidariedade entre as gerações;

4. garantir a continuidade na vocação das cidades: é potencializada a competitividade, gerando postos de trabalho e pequenos negócios, fortalecendo a economia local e melhorando o nível dos cidadãos por meio da educação e da formação profissional;

5. destacar os benefícios das novas tecnologias: deve-se utilizar tecnologias de informação e de comunicação e permitir a todos o acesso a elas;

6. estimular a sustentabilidade do meio ambiente: constituir a cidade com base nos princípios do desenvolvimento sustentável num processo de planejamento conectado ao processo de participação social;

7. combinar os aspectos físicos com os sociais e econômicos: comprometimento com os aspectos sociais, culturais e econômicos do meio urbano, objetivando enriquecê-lo e diversificar a malha urbana com os espaços públicos, integrando trabalho, moradia, transporte e lazer para proporcionar bem-estar e melhor qualidade de vida;

8. contemplar uma gestão de tráfego de forma a garantir a mobilidade e acessibilidade: o planejamento deve estar vinculado à estratégia de transporte de forma integrada, melhorando as interconexões e o transporte público.

9. promover variedade e diversidade com o abandono das grandes zonas de usos monofuncionais;

10. tutelar as questões envolvendo saúde e segurança, incorporando medidas de proteção contra as catástrofes naturais, criminalidade e conflitos sociais: obedecer também às normas da Organização Mundial de Saúde, melhorando as habitações e o meio ambiente e, com o planejamento sustentável, reduzir os níveis de poluição e de lixo e conservar os recursos naturais.

Assim, a Nova Carta de Atenas não explicita apenas funções, mas faz recomendações para a busca da realização pessoal e proporcionar felicidade e qualidade de vida à população.

Apesar da cidade se expressar através dessas funções não significa dizer que os espaços deverão estar compartimentados em razão dessas funções, mas a variedade e complexidade das atividades que compõem essas funções podem e devem estar distribuídas no espaço urbano de uma forma harmônica.

Desse modo, esses conceitos representam elementos que não podem ser prescindidos pelos gestores do espaço urbano, para que o desenvolvimento da cidade ocorra de forma sustentável e que mantenha a qualidade de vida não apenas para esta, mas, principalmente, para as futuras gerações. Isso porque as normas urbanísticas “na essência são sempre voltadas para o bem-estar da coletividade e o interesse público” (DI SARNO, 2004, p. 8).

3.3.1 *Leitura do espaço urbano*

Todo o exposto sobre o comportamento e percepção do indivíduo, assim como as funções do espaço, concorrem para se ter uma leitura do espaço urbano, para compreender como ocorre a relação espacial com o social e como também afeta a qualidade de vida da população. Além disso, existem outros elementos que contribuem para essa análise, como sugerido por Holanda (1985, p. 124) que “haja três aspectos relativamente autônomos a considerar: a) as morfologias físicas em si; b) a categorização dos espaços; c) os modos de apropriação dos espaços.”

Na morfologia física se depreende a configuração dos espaços através de elementos que estabelecem as relações espaciais de proximidade ou distância, de continuidade ou descontinuidade, de contiguidade, de enclausuramento, de obstrução ou permeabilidade, de separação ou agregação entre os lugares.

Na categorização dos espaços, pode-se observar como os espaços estão articulados conforme os diferentes tipos de usos e atividades e como estes estão configurados.

Quanto aos modos de apropriação dos espaços, estes são referentes de como a população está utilizando os espaços conforme a diversidade dos usos. Essa apropriação ocorre em função dos vários aspectos da organização social, por exemplo, como os espaços livres são aproveitados de forma diferenciada pelos vários tipos de classes sociais. Além disso, essa apropriação resulta dos aspectos da configuração da estrutura e da morfologia do espaço urbano.

Num assentamento onde há um rigoroso zoneamento de uso, pode-se observar o tipo de apropriação que se dá em cada uma de suas zonas. Pois essa apropriação resulta “automaticamente” dos efeitos peculiares que cada categoria tem sobre as respectivas zonas. Também quanto às morfologias físicas propriamente ditas, certos atributos do espaço funcionam como inibidores da apropriação dos espaços livres de uso coletivo. Basta que se compare o entorno de dois tipos de espaço habitacional nas nossas cidades: a rua “tradicional”, definida pelas unidades domiciliares ou por blocos de apartamentos voltados diretamente para elas, por um lado, e os condomínios fechados que proliferam em toda parte, por outro. Para as mesmas classes sociais, a diferença de apropriação dos espaços públicos é evidente, em favor, obviamente, do primeiro caso (HOLANDA, 1985, p. 125).

Assim se compreende que através da estruturação espacial pode-se observar como acontece a estruturação social.

Conforme já dito, os usos e as formas de apropriação da cidade são diferenciados. Ani Fani A. Carlos (2001 apud VITTE, 2009, p. 104) cita algumas das razões que fazem com que isso se aprofunde:

“deve-se ao Estado, que, por meio de suas práticas, induz e muitas vezes provocam marcantes transformações nos usos e funções dos lugares da cidade. Ao direcionar investimentos em infra-estrutura, o Estado, também gera desigualdades, já que em contexto de sociedade capitalista, ao intervir, muitas vezes aprofunda um processo de valorização diferencial da terra urbana.” Mas uma gestão democrática e progressista, mesmo em contexto capitalista, pode atenuar as desigualdades.

Além disso, o modo como ocorre a apropriação do espaço em função da estrutura e da morfologia do espaço urbano, também pode ser atribuído ao Estado, principalmente quando o espaço é resultado de intervenção deste no planejamento urbanístico do local, como é o caso de Brasília, objeto de estudo e reflexão deste trabalho, na situação geral do Distrito Federal e específica do Plano Piloto.

Brasília constituiu-se por meio de um plano urbanístico com uma configuração espacial que suscita indagações e pesquisas em função do modo de viver que imprime nos seus habitantes, além do Distrito Federal apresentar os mesmos problemas que as outras cidades brasileiras, apesar de ter tido um acompanhamento de diversos Planos Diretores desde a sua implantação. Então,

objetiva-se abordar no estudo de caso alguns aspectos sobre Brasília e observar quanto ao nível de satisfação da população, está o grau da qualidade de vida no seu meio ambiente urbano.

4 ESTUDO DE CASO: BRASÍLIA

Dentro dos planos governamentais de levar o desenvolvimento econômico para o centro do Brasil, constrói-se uma cidade para ser a capital do país, refletindo as tendências urbanísticas da época:

Dentro do contexto geral da problemática urbana brasileira, Brasília surge como um modelo de cidade que almeja produzir um espaço urbano diferenciado, apoiado no planejamento urbano racionalista, burocrático e estatal, e em políticas públicas mais equitativas. O projeto do Plano Piloto de Brasília e sua preservação e elevação a patrimônio transformaram-se em elemento fundamental para a gestão do território. Fato implícito e explícito para o planejamento urbano e para as formulações das políticas públicas territoriais (PEREIRA, 2013, p. 214,215).

Brasília foi concebida nos moldes do urbanismo moderno, inspirada nos princípios da Carta de Atenas, cuja característica principal é a setorização urbana, segregando os espaços conforme as funções da cidade e usos residencial, institucional, comercial, lazer e circulação. Essa proposta tinha o objetivo de não apresentar ou resolver os problemas das cidades, na época, relacionados com as questões sanitárias e de circulação.

A formação do espaço urbano de Brasília possui traços característicos dos processos sociais que determinaram a estruturação das demais metrópoles brasileiras, mas contém especificidades que são exclusivamente dela, entre outras a seguir: possibilidades de gestão urbana geradas pela quase inexistência de antecedentes relacionados à ocupação territorial urbana; papel do Estado na concepção, construção e no controle do território; a condição política e administrativa do Distrito Federal – Estado e município; propriedade pública de grande parte da terra e o controle imobiliário pelo Estado; o tombamento como Patrimônio Cultural da Humanidade – estabelecido pela Unesco, condição única no cenário da urbanização mundial e reserva da biosfera.

Brasília nasceu como um grande empreendimento do governo, tendo no período de construção e consolidação a presença muito forte do Estado, pois este atuava como planejador, promotor, construtor, financiador e proprietário do solo urbano e rural, entre outros. Tornou-se assim o principal agente do processo de urbanização da região, diferenciando a ocupação territorial do Distrito Federal, em alguns aspectos de gestão do território, das demais cidades brasileiras.

No entanto, no decorrer do seu processo de construção e consolidação como sede de metrópole, tornaram-se visíveis as contradições inerentes à organização social brasileira, passando de cidade que pretendia ser socializante na distribuição de pessoas e atividades a uma estrutura intraurbana fortemente marcada pelo processo de segregação socioespacial da população (CAIADO, 2005, p.56).

A propriedade das terras, sendo do Estado, propiciou de maneira eficiente a construção da cidade como um empreendimento imobiliário, mas apresentou problemas na regulação da oferta de lotes para a constituição das áreas urbanas, conforme ia ocorrendo o crescimento da cidade, pois em vez de ser um instrumento distributivo e igualitário, passou a funcionar com ferramenta de ocupação seletiva, resultando numa segregação planejada e transformando Brasília na capital do controle e da segregação social.

Ocorreu, além disso, a demora nas questões jurídicas relativas ao fato do Estado ser o único parcelador do solo e ainda existirem pendências relacionadas à posse de terras quando da desapropriação do território a ser implantado o Distrito Federal. Dessa maneira, o Estado deteve a decisão de ofertar ou não novas áreas habitacionais, por meio do estímulo ou freio das ocupações habitacionais, tendo essa descontinuidade de ações causado impacto na estrutura espacial da cidade como um todo.

E nessa tentativa de controle da oferta da terra urbana pelo Estado, devido às questões pendentes da posse de terra, constituiu-se a prerrogativa para a ilegalidade da terra, surgindo vários assentamentos e condomínios irregulares por todo o Distrito Federal, sem nenhum planejamento ou desrespeitando as diretrizes dos planos existentes.

Evidentemente, apesar das especificidades, o processo de estruturação urbana e a distribuição populacional do Distrito Federal não podem ser dissociados daqueles de urbanização e desenvolvimento nacional. A configuração socioespacial resultante do processo de urbanização não poderia ser muito diferente das encontradas nas demais metrópoles nacionais, uma vez que está submetida ao mesmo processo econômico (regime de acumulação) e à mesma formação social (CAIADO, 2005, p.56).

Os princípios estabelecidos no projeto de criação da nova capital – inseridos no contexto político e ideológico de superação do atraso econômico nacional, pela modernidade, cuja maior expressão era o projeto urbanístico extremamente setorizado, associados à posse estatal da terra urbana e rural do DF, geraram uma expectativa de gestão urbana baseada no planejamento e com atuação estatal capaz de determinar o ritmo, a direção e a qualidade do crescimento urbano (CAIADO, 2005, p.60).

O processo de planejamento urbano do Distrito Federal se deu desde o início da ideia da transferência da capital para o interior do país, pois envolveu a elaboração de diversos trabalhos técnicos para a escolha do sítio para construção de Brasília. Utilizando-se essa base técnica, e erguida a cidade, foi elaborada uma sequência de planos de ordenamento territorial do DF, os quais, em alguma medida, orientaram o seu crescimento urbano. Entretanto, as autoridades públicas nunca alcançaram um controle efetivo da expansão das cidades e, hoje, pode-se afirmar que o DF vive um verdadeiro caos urbano, comprometendo a qualidade de vida da população. (GANEM et al., 2008, p.83).

4.1 A ocupação do território do Distrito Federal

O Estado, tendo para si a posse das terras de todo o território do DF, esperava ter o controle do processo de urbanização da região. Na aprovação do plano urbanístico foi recomendada a construção de cidades-satélites quando o Plano Piloto atingisse 500 mil habitantes, o que se esperava acontecer por volta de vinte anos após a inauguração da capital. No entanto, logo de início, ocorreu o conflito socioespacial da cidade com a necessidade de se abrigar os trabalhadores da construção civil. Então, apesar de não estarem previstas inicialmente, foi necessária a implantação de cidades-satélites para acomodação dos candangos – pioneiros e operários de Brasília.

Então, os núcleos urbanos foram constituindo-se na região periférica do Plano Piloto, surgindo inicialmente as cidades-satélites de Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Sobradinho, Gama, Guará e Ceilândia, promovidas pelo setor público do Distrito Federal, formando, assim, um polinucleamento característico da estrutura urbana inicial da região. Algumas dessas cidades seguiram os princípios e os

modelos modernistas do Plano Piloto, e passaram a abrigar uma população numerosa de baixa renda, principalmente nos seus primeiros anos.

A antecipação da implantação das cidades-satélites em áreas distantes do núcleo principal gerou grandes vazios urbanos e deu início ao processo de ocupação gerenciado pela atuação estatal, com clara divisão social do espaço urbano, que permeou o processo de estruturação urbana no DF e entorno (CAIADO, 2005, p. 61). Juntamente com a divisão social do espaço urbano, havia a contraposição da alta qualidade de vida dos funcionários públicos, políticos etc do Plano Piloto com a baixa qualidade urbana destinada às cidades-satélites.

Ao longo dos anos, cada cidade-satélite foi estabelecendo uma identidade própria e um significado no contexto do território do Distrito Federal. A dependência em relação ao Plano Piloto era intrínseca; porém, a necessidade urbana de várias atividades econômicas, que não podiam ser contempladas no perímetro do Plano Piloto, levou-as a trilharem caminhos e a criarem dinâmicas próprias complementares à função de capital, desenhando novas perspectivas. Esse processo trouxe consigo, em alguns trechos do território, problemas de degradação ambiental (SILVEIRA, 1999, p.150).

A demanda por moradia no Distrito Federal cresceu muito devido à imigração e à necessidade de habitação para a terceira geração dos filhos da cidade. Em função da baixa oferta de imóveis e do seu alto custo, a demanda por moradia acabou forçando a ocupação irregular de áreas públicas, o parcelamento de chácaras transformadas em condomínios e a invasão de reservas e áreas de proteção ambiental. A classe média é o principal alvo dos loteadores clandestinos, passando a ocupar novas áreas urbanas em condomínios irregulares e algumas vezes fechados, sem nenhum planejamento urbanístico, com implantações muitas vezes prejudiciais à natureza, devido aos desmatamentos, às impermeabilizações de ruas e ao excessivo uso de recursos hídricos subterrâneos.

O Plano Piloto, por ser patrimônio histórico da humanidade, acaba por ver engessada a possibilidade habitacional, fazendo com que as cidades-satélites inchem e que surjam novas áreas urbanas. A problemática do crescimento urbano está também atrelada à baixa oferta de emprego nessas cidades-satélites, sendo ainda, na sua maioria, cidades-dormitório e tendo o Plano Piloto o principal polo detentor de empregos, com cerca de 44,92% da oferta de empregos do DF, e

apenas 10% da população habitam essa localidade, conforme dados do ano de 2003 da Codeplan. Devido a essa concentração de empregos e a distância entre as cidades-satélites e o Plano Piloto, acontece a sobrecarga no sistema viário, sendo o transporte de veículos particulares e o coletivo os principais meios de locomoção. Isso gera consequências socioambientais sérias, principalmente pelo aumento da poluição atmosférica gerada pela emissão de gases poluentes provenientes da grande circulação de veículos.

4.2 O planejamento do território do Distrito Federal

A ocupação territorial do Distrito Federal encontra-se intrinsecamente relacionada com os planos de urbanização - planejamento urbano e com os instrumentos legais utilizados pelo Estado, os quais objetivam a regulamentação e a fiscalização da ocupação e uso do solo (SILVEIRA, 1999, p.154). Conforme citado por Leal (2003 apud GANEM, 2008, p. 82), “o planejamento urbano foi concebido como uma ferramenta de controle da expansão desordenada e da melhoria da qualidade de vida nas cidades”. As ações do Poder Público, resultantes desses instrumentos, materializaram-se, em favorecimento ou cerceamento do uso do espaço físico da cidade (SILVEIRA, 1999, p.154).

O plano inicial em que foram baseadas as ocupações do solo urbano no território do DF foi condicionado aos objetivos de preservação de recursos hídricos, considerando o território estar localizado estrategicamente em áreas de nascentes, tributários de importantes bacias hidrográficas dos rios Paraná, Tocantins e São Francisco. Assim, as cidades-satélites foram localizadas, em função do Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle da Poluição do DF (Planidro, 1970), fora da Bacia do Paranoá, com a finalidade de preservação do meio ambiente.

O Planidro recomendou a não ocupação dos espaços livres situados na bacia do Paranoá e estabeleceu um limite populacional para a região e definiu por meio da implementação do anel sanitário (Estrada Parque do Contorno contornando a Bacia do Paranoá) a direção da atuação estatal na estruturação urbana. Esse tipo de condicionamento de localização das cidades contribuiu para a formação da segregação espacial urbana e deu continuidade ao espraiamento da ocupação com a criação de novas cidades-satélites.

Essa diretriz de estruturação urbana acentuou a seletividade espacial através da valorização do Plano Piloto como sede com melhores condições de habitação, infraestrutura e concentração das atividades geradoras de empregos, em detrimento dos demais núcleos urbanos, onde a qualidade de vida era inferior e a ocupação precária (CAIADO, 2005, p. 62).

Consequentemente, a gestão urbana, o planejamento e uso do solo que se seguiram tinham por influência essa preservação como premissa básica.

O primeiro plano que objetivava a organização do território foi o Peot (Plano Estrutural de Organização Territorial) em 1977 e seguido pelo POT (Plano de Ordenamento Territorial) em 1985.

Em 1987 foi feito um estudo de expansão urbana por Lúcio Costa com a finalidade de preservar o Plano Piloto, denominado “Brasília Revisitada” cujas diretrizes foram incorporadas no plano POUSO (Plano de Ocupação e Uso do Solo) (1986-1990). O estudo continha um conjunto de intenções de ocupação e uso do solo e propôs a expansão contrariamente às diretrizes que vigoravam até então, adensando a bacia do Paranoá com a criação de seis novas áreas habitacionais, sendo algumas delas – o Setor Habitacional Sudoeste, o Noroeste e o Taquari. O estudo se restringia a aspectos de desenho urbano, dimensões das habitações e tipologias de ocupação do solo.

No final da década de 70 até 90, intensificou-se o processo migratório. O governo, na tentativa de conter esse processo, adotou a política de não oferta de moradias, agravando a situação de falta de moradia e provocando o crescimento de ocupações irregulares no território, tais como as invasões, favelas, sublocações no fundo do lote e loteamentos clandestinos da classe média, alguns constituídos em condomínios fechados.

A ação dos loteadores vem desprovida de qualquer autorização pública e tem impactos no território, em regiões não recomendadas para ocupação urbana, principalmente em áreas de preservação ambiental, comprometendo ecossistemas e mananciais de água, sem as devidas medidas mitigadoras, fazendo surgir aglomerados urbanos dispersos, desestruturados urbanisticamente e desprovidos completamente de equipamentos de serviços públicos, onerando os cofres públicos

na criação desses equipamentos e na recuperação de áreas degradadas, e conseqüentemente comprometendo a qualidade de vida (SILVEIRA, 1999, p. 156).

Com a promulgação da Constituição de 1988, o Distrito Federal passou a ter prerrogativa de legislar, emancipando-se politicamente, sendo elaborada a Lei Orgânica do DF, que determinou, em consonância com a Lei Maior relativa à política urbana, a elaboração do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/92, abrangendo todo o território, e de Planos Diretores Locais para cada região administrativa.

Assim, o ordenamento territorial e as matérias urbanísticas passaram a ser atividades extremamente atraentes para os parlamentares locais, demonstrado pela quantidade expressiva de projetos de lei. Essa nova ordem político-institucional traz uma nova dinâmica na administração pública, especialmente em relação ao planejamento urbano, tornando-se mais democrático. Porém, isso também propiciou o aumento de leis e regulamentações desnecessárias, assim como a prática clientelista e corporativista. O equilíbrio há de ser buscado, pois as políticas públicas de ordenamento territorial não têm conseguido alcançar a sua eficácia (SILVEIRA, 1999, p. 157).

A partir de então, o Plano Diretor PDOT avançou, possibilitando o parcelamento do solo pela iniciativa privada, estabeleceu um sistema de planejamento, tornou obrigatória a elaboração do zoneamento ecológico-econômico e o Estudo de Impacto Ambiental para todos os projetos de parcelamentos do solo, determinou a feitura de outros planos relacionados, como o Plano Diretor de Água e Esgoto do DF e o Plano Diretor de Transportes do DF, e estabeleceu as microbacias como unidade básica de planejamento.

Apesar de todos os planos elaborados, o rápido processo de urbanização atropelou a instalação igualitária de infraestrutura e serviços, que acabou sendo pontual e descontínua, acirrando as diferenças territoriais e acrescentadas pela distância ao centro principal. Incorpora-se a isso, o fato da maioria da população migrante ter um perfil incompatível com a função terciária da cidade, não conseguindo ter acessibilidade ao mercado de trabalho assim como ao mercado imobiliário (SILVEIRA, 1999, p. 162).

Segundo o diagnóstico elaborado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do DF, para revisão do PDOT/1997 (SEDUMA, 2007) – atual SEDHAB, grande parte das diretrizes de planejamento não foi implantada. Entre as causas apontadas pela SEDHAB, da incongruência entre o planejamento urbano e a realidade instaurada, que na verdade são válidas também para outros planos que vieram posteriormente, destaca-se a falta de rebatimento dos programas do PDOT com os demais instrumentos de planejamento, como o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o plano de desenvolvimento econômico e social. Não houve previsão de recursos orçamentários para execução dos programas do PDOT e, tão pouco, a articulação necessária dos órgãos urbanísticos com aqueles responsáveis pelas políticas setoriais, embora o Estatuto da Cidade, visando evitar problemas desse tipo, preveja expressamente a articulação da legislação orçamentária com o plano diretor. Assim, O Poder Público tem exercido um papel dúbio na política urbana do DF. Por um lado, elabora e aprova os instrumentos de planejamento territorial, em conformidade com o ordenamento jurídico em vigor, mas não os implanta a contento (GANEM, 2008).

O planejamento urbano faz-se cada vez mais necessário, como afirma Portas (2000), sem a rigidez dos antigos planos urbanísticos, mas com uma visão integradora e flexível, que possa acompanhar as mudanças da estrutura urbana e da sociedade, procurando atender às demandas sociais por moradia de qualidade e de preservação do meio ambiente. Apesar de parecer utópico, é possível que um planejamento integrado possa permitir a existência pacífica entre o urbano e o natural (RIBEIRO, 2014).

4.3 Características, comportamentos e percepções do espaço urbano de Brasília

Brasília é o melhor exemplo dos princípios modernistas, higienistas e da Carta de Atenas (1933) nos tempos contemporâneos, tanto que o Plano Piloto foi tombado como Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade em 1990.

O plano urbanístico de Brasília já previa desde o início a construção de cidades-satélites após um determinado período. Esse plano seguia os princípios modernistas, expressos tanto no desenho urbano do Plano Piloto quanto do seu

entorno, apresentando no desenvolvimento da ocupação do território uma forte segregação espacial, uma separação entre os núcleos urbanos que iam se formando.

Guy Debord (apud HOLANDA, 1985, p. 132) expressa muito bem a essência do espaço contemporâneo:

Se todas as forças técnicas do capitalismo podem ser entendidas como ferramentas para a feitura de separações, no caso do urbanismo nos confrontamos com a base mesma dessas forças técnicas, o tratamento da superfície do solo melhor adequado a sua organização, a própria técnica da separação.

Os assentamentos se tornam fisicamente descontínuos. Desenvolve-se o horror pelo grande aglomerado contínuo, surge em várias vertentes a ideologia das pequenas comunidades, das quais os pioneiros nesta fase moderna foram os chamados “socialistas utópicos”. Quando impossível realizar as pequenas comunidades, os grandes aglomerados devem ser estruturados a partir de unidades pequenas e separadas, a partir de “núcleos centrais” e de “cidades-satélites”. É a versão de Howard, que teve grande penetração não só na transformação do espaço inglês, mas se tornou largamente difundida e teve suas repercussões claramente em Brasília. Barreiras de espaços livres não apropriados surgem como cunhas rompendo a continuidade de assentamentos que constituem de fato, um único sistema socioespacial no cotidiano de seus habitantes (HOLANDA, 1985, p. 133).

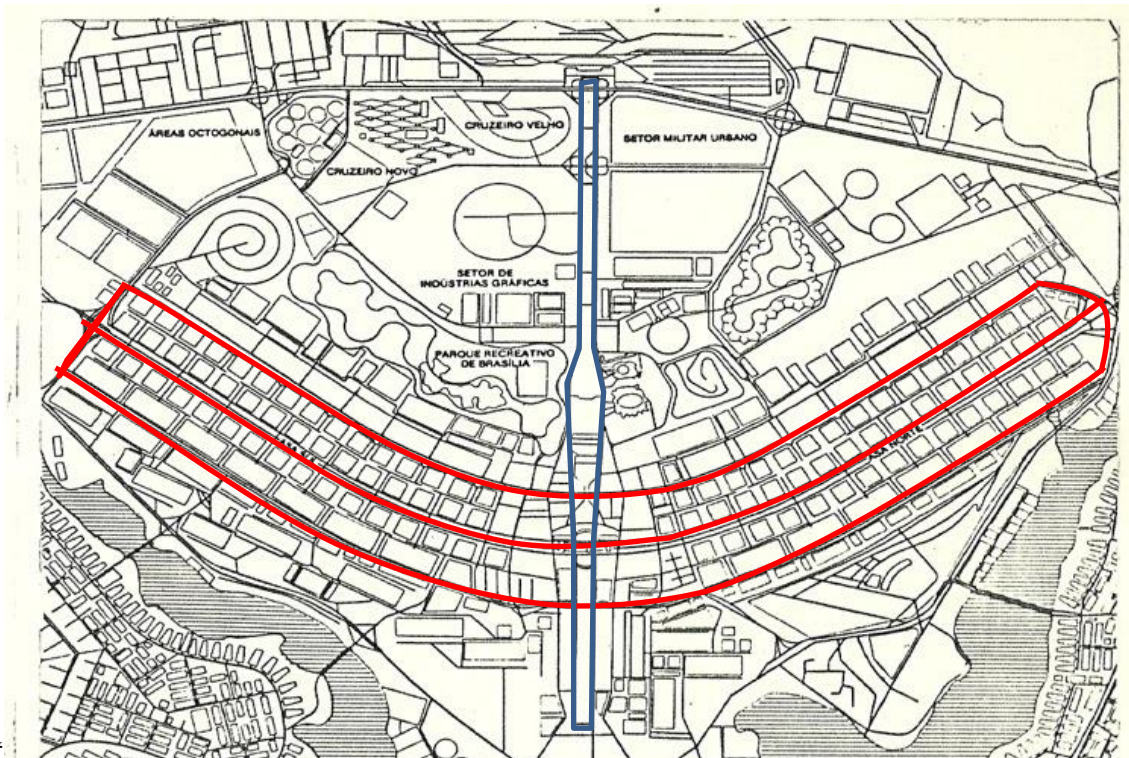
Esse tipo de ocupação difusa e a segregação socioespacial no território do DF geram desigualdades quanto à possibilidade de acesso ao espaço urbano, custos sociais diferenciados, redes viárias descontínuas, desorganizadas e ineficientes, que implicam em alta dependência de veículo particular e transporte público em sistemas caros e pouco confortáveis, afetando mesmo de forma indireta a qualidade de vida da população.

Apenas Brasília apresenta comportamento inverso das outras cidades, em relação ao aumento da população à medida que se aumenta a distância ao centro de comércio e serviços e o local de maior concentração de empregos. Isto se deve às políticas públicas, que, na tentativa de manter a preservação do projeto do Plano Piloto, acarretam a ocupação de espaços vazios periféricos longínquos, o que favorece uma ocupação fragmentada do espaço e causa uma rede urbana desconexa. O resultado se mostra na forte segregação espacial e exclusão social,

pois as famílias de menor poder aquisitivo encontram moradias mais acessíveis nas áreas distantes do Plano Piloto, pois quanto mais próximo dele, mais caro é o custo de vida e em contraposição são maiores os custos financeiros com transporte e a perda de tempo no trânsito.

Um dos mais importantes elementos da estrutura urbana de Brasília é a malha viária, cujo desenho e hierarquia foram planejados dando prioridade para a circulação de veículos particulares e são extremamente dificultadores de conexões entre os locais pelo transporte de massa, principalmente no Plano Piloto. Como se pode observar pelo croqui 01, a rede viária de transporte público no Plano Piloto se desenvolve apenas no sentido longitudinal e em paralelo. Existe apenas uma ligação transversal, provocando assim longos percursos para a pessoa transitar em transporte público, assim como longos percursos de deslocamento a pé para se acessar um ponto de ônibus.

Croqui 01 – Estrutura viária de transporte coletivo do Plano Piloto



Fonte: <http://www.mapa-brasil.com> - com indicação dos trajetos de transporte coletivo pelo autor do trabalho.

Isso demonstra que o pedestre quase sempre é desconsiderado; observa-se inclusive que a cidade foi projetada para não se permitir a circulação de pessoas nos grandes locais públicos. Os espaços públicos são desprovidos de quaisquer

elementos que permitam a permanência de pessoas, e em alguns casos até a própria circulação. Não há árvores, bancos ou caminhos, apenas amplas áreas gramadas ao sabor do sol, que se torna inclemente na região do cerrado em alguns períodos do ano. Essa é a chamada escala monumental de Lúcio Costa (RIBEIRO, 2014).

Com isso, as pessoas passam a circular em espaços privados por meio do uso de veículos particulares, que se tornam inacessíveis à população de menor renda, incluindo até mesmo os espaços públicos de lazer, dificultado inclusive, o acesso pelo transporte público, restrito nos finais de semana.

É no espaço urbano que ocorre a circulação das pessoas, meio de exposição de ideias e interação das pessoas. A configuração desse espaço é que favorece a maior ou menor interação das pessoas conforme se dá a sua apropriação e a circulação nele, que o revela como mais ou menos acessível. É a organização do espaço urbano que possibilita que o seu uso se torne mais intenso em determinados trechos urbanos e atraia o interesse das pessoas, seja para fins residenciais ou comerciais. E a simples existência de circulação de pessoas proporciona uma sensação de segurança sem esforços especiais.

A estratégia em Brasília foi, principalmente para as áreas habitacionais, eliminar a relação direta que as unidades domiciliares construídas mantinham com o espaço aberto (as ruas, as praças). Sucessivos espaços “amortecedores” são interpostos entre o espaço público indiferenciado e o interior das edificações. Não mais portas, mas paredes cegas, pilotis, muros, definem esses espaços abertos. De fato, desaparece rapidamente a rua, entendida como local de permanência, alimentada por práticas sociais do interior dos edifícios que se estendem sobre os lugares abertos. A rua passa a ter a função de mero canal de circulação. A função de local de troca entre agentes sociais diversos lhe é retirada e passa para o interior das edificações, como nos *shoppings*. Os espaços abertos da cidade ficam vazios. Os valores culturais e históricos não contam mais como elementos que qualificam esses lugares, mas são os valores naturais como o “sol, ventos, verdor” (HOLANDA, 1985, p. 136).

Conforme Richard Sennett (1996), as transformações urbanas que se deram a partir da modernidade foram na direção de um individualismo moderno que sedimentou o silêncio dos cidadãos na cidade. Rua, café, magazines, trem, ônibus e

metrô são lugares para se passar a vista, mais do que cenários destinados a conversações, onde o deslocamento físico pelo espaço se dá sem nenhuma vinculação com o redor. O espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos através dele ou nos afastamos dele, onde se perdeu a conexão com o corpo e a ordem significa falta de contato. Em decorrência do planejamento das cidades, corpos individuais se tornaram gradualmente desligados dos lugares em que se movem e da pessoa com quem convivem, desvalorizando-os pela locomoção e perdendo a noção de destino compartilhado. A rua foi tornada unifuncional de modo a aumentar a fragmentação, correspondendo à segmentação que ocorreu após a divisão trabalho/lar. A diferença passou a gerar um medo de contato, reduzindo-se a complexidade da experiência urbana, em que as pessoas se fecham em guetos individuais e transformam a diferença em indiferença (RABINOVICH, 2004, p. 82).

Nas superquadras do Plano Piloto se observa o baixíssimo número de pessoas circulando; a maior circulação só acontece por meio do veículo particular; o pouquíssimo uso dos imensos espaços livres e dos pequenos espaços de lazer e em decorrência, a baixa interação entre as pessoas e moradores vizinhos e a insegurança em circular e permanecer nos espaços devido ao isolamento das áreas.

A transformação também ocorre na forma de distribuição do uso na cidade – o zoneamento de uso. Proliferam os setores comerciais, setores hoteleiros, os centros administrativos, os campus universitários etc, tudo como se isso respondesse a necessidades funcionais de cada uma dessas práticas e da cidade como um todo. Por sobre o esvaziamento provocado por essas estruturas físicas põe-se o esvaziamento provocado por essa recategorização do espaço, pois se sabe que cada prática tem efeitos específicos sobre o espaço como também sobre o comportamento humano. Os espaços abertos definidos por vários usos são alimentados por efeitos distintos que se superpõem, criando toda a ambiguidade, a imprevisibilidade, a diversidade, que se condensavam, por excelência, na riqueza ambiental dos centros históricos. Nesse novo repertório urbanístico, tudo isso é caracterizado como “desordem”, numa estruturação rigorosamente predeterminada e centralmente controlada. Os centros urbanos, entendidos como um sistema contínuo de espaços articulados, definidos e apropriados pelos mais diversos tipos

de agentes e práticas sociais, simplesmente desaparecem na nova morfologia (HOLANDA, 1985, p. 137).

O espaço urbano extremamente setorizado do Plano Piloto com usos separados e locais monofuncionais, promove centralização excessiva de serviços e atividades semelhantes em determinadas regiões, gerando principalmente problemas de trânsito e estacionamentos abarrotados com muitas transgressões de veículos estacionados em locais proibidos. Durante a noite e fins de semana se tornam lugares bastante desertos, chegando a ser perigoso transitar por eles.

O discurso do espaço proposto não contém nenhuma descrição da morfologia e dos seus efeitos no ambiente urbano. Os comentários são centrados ora em aspectos de conforto ambiental, ora em aspectos tecnológicos (“a era do automóvel”), ora em aspectos funcionais (os novos programas de necessidades colocados pelo novo modo de produção etc.). Esses comentários ignoram: a) que a determinação ambiental apenas define intervalos extremamente amplos, nos quais, historicamente, tem se produzido as mais diversas morfologias; b) que, por um lado, a origem dessa morfologia antecedeu de décadas o surgimento do automóvel e, por outro, tecnologias são socialmente determinadas e, portanto, não podem ser tomadas como um “dado” do problema nem como “naturais”; que não são as “funções” que determinam a organização espacial, mas uma determinada organização espacial é que constitui uma determinada forma de realização de qualquer função. E não é simplesmente o fato de que surgiram grandes conjuntos habitacionais construídos pelo Estado para os trabalhadores que deve ser levado em conta; mas o fato é que esses conjuntos têm uma morfologia com inequívocas conseqüências para os próprios trabalhadores e para o entorno urbano onde se localizam, que deve ser o centro de reflexão (HOLANDA, 1985, p. 138).

Então, a reflexão que se propõe é: será que Brasília oferece tão boa qualidade de vida a seus habitantes, qualidade aqui entendida como aquela não só obtida pelos aspectos objetivos e concretos da realidade urbana, mas também pelos aspectos subjetivos da questão, da satisfação da população? Será que o tombamento do Plano Piloto como Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade não valoriza demais um projeto urbanístico diferenciado, esquecendo-se de observar que o mais importante é a vivência, a interação e a circulação das pessoas de forma harmônica no espaço urbano, na atualidade? Não seria mais razoável que o

desenvolvimento da cidade pudesse acontecer sempre de modo a se obter a melhoria da qualidade de vida das pessoas?

No próximo capítulo, é observada a qualidade de vida em Brasília por meio de pesquisa de opinião feita à população.

5 OBSERVAÇÕES SOBRE A QUALIDADE DE VIDA EM BRASÍLIA

Há que considerar que o “viver bem” condiciona-se a determinantes que extrapolam os aspectos objetivos do bem-estar. Como observa Paulo R. Guimarães da Silva (2002), “a qualidade de vida não pode ser estudada apenas em seu caráter normativo. Também devem ser levadas em consideração as percepções individuais, que sofrem influência da cultura e educação dos indivíduos”. De fato, a compreensão da percepção da população tem sido utilizada como fonte de informação importante para determinar a qualidade de vida, principalmente em ambiente urbano. Parte-se do pressuposto de que a vida dos indivíduos em uma cidade está continuamente exposta a uma série de características ambientais que podem produzir sentimentos de satisfação, de aversão ou indiferença (KEINERT et al., 2009, p. 222).

Neste trabalho, busca-se a participação da população a partir da sua contribuição na observação dos condicionantes da vida urbana como forma de se obter a percepção da qualidade de vida em Brasília. Foi realizada uma pesquisa de opinião por meio de questionário elaborado e disponibilizado via internet, com 25 perguntas. A amostra da pesquisa é do tipo não-probabilística por conveniência.

A observação da qualidade de vida tem abordagem social e é de natureza subjetiva, utilizando como exemplo o instrumento WHOQOL da OMS (Organização Mundial de Saúde) para a formulação do tipo de perguntas. As perguntas foram elaboradas com base em alguns dos domínios usados de tal instrumento - meio ambiente, nível de independência e relações pessoais; e abrangem os seguintes indicadores sociais: habitação, meio ambiente e aspectos ambientais, segurança, trabalho/recursos financeiros, saúde/acessibilidade e qualidade, educação, lazer, transporte/mobilidade, relações pessoais, patrimônio (gestão) e satisfação em morar.

5.1 Resultados da pesquisa de opinião

a. Dados dos pesquisados:

- Localidade das pessoas participantes da pesquisa:

Tabela 1: Localidades dos participantes da pesquisa

Local	Porcentagem de pesquisados	Local	Porcentagem de pesquisados
Asa Norte	23%	S. Habit. Jardim Botânico	3,7%
Asa Sul	18%	Guará	3%
Lago Sul	12%	Sobradinho	3%
Sudoeste	11%	Ceilândia	2%
Águas Claras	8,8%	Taguatinga	2%
Lago Norte	5%	Outros	8,5%

- Idade:

Tabela 2: Idade

Faixa etária	Porcentagem	Faixa etária	Porcentagem
22 a 30 anos	16%	51 a 60 anos	24,5%
31 a 40 anos	30%	61 a 76 anos	10%
41 a 50 anos	19,5%		

- Sexo:

Masculino: 42%;

Feminino: 58%.

- Estado civil:

Tabela 3: Estado Civil

Estado civil	Porcentagem	Estado civil	Porcentagem
Casado(a)	42%	Viúvo(a)	1%
Solteiro(a)	22%	Outros	26%
Divorciado(a)	9%		

- Maior grau de instrução:

Tabela 4: Grau de instrução

Grau de instrução	Porcentagem	Grau de instrução	Porcentagem
1º grau	1%	Superior c/ especialização	43%
2º grau	3%	Superior c/ mestrado	10%
Superior	40%	Superior c/ doutorado	4%

b. Questionário

Tabela 5: Resultado do Questionário

Perguntas	Respostas	Porcentagem
P.1 - Quão confortável é o lugar onde você mora, em termos de insolação, ventilação e iluminação?	1. nada	0%
	2. muito pouco	3%
	3. mais ou menos	27%
	4. bastante	52%
	5. extremamente	18%
P.2 - Em que medida as características da sua habitação (casa / apartamento), tais como tamanho da habitação, dimensões dos ambientes, etc, correspondem às suas necessidades? Obs. das respostas: Asa Norte: resp. 3 = 36%; Sudoeste: resp. 3 = 41%	1. nada	0%
	2. muito pouco	4%
	3. mais ou menos	26%
	4. muito	34%
	5. completamente	36%
P.3 - Quão satisfeito(a) você está com as condições da habitação (casa / apartamento) em que mora? Obs. das respostas: Jardim Botânico: resp. 4 e 5 = 50% cada uma; Lago Norte: resp. 5= 63%; Lago Sul: resp. 5= 63%.	1. muito insatisfeito	2%
	2. insatisfeito	4%
	3. nem satisf./nem insatisf.	13%
	4. satisfeito	50%
	5. muito satisfeito	31%
P.4 - Quão saudável (em relação a clima, barulho, poluição, atrativos) é o seu ambiente físico, no caso, a quadra em que você mora? Obs. das respostas: Lago Norte: resp. 4 e 5 = 50% cada uma; Lago Sul: resp. 5= 63%; Sudoeste: resp. 5= 41%.	1. nada	1%
	2. muito pouco	8%
	3. mais ou menos	31%
	4. bastante	37%
	5. extremamente	23%

P.5 - Você tem alguma convivência social (conhecimento da vizinhança, participação social, etc) na quadra ou nas proximidades da área em que você mora?	1. não	18%
	2. muito pouco	38%
	3. mais ou menos	31%
	4. bastante	11%
	5. extremamente	2%
P.6 - Você (ou seus filhos) usa os espaços livres públicos (área de lazer, quadras de esporte, playground, equipamentos de ginástica etc) da sua quadra ou nas proximidades da área em que mora, ou até o mesmo o pilotis do seu bloco (se for o caso)? Obs. das respostas: Locais com maioria de resp. 4 = Asa Sul, Jardim Botânico e Sudoeste.	1. não	23%
	2. muito pouco	21%
	3. mais ou menos	25%
	4. bastante	24%
	5. extremamente	3%
	6. não existem áreas livres de lazer e equipamentos	3%
P.7 - Quão satisfeito(a) você está com as condições da quadra onde mora? Obs. das respostas: Lago Sul: resp. 2 e 4 = 31,5% cada uma, sendo a resposta 2 indicada pelas quadras 26, 27 e 29.	1. muito insatisfeito	6%
	2. insatisfeito	14%
	3. nem satisf./nem insatisf.	21%
	4. satisfeito	45%
	5. muito satisfeito	14%
P.8 - Você acha que vive em um ambiente seguro (na sua casa/apartamento, quadra, rua)?	1. não	7%
	2. muito pouco	6%
	3. mais ou menos	48%
	4. bastante	35%
	5. extremamente	5%
P.9 - Quão satisfeito(a) você está com a sua segurança física (assaltos, incêndios, etc.)?	1. muito insatisfeito	13%
	2. insatisfeito	35%
	3. nem satisf./nem insatisf.	28%
	4. satisfeito	22%
	5. muito satisfeito	2%
P.10 - Quão satisfeito(a) você está com o seu trabalho?	1. muito insatisfeito	2%
	2. insatisfeito	8%
	3. nem satisf./nem insatisf.	13%
	4. satisfeito	50%

	5. muito satisfeito	24%
	6. não trabalho	4%
P.11 - Quão satisfeito(a) você está com suas oportunidades de obter trabalho?	1. muito insatisfeito	2%
	2. insatisfeito	11%
	3. nem satisf./nem insatisf.	31%
	4. satisfeito	46%
	5. muito satisfeito	6%
P.12 - Quão satisfeito(a) você está com sua situação financeira?	1. muito insatisfeito	3%
Obs. das respostas: Águas Claras: resp. 2 = 42,8%; Jardim Botânico: resp. 2 e 4 = 33% cada uma; Guará: resp. 2= 60%.	2. insatisfeito	20%
	3. nem satisf./nem insatisf.	18%
	4. satisfeito	47%
	5. muito satisfeito	13%
P.13 - Quão satisfeito(a) você está com o seu acesso aos serviços de saúde?	1. muito insatisfeito	14%
	2. insatisfeito	26%
	3. nem satisf./nem insatisf.	25%
	4. satisfeito	29%
	5. muito satisfeito	6%
P.14 - Quão satisfeito(a) você está com a qualidade dos serviços de saúde?	1. muito insatisfeito	19%
	2. insatisfeito	36%
	3. nem satisf./nem insatisf.	23%
	4. satisfeito	19%
	5. muito satisfeito	3%
P.15 - Em que medida você tem oportunidades de adquirir informações que considera necessárias no seu dia a dia?	1. nada	1%
	2. muito pouco	7%
	3. mais ou menos	22%
	4. muito	55%
	5. completamente	15%
P.16 - Quão satisfeito(a) você está com as suas oportunidades de adquirir novas habilidades, novas conhecimentos ou estudos?	1. muito insatisfeito	0%
	2. insatisfeito	10%
	3. nem satisf./nem insatisf.	26%

Obs. das respostas: Guará: resp. 3 = 80%; Jardim Botânico: resp. 5 = 67%.	4. satisfeito	53%
	5. muito satisfeito	10%
P.17 - Em que medida você tem oportunidades de atividades de lazer?	1. nada	1%
	2. muito pouco	18%
	3. mais ou menos	33%
	4. muito	43%
	5. completamente	6%
P.18 - Quão satisfeito(a) você está com as oportunidades de atividades de lazer que a cidade oferece? Obs. das respostas: Gama, Guará e Taguatinga: a maioria de cada uma escolheu a resposta 2.	1. muito insatisfeito	3%
	2. insatisfeito	19%
	3. nem satisf./nem insatisf.	36%
	4. satisfeito	40%
	5. muito satisfeito	2%
P.19 - Quanto as dificuldades de transporte e do sistema de transporte afetam sua vida? Obs. das respostas: Jardim Botânico: resp. 5 = 83%; Ceilândia, Gama e São Sebastião: resp. 5.	1. nada	2%
	2. muito pouco	21%
	3. mais ou menos	32%
	4. bastante	31%
	5. extremamente	14%
P.20 - Quão satisfeito(a) você está com a circulação viária (trânsito) em Brasília? Obs. das respostas: Jardim Botânico, Planaltina, Riacho Fundo I e São Sebastião: maioria das respostas = 1.	1. muito insatisfeito	23%
	2. insatisfeito	53%
	3. nem satisf./nem insatisf.	18%
	4. satisfeito	5%
	5. muito satisfeito	1%
P.21 - Quanto alguma dificuldade de locomoção, deslocamento a pé na cidade lhe incomoda? Obs. das respostas: Jardim Botânico: resp. 5 = 50%.	1. nada	4%
	2. muito pouco	19%
	3. mais ou menos	24%
	4. bastante	38%
	5. extremamente	14%
P.22 - Quão satisfeito(a) você está com suas relações pessoais (amigos, parentes, conhecidos, colegas)?	1. muito insatisfeito	0%
	2. insatisfeito	4%
	3. nem satisf./nem insatisf.	19%

	4. satisfeito	60%
	5. muito satisfeito	17%
P.23 - Quão satisfeito(a) você está com sua capacidade de dar apoio e receber apoio dos outros?	1. muito insatisfeito	1%
	2. insatisfeito	8%
	3. nem satisf./nem insatisf.	33%
	4. satisfeito	47%
	5. muito satisfeito	11%
P.24 - Você acha que o tombamento do Plano Piloto como Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade prejudica a cidade de alguma forma e a vida dos seus habitantes?	1. nada	26%
	2. muito pouco	31%
	3. mais ou menos	25%
	4. muito	10%
	5. completamente	8%
P.25 - Quão satisfeito(a) você está em morar em Brasília?	1. muito insatisfeito	2%
	2. insatisfeito	2%
	3. nem satisf./nem insatisf.	18%
	4. satisfeito	52%
	5. muito satisfeito	26%

Fonte das Tabelas 1 a 5 – Produzido pelo autor do trabalho com os dados coletados em pesquisa de opinião

5.2 Análise dos resultados da pesquisa de opinião

A amostra em que foi aplicado o questionário atingiu 159 pesquisados e obteve os resultados demonstrados a seguir, abrangendo 11 fatores indicativos de qualidade de vida.

A pesquisa envolveu 22 localidades no Distrito Federal, sendo colocada a maioria das localidades dos participantes na Tabela 1 do Resultado da Pesquisa.

A maioria dos pesquisados teve as seguintes características: sexo feminino, casado(a) e instrução de grau superior com especialização.

Analisando as respostas segundo os grupos de fatores em cada localidade, ficou demonstrado o que se segue:

1. Habitação: grupo de perguntas de P1 a P3 - a avaliação e grau de satisfação do pesquisado em relação à suas atuais condições de moradia e conforto. Todas as 3 perguntas obtiveram a maioria das respostas em grau satisfatório;
2. Meio ambiente e aspectos ambientais: grupo de perguntas de P4 a P7 – avaliação do ambiente físico imediato onde está localizada a moradia, com grau de satisfação e relações sociais no espaço urbano próximo à moradia. As respostas foram satisfatórias em relação ao grau de conforto da localização – quadra da moradia, e foram de grau mediano (mais ou menos) em relação à utilização dos espaços livres de uso público e de lazer, e grau insatisfatório nas relações pessoais com a vizinhança e participação em grupos sociais;
3. Segurança: grupo de perguntas de P8 e P9 – avaliação quanto à segurança da moradia e grau de satisfação com a segurança pública na cidade. As respostas consideraram de grau mediano a segurança da moradia e mostraram insatisfação com a segurança na cidade;
4. Trabalho / recursos financeiros: grupo de perguntas de P10 a P12 – avaliação do grau de satisfação com o trabalho que exerce e com a sua situação financeira e facilidades de obtenção de trabalho – As respostas foram de grau satisfatório em relação às 3 perguntas;
5. Saúde / acessibilidade e qualidade: grupo de perguntas de P13 e P14 – As respostas mostraram grau satisfatório em proporções baixas em relação à acessibilidade aos serviços de saúde e insatisfação quanto à qualidade dos serviços;
6. Educação: grupo de perguntas de P15 e P16 - avaliação de oportunidades e grau de satisfação de oportunidade de informação e estudos. As respostas foram de grau satisfatório;
7. Lazer: grupo de perguntas de P17 e P18 – avaliação de oportunidades de lazer e grau de satisfação com o lazer disponível. As respostas foram de grau satisfatório;
8. Transporte / mobilidade: grupo de perguntas de P19 a P21 – avaliação do grau de dificuldade do indivíduo em locomover a pé e em transporte público, como também o grau de satisfação com o trânsito. As respostas foram de grau insatisfatório para locomoção a pé e trânsito e mediano quanto ao sistema de transporte;

9. Relações pessoais (suporte, apoio social): grupo de perguntas de P22 e P23 - avaliação do grau de satisfação com as relações pessoais e apoio social. As respostas foram de grau satisfatório;

10. Patrimônio (gestão): pergunta P24 – avaliação quanto à prejudicialidade ou não da forma de Patrimônio Histórico do Plano Piloto. A maioria das respostas apontou para a pouca interferência da situação de patrimônio à cidade e à vida dos habitantes;

11. Satisfação pessoal de morar na cidade: pergunta P25. As respostas foram na maioria de grau satisfatório.

Para se ter uma avaliação da qualidade de vida, é necessário que seja determinado um Índice de Qualidade de Vida. O patamar considerado satisfatório segundo bibliografia pesquisada é acima de 0,66. Neste estudo, para se calcular o referido Índice foi estabelecido para as respostas, conforme o seu grau de satisfação e aceitação valores de 0 a 1,00 para as cinco respostas e dividida a soma delas por 25 (nº total de perguntas). O resultado para o Índice de Qualidade de Vida, neste estudo, é de 0,60 – ou seja, a Qualidade de Vida em Brasília está nem satisfatória /nem insatisfatória, melhor dizendo, está em grau mediano.

Os maiores problemas apontados na pesquisa estão relacionados com a segurança, qualidade dos serviços de saúde, dificuldades na mobilidade a pé, dificuldades de trânsito, provavelmente devido aos constantes congestionamentos no tráfego de veículos. Além disso, constata-se o pouco uso dos espaços livres públicos e de lazer pela população, relacionado com a forma com que os indivíduos se apropriam do espaço público de convivência e lazer, e conseqüentemente afetando as relações pessoais de vizinhança, que também se apresentaram insatisfatórias.

Brasília possui um sistema viário disperso e muito dependente da circulação pelo veículo particular e transporte coletivo de ônibus devido às grandes distâncias dos núcleos urbanos ao centro de comércio e serviços, juntamente com a maior concentração de empregos no Plano Piloto. Até mesmo no Plano Piloto, a estrutura espacial da cidade não proporciona facilidades de deslocamentos a pé, devido às longas distâncias para se percorrer, acrescentando as dificuldades que são encontradas na forma de circulação dos transportes coletivos principalmente em

sentido paralelo no Plano Piloto, tornando então, como que obrigatório a circulação por meio do veículo particular, que além de mais prático é mais confortável. Assim, isso favorece uma concentração de veículos particulares e de ônibus causando, de forma global, o congestionamento das vias em todo o sistema viário de ligação entre as cidades e o Plano Piloto e internamente neste.

Quanto à falta de apropriação das áreas livres e de lazer demonstra estar claramente relacionada com a forma da organização dos espaços urbanos de Brasília, pois não são convidativos ou não induzem a reuniões ou encontros nas suas áreas livres. Estas são na maioria das vezes muito dispersas, amplas em demasia, isoladas, não oferecem atrativos que proporcionem tais encontros, e nem condições que favoreçam relações de trocas que venham a enriquecer o modo de viver das pessoas.

Há, portanto, uma necessidade de requalificação urbana para a valorização dos espaços públicos como locais onde se pode descobrir, aprender e praticar os costumes e obter as vivências urbanas satisfatórias. O afastamento do convívio nos espaços públicos para o refúgio dos espaços privados fechados, em ambiente de uniformidade, contribui para criar um obstáculo na vivência das diferenças, enfraquecendo desde modo os diálogos, as trocas de experiências e os encontros das pessoas.

Verifica-se também a necessidade de uma melhoria no sistema viário e na forma de circulação do transporte coletivo, a fim de se solucionar os problemas encontrados e se efetivar a melhoria da qualidade de vida urbana.

Desse modo, constata-se que a pesquisa, apesar de ter abrangido apenas os aspectos subjetivos da qualidade de vida, pode fornecer indicações razoáveis para que se possa trabalhar com seus resultados por meio do planejamento urbano, políticas públicas e gestão urbana.

CONCLUSÃO

O presente estudo permitiu conhecer e compreender as causas do processo intenso de urbanização ocorrido nas grandes cidades brasileiras ao longo dos anos e os problemas daí advindos, que continuam repercutindo na atualidade e afetando bastante a qualidade de vida da população, para então, formular algumas ideias que possibilitem ou contribuam para a obtenção da qualidade de vida no meio ambiente urbano.

O modelo de urbanização e metropolização das cidades são decorrentes de falta de um planejamento de desenvolvimento urbano em escala nacional. Esse planejamento poderia ser elaborado de forma a viabilizar um crescimento organizado a nível econômico, de educação, saúde, lazer, enfim, urbano, para as cidades de porte médio e pequeno, de modo a proporcionar adequadas condições de vida à população, evitando-se assim que grandes contingentes de pessoas migrem para as grandes cidades em busca de melhores situações.

A problemática advinda do processo de urbanização necessita ser enfrentada por meio de formulação de novas estratégias jurídicas, políticas, de planejamento e de gestão urbana e ambiental, a fim de viabilizar um desenvolvimento econômico e social harmonizado com a preservação ambiental de forma sustentável e que proporcione a diminuição das desigualdades sociais. Seria uma verdadeira reforma urbano-jurídica.

Não há como enfrentar esse enorme desafio que é promover reforma urbana no Brasil se não for feita uma profunda reforma jurídica no país: cidade e cidadania são o mesmo tema e não há cidadania sem a democratização das formas de acesso ao solo urbano à moradia nas cidades. Não há como promover mudanças significativas e estruturais no padrão de exclusão social, segregação territorial, degradação ambiental e ilegalidade urbana que caracterizam o processo de urbanização no Brasil, se não for também mediante uma reforma do Direito, na mudança do paradigma da interpretação das leis urbanísticas à luz dos princípios próprios do Direito Urbanístico e no envolvimento dos juristas, acadêmicos e parcerias político-institucionais, etc (FERNANDES, 2006).

A questão da legalidade/ilegalidade na urbanização pode ser tratada com base no princípio da função social da propriedade, por meio de vários instrumentos

jurídicos a fim de se permitir a segurança da posse e de se planejar a ocupação do solo.

A qualidade de vida urbana é garantida nas normas constitucionais referentes à política urbana, que somente terão condições de legitimidade e eficácia no cumprimento do direito à cidade e na observância das funções sociais da cidade, por meio do Direito Urbanístico e da política urbana.

Para a política urbana promover o desenvolvimento urbano são necessárias medidas e políticas formuladas para efetivar os direitos humanos e implementadas com a participação popular, voltadas para a proteção do meio ambiente sadio, da eliminação da pobreza, da redução das desigualdades sociais, da adoção de novos padrões de produção e consumo sustentáveis (SAULE JÚNIOR, 1997, p.69).

O Estatuto da Cidade promoveu modificações na forma de planejamento urbano no Brasil, trazendo a figura do Plano Diretor, no qual o Poder Público precisa assumir a liderança do processo, necessitando superar as ações setoriais e incrementalistas, focando os problemas inter-relacionados nos seus diversos setores, de modo a serem estudados e tratados conjunta e harmoniosamente, e sabendo impor limites e restrições, assim como obrigando a certas condutas e consagrando os valores locais para que se alcance a qualidade de vida urbana. Para maior efetividade dos Planos Diretores, as suas diretrizes precisam ser incorporadas nos demais planos governamentais.

Há necessidade de se buscar práticas inovadoras de gestão participativa da população nos processos decisórios e de planejamento, de maneira que esta participação não alcance propósitos individualistas, devendo prevalecer o benefício e o bem-estar coletivo sobrepondo os interesses particulares.

Conforme Alícia Ziccardi (apud SILVEIRA, 1999, p.163), essas novas formas de gestão requerem

um trabalho coletivo e cotidiano de políticos e administradores, investigadores e técnicos com a cidadania, o que pressupõe a ultrapassagem das barreiras de uma cultura autoritária que ainda prevalece no interior de muitas instituições governamentais e em alguns setores da sociedade.

Deve-se criar um modelo de planejamento e gestão urbana baseado no conhecimento da cidade real, seus conflitos e dilemas, inclusive por meio da

definição de indicadores sociais de qualidade de vida, de caráter objetivo e subjetivo, pois, para este último pode ser também considerado como uma forma de gestão participativa. Pode-se prever ainda nesse modelo, um planejamento urbano de alcance de curtíssimo, médio e longo prazo coordenado com as suas formas de implementação.

No caso de Brasília, acrescenta-se a sugestão de uma política urbana voltada para a solução dos problemas relacionados à segregação socioespacial da região e que venha a promover um planejamento com uma visão mais flexível e integradora em relação à questão do patrimônio histórico, a fim de se permitir o desenvolvimento urbano da cidade sem prejuízo da qualidade de vida de seus habitantes.

O planejamento urbano deve focar, no que refere a expansões urbanas, a geração de moradias que afetem minimamente o meio ambiente, assim como o uso racional dos recursos naturais, devendo também focar a educação urbano-ambiental, buscando a conscientização de todas as classes sociais para a importância, sensibilidade e a precariedade da relação da cidade com a natureza. Essa conscientização deve afetar também o Poder Público, para que gerencie melhor os recursos sociais e ambientais disponíveis (RIBEIRO, 2014).

E finalmente, um aspecto muito importante, que tem funcionado precariamente até então, a fiscalização. Esta deverá utilizar-se de mecanismos efetivos de fiscalização e de controle, aproveitando-se todo o arsenal tecnológico, de imagens de satélite, *Global Position System* (GPS), sistemas de informações geográficas e outros para realmente prevenir, controlar e combater as irregularidades. Sem o funcionamento efetivo da fiscalização, torna-se inválido todo o sistema de planejamento.

Assim, a melhoria da qualidade de vida urbana vai depender da capacidade dos gestores públicos, juristas, políticos e acadêmicos, de gerir novos mecanismos jurídicos, e para com a participação da sociedade, dos empresários e organizações sociais de criar um novo modelo de desenvolvimento e reorganização dos espaços urbanos para proporcionar a vivência em um meio ambiente adequado, sustentável e ecologicamente equilibrado.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Marco Antonio Betine; GUTIERREZ, Gustavo Luís; MARQUES, Renato. **Qualidade de vida**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa. São Paulo: Editora Each/USP, 2012.
- BRASIL. Constituição (1998). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 20 jun 2014.
- BRASIL. Estatuto da Cidade. **Estatuto da Cidade**: guia para implementação pelos municípios e cidadãos: Lei nº 10.257/2001. 3. ed., Brasília: Editora Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2005.
- GANEM, Roselli Senna et al. Ordenamento territorial e plano diretor: o caso do Distrito Federal. **Caderno ASLEGIS**. Brasília, v. 1, n. 34, p. 79-98, 2008.
- CAIADO, Maria Célia Silva. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população. **Rev. Bras. Est. Pop.**, v. 22, n.1, p. 55-88, 2005.
- CANVARRO, Maria Cristina, et al. **Qualidade de vida e saúde**: aplicações do WHOQOL. Alicerces: Editora Instituto Politécnico de Lisboa, III (3): 243-68, 2010.
- CARVALHO, Sonia Nahas. Condicionantes e possibilidades políticas do planejamento urbano. In: VITTE, Claudete de castro silva; KEINERT, Tânia M. M. (Org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda, 2009.
- DEÁK, Csaba. Acumulação travada no Brasil e a crise dos anos 80. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. 1. ed. reimp., São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2004.
- DI SARNO, Daniela Campos Libório. **Elementos de Direito Urbanístico**. 1. ed., Barueri - São Paulo: Editora Manole Ltda, 2004.
- FARRET, Ricardo Libanez. Introdução. In: FARRET, Ricardo Libanez et al.. **O Espaço da Cidade** – contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.
- FERNANDES, Edésio. A nova ordem jurídico-urbanística no Brasil. In: FERNANDES, Edésio; ALFONSIN, Betânia (Org.). **Direito urbanístico**. Estudos brasileiros e internacionais. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.
- FLECK, Marcelo Pio de Almeida. O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL-100): características e perspectivas. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 5, n. 1, p. 33-38, 2000.
- FREITAS, Eurídice. Comportamento espacial: posições teóricas, variáveis e modelos. **Arq. bras. psic.**, 33(3), p.111-124, 1981.

HERCULANO, Selene C. et al. A qualidade de vida e seus indicadores. **Ambiente e Sociedade**, v. 1, n. 2, p. 77-99, 1998.

HOLANDA, Frederico R. Borges de. Arquitetura como estruturação social. In: FARRET, Ricardo Libanez et al.. **O Espaço da Cidade** – contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.

JANNUZZI, Paulo de Martino. Repensando a prática de uso de indicadores sociais na formulação. In: KEINERT, Tânia M. M.; KARRUZ, Ana Paula (Org.). **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias** – São Paulo: Editora Annablume, Fapesp, 2002.

KEINERT, Tânia M. M.; KARRUZ, Ana Paula; KARRUZ, Sílvia Maria. Sistemas locais de informação e a gestão pública da qualidade de vida nas cidades. In: KEINERT, Tânia M. M.; KARRUZ, Ana Paula (Org.). **Qualidade de vida: observatórios, experiências e metodologias** – São Paulo: Editora Annablume, Fapesp, 2002.

KEINERT, Tânia M. M. et al.. A experiência do projeto observatório da qualidade de vida de Santo André. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia M. M. (Org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda., 2009.

MOSER, Gabriel. Examinando a congruência pessoa-ambiente: o principal desafio para a Psicologia Ambiental. **Estudos de Psicologia**, 8(2), 331-333, 2003.

NAHAS, Maria Inês Pedrosa et al. Metodologia de construção do índice de qualidade de vida urbana dos municípios brasileiros (IQVU-BR). **XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais da Associação Brasileira de Estudos Populacionais**, 2006.

NAHAS, Maria Inês Pedrosa. Indicadores intra-urbanos como instrumentos de gestão da qualidade de vida urbana em grandes cidades: uma discussão teórico-metodológica. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia M. M. (Org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda., 2009.

PENNA, Nelba Azevedo. Empreendedorismo e planejamento urbano em Brasília: da máquina de morar à máquina de crescimento urbano. In: PEREIRA, Elson Manoel (Org). **Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. 2. Ed., Chapecó: Argos, 2013.

PEREIRA, Elson Manoel. Definição do papel dos atores e condições para uma participação efetiva. In: PEREIRA, Elson Manoel (Org). **Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. 2. Ed., Chapecó: Argos, 2013.

PEREIRA, Érico Felden; TEIXEIRA, Clarissa Stefani; SANTOS, Anderlei dos. Qualidade de vida: abordagens, conceitos e avaliação. **Rev. bras. educ. fis. esporte**, v. 26, n. 2, 2012.

PIZZOL, Kátia M. dos Santos de Andrade. A dinâmica urbana: uma leitura da cidade e da qualidade de vida no urbano. **Caminhos de Geografia**, v. 7, n. 17, 2006.

QUINTO JR., Luiz de Penedo. A contribuição da cultura técnica do planejamento urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese urbana na Europa. In: PEREIRA, Elson Manoel (Org.). **Planejamento urbano no Brasil: conceitos, diálogos e práticas**. 2. Ed., Chapecó: Argos, 2013.

RABINOVICH, Elaine Pedreira. Barra funda, São Paulo: as transformações na vida das crianças e na cidade – estudo de caso. In: GUNTHER, Harmut, PINHEIRO, José Q., GUZZO, Raquel Souza Lobo (Org.). **Psicologia ambiental: entendendo as relações do homem com seu ambiente**. Campinas, SP: Editora Alinea, 2004.

RECH, Adir Ubaldo; RECH, Adivandro. **Direito Urbanístico: fundamentos para construção de um plano diretor sustentável na área urbana e rural**. Caxias do Sul, RS: EDUCS – Editora da Universidade de Caxias do Sul, 2010.

RIBEIRO, Rômulo José da Costa. **Brasília – a ocupação do espaço**. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?...1322%3Abrasilia...espac...> Acesso em 24 jul 2014.

ROCHA, Alby Duarte et al.. Qualidade de vida, ponto de partida ou resultado final? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 5, n. 1, p. 63-81, 2000.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 5. ed. 1 reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Thaís D. L. Borges. A abordagem do fenômeno urbano na Escola de Chicago. **EFDeportes.com, Revista Digital**. Buenos Aires, n.185, 2013.

SAULE JUNIOR, Nelson. **Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro**. Ordenamento constitucional da política urbana. Aplicação e eficácia do plano diretor. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1997.

SAULE JUNIOR, Nelson. Formas de proteção do direito à moradia e de combate aos despejos forçados no Brasil. In: FERNANDES, Edésio (Org.). **Direito urbanístico e política urbana no Brasil**. Belo Horizonte: Del Rey, 2000.

SILVEIRA, Denise Prudente de F.. Gestão territorial do Distrito Federal: trajetórias e tendências. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

SOUZA, Maria Adélia A. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O Processo de Urbanização no Brasil**. 1. ed. reimp., São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2004.

VITTE, Antonio Carlos. Modernidade, território e sustentabilidade: refletindo sobre qualidade de vida. In: VITTE, Claudete de Castro Silva; KEINERT, Tânia M. M.

(Org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda., 2009.

VITTE, Claudete de Castro Silva. Planejamento urbano, sustentabilidade urbana e qualidade de vida: considerações sobre o significado de cidade e cidadania no início do século XXI. In: KEINERT, Tânia M. M.; KARRUZ, Ana Paula (Org.). **Qualidade de vida**: observatórios, experiências e metodologias – São Paulo: Editora Annablume, Fapesp, 2002.

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 M. M. (Org.). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil Ltda., 2009.

APÊNDICE A – Questionário da pesquisa sobre a qualidade de vida em Brasília.

Gostaria de contar com a sua colaboração respondendo a este questionário, cujo objetivo é identificar a sua satisfação com a qualidade de vida que a cidade proporciona.

Dados pessoais do pesquisado

- **Local da pesquisa:**
 Asa Sul Asa Norte Sudoeste Lago Sul Lago Norte
 Guará Taguatinga Sobradinho Outro: _____
- **Quadra em que mora:** _____
- **Idade:** _____
- **Sexo:** Masc Fem
- **Estado Civil:** Casado(a) Solteiro(a) Divorciado(a) Viúvo(a)
 Outros: _____
- **Maior grau de instrução:**
 1º grau 2º grau superior superior com especialização
 superior com mestrado superior com doutorado

Questionário

Marque a opção desejada:

P.1 - Quão confortável é o lugar onde você mora, em termos de insolação, ventilação e iluminação?

1. nada

2. muito pouco

3. mais ou menos

4. bastante

5. extremamente

P.2 - Em que medida as características da sua habitação (casa / apartamento), tais como tamanho da habitação, dimensões dos ambientes, etc, correspondem às suas necessidades?

1. nada

2. muito pouco

3. mais ou menos

4. muito

5. completamente

P.3 - Quão satisfeito(a) você está com as condições da habitação (casa / apartamento) em que mora?

Texto de ajuda: Se a sua habitação está com boas condições de habitabilidade, nova, reformada, original, em bom estado, etc.

1. muito insatisfeito

2. insatisfeito

3. nem satisfeito / nem insatisfeito

4. satisfeito

5. muito satisfeito

P.4 - Quão saudável (em relação a clima, barulho, poluição, atrativos) é o seu ambiente físico, no caso, a quadra em que você mora?

1. nada

2. muito pouco

3. mais ou menos

4. bastante

5. extremamente

P.5 - Você tem alguma convivência social (conhecimento da vizinhança, participação social, etc) na quadra ou nas proximidades da área em que você mora?

1. não

2. muito pouco

3. mais ou menos

4. bastante

5. extremamente

P.6 - Você (ou seus filhos) usa os espaços livres públicos (área de lazer, quadras de esporte, play-ground, equipamentos de ginástica etc) da sua quadra ou nas proximidades da área em que mora, ou até o mesmo o pilotis do seu bloco (se for o caso)?

1. não	2.muito pouco	3.mais ou menos	4.bastante	5.extremamente	6. Não existem áreas livres e equipamentos
--------	---------------	-----------------	------------	----------------	--

P.7 - Quão satisfeito(a) você está com as condições da quadra onde mora?

Texto de ajuda: Se a sua quadra oferece áreas de lazer, possui comércio bom e diversificado, boa localização em relação aos equipamentos públicos e privados de educação e saúde, etc.

1.muito insatisfeito	2.insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5.muito satisfeito
----------------------	----------------	--------------------------------------	---------------	--------------------

P.8 - Você acha que vive em um ambiente seguro (na sua casa/apartamento, quadra, rua)?

1. não	2. muito pouco	3. mais ou menos	4. bastante	5. extremamente
--------	----------------	------------------	-------------	-----------------

P.9 - Quão satisfeito(a) você está com a sua segurança física (assaltos, incêndios, etc.)?

1.muito insatisfeito	2.insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4.satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	----------------	--------------------------------------	--------------	---------------------

P.10 - Quão satisfeito(a) você está com o seu trabalho?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4.satisfeito	5.muito satisfeito	6. não trabalho
----------------------	-----------------	--------------------------------------	--------------	--------------------	-----------------

P.11 - Quão satisfeito(a) você está com suas oportunidades de obter trabalho?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.12 - Quão satisfeito(a) você está com sua situação financeira?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.13 - Quão satisfeito(a) você está com o seu acesso aos serviços de saúde?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.14 - Quão satisfeito(a) você está com a qualidade dos serviços de saúde?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.15 - Em que medida você tem oportunidades de adquirir informações que considera necessárias no seu dia a dia?

1. nada	2. muito pouco	3. mais ou menos	4. muito	5. completamente
---------	----------------	------------------	----------	------------------

P.16 - Quão satisfeito(a) você está com as suas oportunidades de adquirir novas habilidades, novos conhecimentos ou estudos?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.17 - Em que medida você tem oportunidades de atividades de lazer?

1. nada	2. muito pouco	3. mais ou menos	4. muito	5. completamente
---------	----------------	------------------	----------	------------------

P.18 - Quão satisfeito(a) você está com as oportunidades de atividades de lazer que a cidade oferece?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.19 - Quanto as dificuldades de transporte e do sistema de transporte afetam sua vida?

1. nada	2. muito pouco	3.mais ou menos	4. bastante	5. extremamente
---------	----------------	-----------------	-------------	-----------------

P.20 - Quão satisfeito(a) você está com a circulação viária (trânsito) em Brasília?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.21 - Quanto alguma dificuldade de locomoção, deslocamento a pé na cidade lhe incomoda?

1. nada	2. muito pouco	3. mais ou menos	4. bastante	5. extremamente
---------	----------------	------------------	-------------	-----------------

P.22 - Quão satisfeito(a) você está com suas relações pessoais (amigos, parentes, conhecidos, colegas)?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.23 - Quão satisfeito(a) você está com sua capacidade de dar apoio e receber apoio dos outros?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------

P.24 - Você acha que o tombamento do Plano Piloto como Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade prejudica a cidade de alguma forma e a vida dos seus habitantes?

1. nada	2. muito pouco	3. mais ou menos	4. muito	5. completamente
---------	----------------	------------------	----------	------------------

P.25 - Quão satisfeito(a) você está em morar em Brasília?

1.muito insatisfeito	2. insatisfeito	3. nem satisfeito / nem insatisfeito	4. satisfeito	5. muito satisfeito
----------------------	-----------------	--------------------------------------	---------------	---------------------