

Planejamento e medição da qualidade de vida urbana

Jupira Gomes de Mendonça*

Resumo

Este trabalho visa contribuir para a discussão de indicadores de qualidade de vida, sob a ótica do planejamento urbano, apresentando reflexões acerca dos temas urbanísticos a serem considerados em processos de avaliação da qualidade de vida urbana. A partir de um quadro conceitual mais amplo, relacionado a princípios de universalidade, equidade, sustentabilidade e gestão democrática, norteadores de uma gestão pública comprometida com a inclusão social e territorial, são construídos três agrupamentos temáticos para pensar as variáveis componentes da medição da qualidade de vida na cidade, quais sejam: habitação, infra-estrutura e mobilidade; formas de organização urbana e ambiental e, finalmente, capacidade de gestão pública.

Palavras-chave: qualidade de vida urbana; indicadores de qualidade; acesso a recursos urbanos; inclusão social; habitação; planejamento urbano.

Abstract

This paper intends to contribute to the debate on quality of life indicators from the perspective of urban planning. It presents some reflections regarding urban issues that should be considered in processes of evaluation of quality of life in cities. The starting point is a broader conceptual frame related to principles of universality, equity, sustainability, and democratic management, which constitute the basis of a public administration committed to social and territorial inclusion. The variables involved in the measurement of urban quality of life are gathered under three thematic groups: housing, infrastructure and mobility; forms of urban and environmental organization; and, finally, capacity for public administration.

Key-words: urban quality of life; quality indicators; access to urban resources; social inclusion; housing; urban planning.

Introdução

A discussão sobre a qualidade de vida nas cidades tem inúmeras abordagens possíveis. No texto aqui apresentado, propõe-se analisar a questão sob a ótica do planejamento urbano, constituindo notas exploratórias acerca dos temas urbanísticos a serem considerados em um processo de avaliação da qualidade de vida urbana. A identificação desses temas teve como ponto de partida um quadro conceitual mais amplo, tendo em vista princípios de universalidade, equidade, sustentabilidade e gestão democrática, os quais devem nortear a construção do planejamento urbano e da gestão pública comprometidos com a inclusão social e territorial, e com a justa distribuição dos ônus e dos benefícios da urbanização.

14

Em primeiro lugar, é importante lembrar que um elemento fundamental na discussão sobre o conceito de qualidade de vida é o *dimensionamento da equidade na distribuição espacial e no acesso social a determinados serviços e recursos urbanos* (Nahas, 2004, p. 100), ou seja, é necessário ter em conta a *equidade* (ou o seu contrário, o grau de desigualdade) na oferta e também no acesso aos recursos urbanos. Pode-se, aqui, utilizar o conceito de *renda real*, de Harvey (1979), que engloba o acesso a recursos – “o controle dos recursos, que é nossa definição geral da renda real, está em função da acessibilidade e proximidade da localização” (p. 67).

Como “o poder sobre os recursos escassos de uma sociedade não pode ser

determinado sem levar em conta a acessibilidade e o preço de tais recursos” (ibid., p. 49), aspectos como a relação entre a distribuição territorial da população e a distribuição dos recursos, bem como a distribuição de renda apresentam-se como importantes componentes na avaliação da qualidade de vida nas cidades.

Desse modo, na construção de indicadores de qualidade de vida urbana, é estreita a relação entre a medição da oferta de serviços e recursos urbanos e a medição do efetivo acesso da população às dimensões de cidadania. Não há como dissociar ambos os aspectos: a oferta é esvaziada se não há possibilidade de efetivo acesso (ou é injusta se este é desigual), e o acesso só é pertinente na hipótese da existência da oferta. Ambos compõem o que pode ser denominado “sistema para mensuração da qualidade de vida urbana” (Nahas, 2004, p. 103).

Em segundo lugar, é importante considerar a questão regional na avaliação da qualidade de vida urbana. Em cidades que representam centralidade no espaço regional, polarizando regiões, é mais importante a presença de determinados serviços urbanos de suporte ao desenvolvimento econômico regional – e aqui se trata de qualidade de vida na medida em que significa distribuição regional de oportunidades de emprego e renda. Além disto, em especial nas regiões de baixa renda e baixa variação do PIB,¹ a presença de – e o acesso a – determinados serviços de educação e saúde terão maior peso na qualidade de vida, não só urbana, como também

regional, na medida em que se trata de recursos que são mais escassos do que nas regiões de maior dinamismo e maior renda, onde uma rede urbana mais densa significa mais opções de acesso. Assim, a questão regional interfere na avaliação da qualidade de vida, no que diz respeito ao acesso espacial a recursos e serviços urbanos.

Por fim, é importante considerar, na avaliação da qualidade de vida urbana, a centralidade da habitação: a inserção cidadã (a inclusão, o direito à cidade) pressupõe um endereço. Mas o endereço com o significado de inclusão, por sua vez, pressupõe três condições: em primeiro lugar, que não implique a estigmatização negativa; em segundo lugar, que signifique acessibilidade a trabalho e renda. Em terceiro lugar, que signifique moradia servida de saneamento básico, acesso a equipamentos urbanos e controle ambiental.

Habitação, infra-estrutura e mobilidade urbana

Assim, um primeiro agrupamento temático já se faz presente, para pensar a qualidade de vida urbana: habitação, infra-estrutura urbana e transporte e trânsito. Entende-se aqui por infra-estrutura urbana o conjunto de redes e serviços que compõem a moradia, além da edificação residencial: saneamento básico, drenagem, coleta e disposição de resíduos sólidos, energia elétrica, telefonia e telecomunicações. Vejamos os aspectos mais importantes a serem abordados na avaliação de cada um desses componentes.

Habitação

Dois aspectos devem balizar a avaliação da qualidade de vida, do ponto de vista da habitação: o déficit habitacional (quantitativo e qualitativo)² e a presença de terras ociosas em boas condições de ocupação. O tamanho do déficit habitacional, comparativamente ao número total de domicílios, indica o grau de precariedade das condições de vida urbana na localidade. Além disso, o conjunto de glebas e lotes ociosos localizados no interior da malha urbana, com acessibilidade e infra-estrutura, é indicativo da retenção especulativa de terras e da ausência do controle público sobre esse processo. O confronto entre o tamanho do déficit habitacional e das terras ociosas ou subutilizadas mostra, ao mesmo tempo, o grau de desigualdade habitacional presente no município e o grau de injustiça na distribuição dos recursos urbanos, bem como dos custos da urbanização.

Alguns aspectos indicarão, *stricto sensu*, a qualidade de vida do ponto de vista da edificação residencial, particularmente o padrão da edificação, as condições naturais da sua localização e a situação fundiária.

Em primeiro lugar, a avaliação do padrão da edificação abrange os aspectos considerados no que chamamos de déficit qualitativo. Interessa, neste caso, não apenas a avaliação do padrão físico (materiais utilizados e existência de banheiro interno, por exemplo), mas também aspectos relativos ao conforto: adensamento domiciliar, especialmente em relação ao número de dormitórios, e adequação climática.

Em segundo lugar, a avaliação da moradia, do ponto de vista do lugar onde ela se situa, tem implicações que vão além das questões relativas à presença de infraestrutura ou acessibilidade a serviços públicos e oportunidades de trabalho. A proximidade de externalidades negativas e de externalidades positivas dá ao lugar possibilidades concretas de conforto ou desconforto (proximidades de fontes poluidoras ou, ao contrário, proximidade de áreas verdes exuberantes, por exemplo) e também um (re)conhecimento social – posição de prestígio ou, ao contrário, estigma. Além disso, a presença de moradias em áreas de risco, seja de inundação ou de deslizamento, em áreas alagadas e outros tipos de áreas inadequadas à ocupação é representativa de baixa qualidade de vida urbana.

Por último, mas não menos importante, é relevante a avaliação da situação fundiária na avaliação da qualidade de vida urbana, sob o aspecto da habitação, uma vez que a posse ou o uso legalizado do imóvel residencial (seja qual for o tipo de reconhecimento) implica segurança, muitas vezes lastro que permite capacidade de endividamento, outras vezes signo de mobilidade social ascendente.

Infra-estrutura e serviços urbanos

Superar as carências em abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos e de águas pluviais é um requisito fundamental para a saúde e

a qualidade de vida das pessoas. (Ministério das Cidades, 2004a, p. 9)³

Mas, do ponto de vista da infraestrutura e dos serviços urbanos, é importante avaliar, além dos aspectos referentes ao saneamento básico (água, esgoto, lixo e drenagem), também aqueles referentes aos demais serviços de limpeza urbana, controle de vetores e reservatórios de doenças, e, ainda, os serviços de telefonia, energia elétrica e telecomunicações. Esse conjunto de serviços urbanos compõe as condições de habitabilidade e, portanto, permite medir a qualidade da moradia em seu sentido amplo.

Do ponto de vista do saneamento básico, obviamente, é importante medir, não apenas a extensão dos serviços, relativamente ao tamanho da população e do perímetro urbano, mas também a qualidade dos serviços. Além disso, pode-se verificar a relação entre o custo dos serviços e a renda da população (verificada a sua distribuição), de modo a examinar as reais possibilidades de acesso.

Particularmente, é preciso avaliar, no caso do abastecimento de água, sua extensão (extensão da rede; frequência do abastecimento; quantidade de domicílios com canalização interna, em relação ao total de domicílios; existência de fonte pública de água potável em áreas com baixo acesso à rede) e a qualidade da água (condições de proteção do manancial de captação; tratamento da água).

Com relação ao esgotamento sanitário, é necessário avaliar, de um lado, a cobertura do sistema (extensão da rede; quantidade de domicílios com canalização

interna em relação ao total de domicílios e quantidade de domicílios com lançamento através de fossa negra diretamente nos cursos d'água ou na superfície do terreno) e, de outro, a qualidade ambiental resultante (destino dos esgotos – tratamento ou lançamento *in natura*; existência e extensão relativa de interceptores de esgotos).

O componente *limpeza urbana* também deve ser avaliado na sua extensão (área abrangida pela coleta de lixo doméstico; abrangência de varrição e de capina) e pela qualidade ambiental resultante (disposição do lixo doméstico – “lixão” a céu aberto *versus* aterro sanitário; segurança e adequação do transporte; presença de lixo em cursos d'água ou em áreas costeiras; tratamento de esgoto industrial; coleta específica de lixo hospitalar; existência e quantidade relativa de coleta seletiva e reciclagem).

A drenagem requer tanto a avaliação da qualificação da macrodrenagem (tipo de tratamento dos fundos de vale – canalização *versus* preservação do leito e de vegetação marginal; presença de assoreamentos; presença de voçorocas) quanto a qualificação da microdrenagem (presença de esgotos domésticos na rede pluvial).

Do ponto de vista do controle de vetores e reservatórios de doenças, a avaliação do grau de controle poderia ser medido pela existência de políticas públicas de combate a vetores, legislação pertinente (código sanitário), fiscalização, etc. No entanto, a eficácia da política e, portanto, o grau de controle são avaliados com maior precisão a partir da observação da presen-

ça de doenças transmissíveis por vetores e da quantidade de indivíduos doentes em relação à população total.

Com relação aos demais serviços urbanos – telefonia, energia elétrica e telecomunicações – mantém-se o critério de avaliar quantitativa e qualitativamente, isto é, a extensão dos serviços e a sua qualidade e custo, além das possibilidades de acesso: quantidade de domicílios atendidos em relação ao total de domicílios; continuidade no funcionamento do serviço; abrangência das redes de telefones públicos e de iluminação pública. Com relação às telecomunicações, é importante, ainda, ante a necessidade de democratização da informação, avaliar o grau de universalização do acesso à Internet internamente às residências e o acesso público a ela.

Por fim, ainda que o controle ambiental não constitua um serviço ou infra-estrutura urbana, é importante, nesta seção, lembrar que o controle de emissão de poluentes é também aspecto fundamental a ser medido na avaliação da qualidade de vida urbana. Os aspectos de poluição do solo na área urbana, bem como de recursos hídricos, são observados na avaliação do saneamento básico, particularmente no que se refere à coleta, disposição e tratamento dos esgotos domésticos e industriais, bem como dos resíduos sólidos. É importante ainda considerar os aspectos referentes à poluição do ar (tanto por emissores de origem industrial como por veículos automotores) e à poluição sonora (presença de agentes poluidores; existência de canais de denúncia e fiscalização).

17

Mobilidade urbana, transporte e trânsito

A avaliação da qualidade de vida urbana, do ponto de vista da mobilidade, deve partir do princípio da Mobilidade Urbana Sustentável, entendida como

[...] um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o *acesso amplo e democrático ao espaço urbano*, através da *priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte*, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável – *baseado nas pessoas e não nos veículos*. (Ministério das Cidades, 2004b, p. 14 – grifos nossos)

18

Desse modo, o primeiro aspecto a ser avaliado é a facilidade com que os habitantes da cidade acessam os locais onde se concentram as oportunidades de trabalho, bem como as redes públicas de saúde e de educação. Quanto menor o tempo de acesso, por meios não-motorizados ou por sistema de transporte coletivo, melhor o nível da mobilidade.

O segundo aspecto diz respeito às condições para a mobilidade através de meios não-motorizados (bicicleta, charrete, carroça, cavalo, canoa), em especial segurança e infra-estrutura de apoio. A existência de boas condições, neste caso, é indicativo de melhor qualidade da mobilidade dos mais pobres, além de denotar aspecto favorecedor de melhores condições ambientais, na medida em que se trata

de modalidades não poluentes. No caso das ciclovias, principalmente em localidades com grande frequência no uso da bicicleta, é importante avaliar a qualidade do pavimento e da sinalização, verificar a existência de separação das pistas de circulação de veículos motorizados e a extensão das vias em relação ao sistema de circulação de veículos motorizados. Nos demais casos, as condições dizem respeito, principalmente, à sinalização e aos equipamentos de apoio, em especial em pontos de embarque e desembarque, por exemplo.

O terceiro aspecto é relativo às condições de circulação de pedestres: as condições dos passeios públicos; área de vias exclusivas de pedestre, principalmente nos espaços comerciais centrais, em relação às vias destinadas a veículos automotores; condições da sinalização viária; existência de equipamentos e dispositivos para garantir a mobilidade de pessoas com restrição de mobilidade, incluindo idosos, pessoas com deficiência⁴ e portadores de necessidades especiais, de modo seguro e confortável.

Além disso, o percentual de pessoas que se locomovem a pé para vencer grandes distâncias pode ser indicativo do alto custo do transporte coletivo e, por consequência, da falta efetiva de acesso aos sistemas existentes ou, ainda, da ineficiência do transporte (itinerários inadequados, baixa frequência, insegurança, falta de integração entre diversos modos de transporte, entre outros). Dessa forma, a modalidade de transporte tem uma relação com as distâncias a serem percorridas.

Com relação ao sistema de transporte coletivo, há dois grandes fatores que limitam a sua utilização e, portanto, colocam obstáculos à acessibilidade como fator de inclusão social: em primeiro lugar, o custo, vale dizer, o percentual de comprometimento da renda com transporte. Em segundo lugar, a inexistência de integração multimodal torna ainda mais onerosa a utilização do sistema e implica maior tempo de deslocamento. Nas grandes cidades, é fator de qualidade de vida a existência de uma rede estrutural integrada de média e alta capacidade. As redes serão tanto mais eficazes quando compatibilizadas com as estratégias desenvolvimento urbano e as políticas de uso do solo.

A informalidade no transporte coletivo, qual seja, a existência de transporte não regulamentado, é pernicioso para o funcionamento do sistema

[...] a informalidade inicia a desregulamentação do setor de transporte coletivo, baseada na disputa pelo passageiro nas ruas e na sua auto-regulamentação, através das associações ou cooperativas, substituindo o Estado na organização do Transporte Público. Com o passar do tempo, os operadores evitam a queda de tarifa, estabelecem reserva de mercado, demarcam seus pontos de parada, criam terminais particulares e evitam a entrada de novos operadores. (Ministério das Cidades, 2004b, p. 36)

Por fim, alguns aspectos relativos especificamente ao trânsito devem ser

objeto de avaliação: percentual de vias pavimentadas, principalmente aquelas que compõem os itinerários de ônibus, e sinalização adequada.

A relação de mortes decorrentes de acidentes de trânsito em relação ao número total de óbitos é indicativo da qualidade do trânsito. Contribuem, ainda, políticas de educação para o trânsito, as quais podem ser implementadas no nível municipal.

Fator indicativo da qualidade e gestão do trânsito é também o tempo médio de locomoção: tempos muito baixos são produto de congestionamentos viários, os quais têm impactos negativos também sobre a economia local.

Formas de organização urbana e ambiental

19

Algumas questões decorrem do primeiro agrupamento temático acima desenvolvido: em que medida os governos locais estão aparelhados para alterar a qualidade de vida urbana? Que tipo de políticas públicas estão sendo implementadas nas cidades? Que instrumentos de controle urbano e gestão da cidade estão sendo utilizados? As respostas a essas questões ensejam dois outros conjuntos de temas: de um lado, a organização político-institucional, o controle urbano e ambiental e a capacidade de investimento público municipal e, de outro, as formas de organização urbana e ambiental resultantes das políticas públicas. Começemos por estas últimas.

Uso do solo

A análise da estrutura urbana resultante do processo de formação e crescimento de uma cidade permite identificar o grau de desigualdade socioespacial presente nessa estrutura. Nesse sentido, dois aspectos podem ser avaliados: em primeiro lugar, o grau de concentração ou, o seu contrário, de mescla de grupos sociais no território urbano. Este aspecto é importante, na medida em que alguns grupos sociais têm maior poder de pressão, não só econômico-financeira, como também política, na distribuição dos recursos.

20 O segundo aspecto a ser avaliado é o grau de concentração e de centralização do uso do solo. Excetuando-se a concentração do uso industrial, que se justifica pelos impactos ambientais negativos, particularmente sobre o uso residencial, a concentração de usos residenciais ou de usos comerciais e de serviços tem resultados negativos para a qualidade de vida urbana: no último caso, vai representar ociosidade de infraestrutura em períodos fora do *horário comercial*; no primeiro caso, em geral, é indicativo de auto-segregação de grupos sociais elitizados, que buscam, no uso exclusivamente residencial, o controle da utilização do seu espaço de moradia por pessoas “de fora”. Ademais, a mescla de usos no território da cidade favorece maior proximidade na relação trabalho/moradia, com conseqüências favoráveis, como a locomoção a pé e por outros modos não-motorizados.

Essas considerações não eliminam a possibilidade das concentrações comerciais e de serviços, desejáveis na medida em que permitem a competitividade e a complementaridade de atividades econômicas. No entanto, essas concentrações, não necessariamente, são expulsoras do uso residencial.

Além disso, em cidades médias e grandes, é desejável ainda a descentralização dos núcleos comerciais e de serviços, de modo a aproximar esse tipo de concentração das áreas mais residenciais, com impactos positivos no desenvolvimento econômico das diversas regiões da cidade e na mobilidade urbana.

Espaços públicos e equipamentos culturais

A existência e distribuição equitativa de espaços públicos e de equipamentos culturais é outro aspecto importante a ser abordado na avaliação da qualidade de vida urbana.

Espaços públicos configuram conjuntos de áreas públicas de lazer, de prática esportiva, de encontro e de descanso, incluindo praças, áreas verdes, calçadões e centros esportivos. Os equipamentos culturais são edificações e espaços públicos especificamente voltados para programa governamentais e para manifestações públicas culturais e de identidades locais (desde bibliotecas, museus e centros culturais até sedes de associações e grupos culturais). É importante avaliar: o seu tamanho, perante a população moradora dos bairros

dentro do seu raio de abrangência; a diversidade de usos propiciados, em relação às diversas faixas etárias; o estado de conservação; a acessibilidade a pessoas com restrições de mobilidade e a pluralidade social na sua utilização.

Capacidade de gestão pública

O terceiro grupo de temas diz respeito à gestão pública, em especial capacidade de planejamento, ação e financiamento, além da democratização dos processos decisórios, nos diversos aspectos relativos à gestão da cidade. A qualidade de vida urbana depende muito da capacidade do governo local de exercer o planejamento e o controle do território da cidade, da sua estruturação, para implementar políticas e fiscalizar o cumprimento da regulação urbana e sua capacidade de investimento em equipamentos, serviços e infraestrutura urbana.

Controle urbano e ambiental

O controle urbano e o controle ambiental, no nível local, constituem ações públicas que permitem orientar o processo de expansão urbana de forma racional e ecologicamente equilibrada, bem como promover a justa distribuição dos recursos urbanos. Não basta identificar, no entanto, a existência de processos de controle e regulação (ainda que estes sejam aspectos a serem abordados): é necessário qualificar o tipo de controle.⁵ Dessa forma, é importante

avaliar: existência de legislação de controle do uso e ocupação do solo e de legislação ambiental no nível municipal; presença na legislação municipal e utilização efetiva de instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade; aparato administrativo para licenciamento e fiscalização (corpo técnico, estrutura organizacional); grau de articulação entre as políticas urbanas e as políticas sociais; capacidade administrativa e institucional para gestão intermunicipal compartilhada, particularmente nos municípios situados em aglomerações urbanas e regiões metropolitanas.

Democratização da gestão

Não há dúvidas de que a gestão democrática da cidade resulta em melhor distribuição dos recursos e, portanto, em melhor qualidade de vida urbana. Sob esse aspecto, é importante avaliar, em primeiro lugar, a quantidade e os tipos de mecanismos de gestão participativa: conselhos municipais (caráter deliberativo ou não; paridade; autonomia de escolha da representação; frequência de reuniões); comitês gestores de programas públicos (grau de participação das comunidades locais; grau de autonomia e poder de deliberação); orçamento participativo (avaliação qualitativa do grau de autonomia e da capacidade de decisão real sobre os investimentos).

Em segundo lugar, é preciso avaliar o grau de democratização da informação: as formas de divulgação das contas públicas e a existência, frequência e abrangência de programas de capacitação.

Estrutura de apoio à cidadania

O que chamamos aqui de estrutura de apoio à cidadania é um conjunto de mecanismos e ações voltados para a organização da vida cotidiana na cidade, e que também deve ser avaliado no dimensionamento da qualidade de vida urbana: aparato de assistência técnica e jurídica de apoio à habitação; política de educação para o trânsito; programas de capacitação de lideranças populares.

Capacidade de investimento

A capacidade de investimento mostra as condições locais para intervenções e o potencial de melhoria da qualidade de vida. É necessário medir: o tamanho das receitas próprias (captação pelo próprio Poder Público local) em relação ao total da receita; o grau de comprometimento das receitas com o custeio da máquina pública (pessoal, gastos administrativos e gastos com manutenção de equipamentos, serviços e infra-estrutura urbana) e a conseqüente

disponibilidade de receita para investimento urbano; a capacidade de endividamento.

A medição e a avaliação da qualidade de vida urbana podem constituir importante instrumento para o planejamento e a gestão urbana, na medida em que auxiliam no monitoramento da ação pública, permitem observar a desigualdade socioespacial e sua evolução e podem ser utilizadas como parâmetro para distribuição territorial de recursos, contribuindo, enfim, para os processos de tomada de decisão. As reflexões aqui apresentadas buscam sistematizar as variáveis urbanísticas a serem consideradas em trabalhos dessa natureza. Obviamente, outras dimensões da vida urbana são também objeto de medição e análise. No entanto, no âmbito do planejamento urbano, a estrutura socioespacial e as formas de gestão de sua produção constituem o cerne da ação pública. Dessa maneira, *dimensionar a equidade na distribuição espacial e no acesso social a recursos urbanos* implica, fundamentalmente, medir os aspectos constitutivos da estrutura urbana.

22

Jupira Gomes de Mendonça

Arquiteta e urbanista, doutora em Planejamento Urbano e Regional. Professora do Núcleo de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais.

jupira@ufmg.br

Notas

* Este trabalho é uma versão revista e ampliada de texto elaborado para o IDHS-Instituto de Desenvolvimento Humano Sustentável/PUC-Minas, em consultoria para a construção do Índice de Qualidade de Vida nas Cidades Brasileiras (Relatório Construção do Sistema Nacional de Indicadores para Cidades. Produto: Identificação dos indicadores ideais. Ministério das Cidades/Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais Instituto de Desenvolvimento Humano Sustentável. Projeto PNUD: BRA/04/022 - Sistema Nacional de Informações das Cidades. pp. 255-267).

- (1) Para a classificação das regiões brasileiras e sua conceituação, ver Bacelar, T.A. e Galvão, A.C. (2004).
- (2) Compõem o déficit quantitativo, segundo estudo da Fundação João Pinheiro (2002): em primeiro lugar, o déficit por reposição de estoque (domicílios que devem ser restaurados ou substituídos, devido à qualidade dos materiais usados na construção – os domicílios rústicos – e os que se encontram fortemente deteriorados, tanto os muito antigos como os que apresentam estrutura física danificada – depreciação); em segundo lugar, o déficit por incremento de estoque, que inclui a soma da coabitação familiar com os domicílios improvisados, e também os domicílios com ônus excessivo com aluguel. Podemos classificar como déficit qualitativo o que o estudo da FJP denominou moradia inadequada: relaciona-se às necessidades de melhorias habitacionais ou precariedade de infra-estrutura – carência de serviços de infra-estrutura, adensamento excessivo, inadequação fundiária urbana e inexistência de unidade sanitária domiciliar interna.
- (3) O serviço público de saneamento básico é considerado universalizado em um território quando assegura o atendimento, no mínimo, das necessidades básicas vitais, sanitárias e higiênicas, de todas as pessoas, independentemente de sua condição socioeconômica, em todos os domicílios e locais de trabalho e de convivência social, de modo ambientalmente aceitável e de forma adequada às condições locais (Projeto de Lei que institui as diretrizes para os serviços públicos de saneamento básico e a política nacional de saneamento básico – PNS, Art. 6º, Inciso XXIII, Parágrafo Único).
- (4) Em função da idade, estado de saúde, estatura e outras condicionantes, várias pessoas têm necessidades especiais para receber informações, chegar até os terminais e pontos de parada, entrar nos veículos e realizar seu deslocamento através dos meios coletivos de transporte ou, simplesmente, deslocar-se no espaço público. Essas pessoas são as consideradas Pessoas com Restrição de Mobilidade e, nesse grupo, estão incluídas as Pessoas com Deficiência. As deficiências podem ser divididas em cinco grupos, que são deficiências físicas, mentais, sensoriais, orgânicas e múltiplas. Cada deficiência gera determinados tipos de incapacidades e desvantagens ocupacionais, de orientação, de independência física e de mobilidade (Ministério das Cidades, 2004b, p. 39).
- (5) Os seus resultados são avaliados no conjunto que compõe o primeiro agrupamento temático aqui proposto.

23

Referências

- BACELAR, T. de A. e GALVÃO, A. C. (2004). "Política Nacional Desenvolvimento Regional: uma proposta para discussão". In: LIMONAD, E. et al. (org.). *Brasil Século XXI: por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas*. São Paulo, Max Limonad.
- CONGRESSO FEDERAL. (2003). Projeto de Lei que institui as diretrizes para os serviços públicos de saneamento básico e a Política Nacional de Saneamento Básico – PNS.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. (2002). *Déficit Habitacional no Brasil 2000*. Informativo CEI Demografia, Belo Horizonte.
- HARVEY, D. (1979). *Urbanismo y desigualdad social*. 3 ed. México, D.F., Siglo Veintiuno Editores.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES (2004a). *Cadernos Mcidades*, v 5. Saneamento Ambiental. Brasília.
- _____ (2004b). *Cadernos Mcidades*, v 6. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Brasília.
- NAHAS, M. I. P. (2004). Indicadores sociais como instrumentos para formulação de políticas públicas e monitoramento da qualidade de vida urbana nas cidades brasileiras. Capacitação e informação. *Cadernos Mcidades* 8. Brasília, Ministério das Cidades.