

Qualidade ambiental em cidades médias: estudo de caso da cidade de Campos dos Goytacazes

Jane Ilce Barreto de Souza*

Environmental quality in mid-sized cities: case study of the city of Campos dos Goytacazes

Resumo

Este trabalho tem como objetivo estudar a qualidade do ambiente urbano na cidade de Campos dos Goytacazes por meio da análise de indicadores associados ao trânsito local e do processo de verticalização em curso na sua área urbana. Foram realizadas entrevistas informais com os moradores das áreas de maior fluxo de automóveis e de engarrafamentos, no centro urbano da cidade, focando os principais incômodos consequentes dos mesmos e as mudanças que os moradores tiveram que fazer em suas vidas em função da intensificação do tráfego e da verticalização, outros problemas associados ao crescimento urbano. A deterioração da qualidade de vida e da qualidade ambiental urbana foi constatada pela maioria dos moradores das áreas que sofrem verticalização. Os entrevistados mostraram-se incomodados com o aumento do número de vizinhos, do barulho constante, da falta de liberdade para estacionar seus carros em suas portas e garagens, do congestionamento e da desvalorização de seus imóveis devido a perda de privacidade de seu interior construído e de suas áreas de lazer.

Palavras-chave: Qualidade ambiental. Centros urbanos de médio porte. Trânsito. Verticalização. Campos dos Goytacazes.

Abstract

This work analyzes the urban environmental quality of Campos dos Goytacazes, a mid-sized city located in Rio de Janeiro, Brazil. The evaluation was based on indicators associated to local traffic and verticalization process. Inhabitants of the most populated areas were interviewed in order to depict the main dis-

* Mestre em Engenharia Ambiental pelo IF Fluminense.

turbances caused by traffic intensification and urban verticalization. According to the interviewed, life and environmental quality has suffered severe deterioration, disturbing dwellers in terms of increasing amount of neighbors, noise levels, loss of individual freedom (parking, lack of privacy in recreational and private living areas), and consequent property devaluation.

Key words: Environmental quality. Mid-sized cities. Traffic. Verticalization process. Campos dos Goytacazes.

Introdução

Nas discussões acadêmicas, políticas e sociais, os debates sobre a qualidade de vida e a qualidade ambiental urbana são temáticas importantes e que vêm crescendo cada vez mais, principalmente quando relacionadas aos conceitos de desenvolvimento sustentável e de sustentabilidade urbana. Neste contexto, crescem também as pesquisas que procuram apontar o maior número de indicadores da qualidade de vida e ambiental urbana e suas variáveis relações buscando uma análise mais profunda da importância destes indicadores e sua influência na determinação destes índices. Espera-se, assim, auxiliar o poder público no sentido de apresentar caminhos possíveis de serem seguidos na redução dos problemas sociais urbanos e seus impactos negativos sobre a qualidade de vida e ambiental urbana.

Assim, este trabalho tem como objetivo estudar a qualidade do ambiente urbano na cidade de Campos dos Goytacazes através da análise dos indicadores de trânsito local e do processo de verticalização¹ em curso na sua área urbana.

A partir do estudo da qualidade ambiental e de seus indicadores e da análise dos impactos ambientais presentes nas cidades brasileiras como resultado do processo de urbanização ocorrido no Brasil a partir da metade do Século XX, pretende-se estudar a situação local. A caracterização da urbanização nas cidades de porte médio como a estudada tem a importância de ressaltar os impactos sociais, econômicos e ambientais bem como os problemas sociais urbanos presentes na cidade e dentre estes foi escolhido o trânsito e a verticalização para serem debatidos de forma mais profunda devido à emergência de seus processos na atualidade bem como de seus efeitos negativos sendo sentidos de forma relevante pela população local.

Metodologia

O presente trabalho se iniciou com a elaboração de uma revisão bibliográfica, seguida de visitas ao campo, realizadas no período entre os dias 2 e 24 de junho de 2008, para observar os efeitos da verticalização, bem como a intensidade do tráfego nas ruas de maior fluxo de automóveis (Av. Pelinca, no trecho compreendido entre as ruas Voluntários da Pátria e Tenente Coronel Cardoso, antiga rua Formosa; Rua Conselheiro José Fernandes no trecho entre a Av. Alberto Torres e a Av. Pelinca; na Av. Alberto Torres desde o centro até a Estação do Saco e nas Av. 28 de Março, Beira Valão e Rua Formosa em toda a sua extensão).

Foram feitas entrevistas informais aos moradores das áreas de maior fluxo de automóveis e engarrafamentos, quando foi perguntado sobre os principais incômodos consequentes dos mesmos e as mudanças que os moradores tiveram que fazer em suas vidas em função da nova realidade. As entrevistas foram feitas no mesmo período citado e entre os moradores das Ruas Formosa, 28 de Março e Avenida Pelinca, na sua maioria com moradores de casas.

Foram aplicados questionários de percepção espacial aos alunos de duas escolas, uma localizada em bairro periférico e outra em área central da cidade. Foram respondidos 30 questionários pelos alunos da Escola Municipal Vilmar Cava Barros, localizada no bairro Jockey Club, periferia da cidade. Aos alunos, moradores dos bairros próximos da escola e na sua maioria, trabalhadores do centro da cidade, foi questionado sobre tempo de duração do percurso, ocorrência de congestionamentos e frequência com que ocorrem, tempo perdido no trajeto em função dos congestionamentos e sobre as consequências para a vida de cada um desta situação que se tornou, segundo eles, diárias no seu cotidiano.

Também foram aplicados questionários aos alunos do Liceu de Humanidades de Humanidades de Campos, escola estadual localizada em área central, próxima ao antigo Fórum, hoje Câmara de Vereadores de Campos dos Goytacazes, área bastante valorizada e no entorno das regiões de maior congestionamento e verticalização. Na sua maioria, são alunos residentes em áreas periféricas e distritos que precisam se deslocar diariamente em horários de pico de congestionamentos pelas principais vias de acesso da cidade, como as Av. 28 de Março, Alberto Torres e Beira Valão. Foram aplicados 30 questionários e, aos alunos, os questionamentos foram os mesmos da outra escola. Os questionários foram aplicados no período entre 09 e 13 de junho.

Vantagens e desvantagens:

	Horizontalização	Verticalização
V A N T A G E N S	<ul style="list-style-type: none"> - redução de custos - flexibilidade para definir volumes de produção - engenharia simultânea (conhecimento de como executar alguma tarefa - <u>know how</u> - dos fornecedores) - foco no principal produto da empresa 	<ul style="list-style-type: none"> - independência de terceiros - maiores lucros - maior autonomia - domínio sobre tecnologia própria
D E S V A N T A G E N S	<ul style="list-style-type: none"> - menor controle tecnológico - deixar de obter lucros do fornecedor - alta dependência de terceiros - demissões na fase inicial - perda do vínculo para e com o empregado 	<ul style="list-style-type: none"> - maior investimento - menor flexibilidade (perda de foco) - aumento da estrutura da empresa

A busca por competitividade conduz ao surgimento de novas estratégias de produção. A opção por uma ou outra estratégia apresentada dependerá do produto, dos objetivos a serem alcançados com relação a lucros e crescimento e da capacidade de inovar de cada empresa.

Fonte: <<http://www.fem.unicamp.br/~sergio1/graduacao/EM335/Temas/HORIZONTALIZA%C7%C3O%20E%20VERTICALIZA%C7%C3O.htm>>.

Acesso em 29 set.2009.

Localização da área de estudo

A cidade de Campos dos Goytacazes é um município localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro. Com uma população de 426.154 habitantes aproximadamente, segundo o IBGE, é a maior cidade do interior fluminense, distante cerca de 280 km da

capital, a cidade do Rio de Janeiro. É também o município com a maior extensão territorial do estado, com 4037 km².



Figura 1: Mapa de localização da cidade de Campos dos Goytacazes.

Fonte: IBGE, 2000

A urbanização brasileira e as suas consequências para a qualidade de vida e a qualidade ambiental urbana

O Brasil é hoje um país urbano, uma vez que cerca de 80 % de sua população habitam em cidades. Este processo começou a se estruturar a partir da década de 40 do século XX e culminou nas décadas de 60 e 70 quando as grandes cidades brasileiras foram estruturadas. As grandes cidades, capitais em geral, passaram por um intenso processo de crescimento, decorrente da expansão populacional e industrial. Além disso, absorveram os núcleos urbanos que se organizavam ao seu redor.

A primeira fase do processo de crescimento das áreas urbanas corresponde, principalmente, às décadas de 60 e 70 e foi caracterizada por um modelo de crescimento urbano extensivo, isto é, de aumento contínuo das margens da área urbana devido ao processo de êxodo rural. O processo de metropolização² completou-se pela conurbação³ dos núcleos urbanos tradicionais à cidade central.

O modelo de organização do espaço, na fase inicial de formação das grandes áreas urbanas brasileiras, baseava-se na existência de um centro e uma periferia, definindo uma forma específica de apropriação social, econômica e política do território. O centro

concentrava as principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infraestruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda. A periferia servia para abrigar a massa da população migrante, de baixa renda. Era formada por meio de invasões, loteamentos populares e/ou clandestinos, conjuntos habitacionais e outras formas típicas de ocupação das grandes cidades dos países periféricos.

A segunda fase, que se inicia nos meados da década de 70 e se intensifica na década de 80, foi caracterizada pelo processo de substituição de antigas estruturas construídas e criação de novas áreas centrais. Surgiram as “periferias de rico”, ou seja, condomínios voltados para classe média alta e classe alta com residências de luxo. São áreas de baixa densidade, localizadas nas margens urbanas próximas às vias de acesso rodoviário ligadas a áreas centrais. Houve a substituição das estruturas construídas por um processo de verticalização de áreas residenciais relativamente bem localizadas em relação às infraestruturas e aos serviços. Os bairros tradicionais de baixa densidade e alta qualidade ambiental foram as principais vítimas da intensa verticalização. Esse movimento foi, e ainda o é, provocado pela migração intraurbana, causada pelo processo de ascensão social e, sobretudo, pela busca de símbolos como status, poder e prestígio. Alimentado pela especulação imobiliária, significou um permanente e diferenciado processo de valorização e desvalorização da terra urbana e do estoque de edificações para gerar novas centralidades.

Na periferia pobre, criou-se um ambiente urbano precário, construtivamente denso, quase sem serviços e equipamentos coletivos e com insuficiente infraestrutura, especialmente a de esgotamento sanitário.

A natureza, por sua vez, foi praticamente arrasada, sobrando apenas o relevo como registro do passado natural. Isso criou enormes problemas de insegurança ambiental, manifestos nos alagamentos, deslizamentos de morros, poluição de cursos d'água e ausência total de vegetação.

Esta representação da área urbana conforme este modelo de crescimento seria de acordo com o pensamento que, segundo Torres (2001), pode perceber a cidade como um lugar onde a natureza previamente existente foi transformada ou eliminada, dando espaço a um contexto exclusivamente humano, de onde se pode perceber essa visão da cidade como um espaço onde a natureza está morta.

Sem dúvida, o modelo centro-periferia de crescimento urbano transformou de forma profunda os ambientes naturais (rios, lagoas, os córregos etc.), ignorando suas importâncias como integrantes da paisagem urbana. As práticas urbanizadoras mais recentes, na maioria das vezes, desprezaram os ambientes naturais, aqueles mesmos que foram determinantes para a localização original das cidades. Na cidade de Campos dos Goytacazes, por exemplo, a origem do adensamento urbano está ligada à presença do Rio Paraíba do Sul, que hoje se encontra degradado, poluído e esquecido dentro da paisagem urbana, provando, mais uma vez, que o que se percebe, nas áreas urbanas, é, na

verdade, um descaso em relação aos seus recursos naturais, ignorando-os como recursos estratégicos em vista de seu potencial econômico, de melhoria da qualidade de vida, e sem cogitar sua importância para as futuras gerações.

Assim, o processo de urbanização brasileiro ocorreu em etapas a partir do meado do século XX e, na sua segunda fase, atingiu bastante as cidades de porte médio, aumentando sobremaneira sua população e criando possibilidades de mudanças na sua estrutura.

Estas cidades passam a ser responsáveis por alguns dos principais problemas ambientais enfrentados pela humanidade, antes restritos às grandes cidades e metrópoles mundiais. Essas aglomerações geram problemas como a pressão sobre os recursos hídricos (tanto pelo gasto quanto pela necessidade de coleta de esgoto) e os solos (impermeabilização, ocupação excessiva através da verticalização, descarte de lixo) afetando de forma profunda a qualidade de vida e a qualidade ambiental urbana em tais cidades, nas quais se enquadra a cidade de Campos dos Goytacazes, objeto de estudo do nosso trabalho.

Van Kamp *et al.* (2003) afirmam que a identificação da qualidade ambiental urbana é uma estratégia que vem sendo adotada em vários países e que está presente em uma série de publicações científicas, mas que, no entanto, os pesquisadores ainda se questionam sobre quais fatores poderiam determinar a qualidade ambiental, se há uma qualidade mínima que não deveria ser ultrapassada e quais os métodos e técnicas com os quais se poderia mapear, avaliar (e/ou predizer) os efeitos de determinados usos da terra para a qualidade ambiental.

De acordo com Santos e Martins (2002), o conceito de qualidade de vida surge na década de 60 do século XX, quando se analisava o crescimento econômico de uma sociedade a partir da evolução do Produto Interno Bruto (PIB) sendo este um indicador de riqueza. O modelo econômico baseado no constante aumento do PIB foi incapaz de gerar mais e melhor qualidade de vida. O que se viu, na verdade, foi o agravamento da desigualdade social, da violência e da pobreza. Houve com a aplicação deste modelo a deterioração das condições sociais e também ambientais, visto que os elementos naturais foram ignorados e utilizados de forma predatória.

Mais tarde, no final do século XX, quando o conceito de desenvolvimento sustentável se torna corrente, o conceito de qualidade de vida passa a apresentar também as dimensões social e ambiental, além da dimensão econômica já usada.

Segundo Nahas (2000), a incorporação do conceito de qualidade ambiental trouxe uma série de outras implicações à concepção e ao dimensionamento da qualidade de vida, uma vez que a qualidade ambiental, vinculada à noção de desenvolvimento sustentável, acabou por expandir suas fronteiras conceituais.

Para Young e Lustosa (2003), a questão ambiental surge como uma quarta dimensão de problemas, com interfaces com todas as demais (econômica, social e cultural), na

qual a exclusão social se manifesta de modo concreto a partir de condições precárias de habitação, saúde e de outros indicadores não monetários de qualidade de vida. No que se percebe em nosso objeto de estudo, Campos dos Goytacazes é concordante com esta ideia, na medida em que os bairros periféricos manifestam a exclusão social seja pelas condições da habitação ou pelo atendimento precário dos transportes coletivos que são escassos e têm periodicidade irregular, demorando demasiadamente nas viagens devido ao trânsito caótico e a quantidade absurda de veículos particulares.

Na concepção de Frank (2000), a qualidade de vida é o conceito central da problemática ambiental e do desenvolvimento sustentável, pois representa muito mais que um nível de vida privada, exigindo, entre outros aspectos, a disponibilidade total de infraestrutura social e pública para atuar em benefício do bem comum e para manter o ambiente sem deterioração e contaminação.

O trânsito como indicador da qualidade de vida e ambiental urbana

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de status social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas, que destacam a mobilidade individual e a prosperidade material sem precedentes. A produção mundial anual de automóveis cresceu de 11 para 53 milhões entre 1950 e 1995 (TAPIA-GRANADOS, 1998). O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento.

Problemas de fluidez do trânsito se acirraram no mundo durante as décadas de 50 e 60, com o crescimento das cidades no pós-guerra e o aumento do domínio do automóvel, sendo utilizada a construção de vias como solução, ou o aumento em sua capacidade, favorecendo e incentivando a utilização deste tipo de transporte, sem levar em conta a parcela da população que não tem acesso ao transporte motorizado, como afirma Gondim (2001). Esta política trouxe reflexos negativos, criando uma série de entraves à acessibilidade e mobilidade das pessoas, excluindo a população menos favorecida das oportunidades oferecidas pelo sistema de atividades, influenciando na qualidade de vida da população e trazendo prejuízos como a segregação dos bairros, a degradação ambiental e o aumento das distâncias aos centros de serviços e comércios, segundo Melo (2005).

Além da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso e os engarrafamentos são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano.

Uma frota de veículos cada vez maior, circulando no mundo inteiro, trouxe um aumento significativo na poluição do ar, no índice de ruídos e na transformação degradante da paisagem urbana. O excesso de gases liberados pelos motores dos automóveis

concorre decisivamente para uma proporção considerável das doenças respiratórias. No Brasil, nos últimos anos, em decorrência da estabilidade econômica, o volume de carros tem aumentado significativamente, situação esta compatível com um crescimento de cerca de 20% no consumo de combustíveis.

Um outro aspecto a ser considerado refere-se à perda de qualidade de vida, causada pela impossibilidade de encontrar espaços destinados à convivência social diante da crescente construção de espaços exclusivamente para os veículos.

O trânsito na cidade de Campos dos Goytacazes

A população urbana na cidade cresceu de forma profunda nas últimas décadas, em função do êxodo rural e do fechamento total ou parcial de grande parte das usinas de cana-de-açúcar que sustentavam a economia local da região. O aumento do número de automóveis particulares (o número de agências para venda de automóveis novos e usados mais que duplicou nos últimos 10 anos) e da população que utiliza transportes coletivos cresceu em proporção semelhante.

Porém, o crescimento ora descrito não foi acompanhado por uma ação efetiva do poder público no sentido de dotar a cidade de transportes coletivos de qualidade nem de planejar o sistema viário de forma a favorecer a mobilidade da população local. Muito pelo contrário, o poder público se omitiu permitindo que o caos se instalasse e o trânsito se tornasse um dos principais problemas da cidade e um indicador negativo na qualidade de vida e na qualidade ambiental urbana.

Assim, o que se vê pela cidade são engarrafamentos em todas as vias de acesso aos pontos principais: ao centro, áreas de concentração de escolas e ao bairro Pelinca (bairro mais nobre e central) em praticamente todos os horários de pico, ou seja, pela manhã e ao final da tarde.



Figura 2: Trânsito congestionado na área central da cidade

Fonte: <<http://www.campos.rj.gov.br>>. Acesso em: 2009

Algumas avenidas, como a Alberto Torres, a Pelinca e a 28 de Março, vias de acesso para diversos bairros da cidade, estão constantemente congestionadas gerando transtornos tanto para a população residente, por causa do barulho constante e da confusão em área tipicamente residencial quanto para a população flutuante, que perde tempo e paciência e se expõe aos gases liberados.



Figura 3: Caos no trânsito da cidade nas vias de acesso ao centro

Fonte: <<http://www.campos.rj.gov.br>>. Acesso em: 2009

Não é de estranhar que o número de residências unifamiliares nestas avenidas esteja diminuindo sendo substituídas por prédios comerciais e prédios residenciais cujas áreas térreas são ocupadas por unidades de prestação de serviço ou comércio. A Avenida 28 de Março é uma das ruas da cidade que apresenta maior quantidade de casas à venda o que significa que, se não forem tomadas providências urgentes com relação a esta situação de decrescente qualidade de vida e qualidade ambiental urbana, a tendência é que esta se torne insuportável.

Verticalização das áreas urbanas

Normalmente, a ocupação urbana se dá muito mais por interesses econômicos e sociais do que por motivos físicos, fato confirmado pela ocupação de áreas de risco, como encostas de morros, áreas ribeirinhas sujeitas a enchentes entre outras.

Assim, os adensamentos populacionais e a intensificação do uso e ocupação do solo via de regra ocorrem em áreas onde há disponibilidade de infraestrutura. Nas zonas urbanas dos municípios, a terra já se apresenta quase que completamente edificada, a intensificação do uso e ocupação do solo só podem ocorrer com a construção de edifícios de vários andares, ou seja, com a verticalização o que causa uma série de impactos negativos na água, no solo e no ar (NUCCI, 1996, 2001).

Ainda segundo Nucci (2001), o adensamento populacional leva à verticalização dando origem a uma cidade sem valor artístico, monótona e insensível além de levar à destruição do patrimônio histórico, artístico e cultural.

Vale ressaltar, porém, que os impactos ambientais são tão sérios e até mais preocupantes do ponto de vista da qualidade de vida: O aumento do volume construído no sentido vertical diminui a circulação dos ventos podendo causar o aumento da temperatura local; ocorre a maior impermeabilização do solo, uma vez que os prédios ocupam com área construída a maior porcentagem do terreno, leva a diminuição da infiltração natural do terreno aumentando a possibilidade de inundações; a cobertura vegetal diminui, reduzindo a fauna e aumentando o ruído e a poeira em suspensão.

A qualidade ambiental, as necessidades dos moradores em relação ao espaço físico e o contato com a natureza são ignorados, em função da especulação imobiliária e dos interesses capitalistas. Para Gröning (2004), no interior das cidades, devem existir espaços livres que possam satisfazer os múltiplos interesses humanos das mais variadas formas.

A crescente verticalização nas grandes cidades faz crescer também, a necessidade de espaços livres públicos para o lazer e o contato com a natureza. Esses espaços devem atender a todas as classes sociais e faixas etárias, com um mínimo de áreas construídas possível com a intenção de minimizar os efeitos das chuvas e facilitar o escoamento das águas urbanas. A criação e conservação desses espaços é dever dos órgãos públicos, pois é um compromisso social para com os cidadãos.

Verticalização na cidade de Campos dos Goytacazes

A cidade de Campos dos Goytacazes passa, nos últimos 10 anos, um processo de verticalização profunda e acelerada. A construção de domicílios plurifamiliares, antes restrito a prédios de 03 ou 04 andares, foi substituída por construções altíssimas, que chegam a 10 ou 12 andares, normalmente feitas em áreas de baixa densidade populacional e tipicamente residencial, mudando radicalmente a paisagem urbana de bairros nobres e valorizados da cidade (Pelinca, Alberto Torres e Jardim do Liceu) e trazendo para estas áreas problemas inerentes a este processo. Segundo Costa e Alves (2005), a análise da imagem de satélite Landsat 05 de 1984, composição colorida R7G4B2, observa-se que a urbanização vertical está concentrada ao redor da Praça São Salvador, se estendendo nas proximidades do Rio Paraíba do Sul na direção leste. Já na análise da imagem de satélite Landsat 07 de 1999, pode-se perceber claramente o aumento dessa verticalização não apenas ao redor da Praça São Salvador e nas proximidades do Rio Paraíba do Sul mas também nas proximidades da Av. Pelinca e da Av. Alberto Torres, áreas consideradas nobres desde o início da urbanização da cidade.

O que se vê na cidade é uma crescente verticalização sem necessidade, uma vez que a essa tem relevo plano e possibilidades claras de crescimento horizontal minimizando os impactos do adensamento populacional. Assim, prédios enormes são construídos ao lado de residências unifamiliares, promovendo a perda de privacidade dos moradores, causando o aumento do ruído pelo aumento do número de veículos e de pessoas no seu entorno. Em algumas ruas, prédios já ocupam parte significativa do quarteirão levando as inundações em caso de pequenas chuvas e transtornos para toda população local.



Figura 4: Aspecto da verticalização na cidade de Campos dos Goytacazes

Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com>>. Acesso em: 2009

É importante destacar que as construções de prédios de grande volume construído e muitos andares não foram acompanhadas de construção de infraestrutura: A rede de coleta de esgotos não foi preparada para atender a nova demanda; as ruas e o planejamento do trânsito não foram organizados para receber o aumento do número de veículos; as redes de drenagem⁴ superficial e subterrânea são foram remodeladas para atender o novo modelo de impermeabilização e escoamento instalados.



Figura 5: Vista parcial do bairro Pelinca e seu processo de verticalização
Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com>>. Acesso em: 2009

As curvas de qualidade ambiental e adensamento populacional, mais precisamente a verticalização, são inversamente proporcionais, ou seja, quanto mais se verticaliza, mais a qualidade do ambiente diminui. Assim o que se vê nos bairros de maior verticalização é a decrescente qualidade de vida e ambiental urbana com a multiplicação de impactos negativos: congestionamentos, ruídos constantes, inundações, diminuição de áreas verdes e outros.

Por parte do poder público, o que assistimos é ao mais absoluto descaso, com relação ao planejamento e controle da verticalização, com liberação de gabaritos para construção de verdadeiros “espigões” em áreas tipicamente residenciais; omissão em relação ao descontrole do trânsito, com total inércia da Empresa Municipal de transportes (EMUT), órgão responsável pela gestão do trânsito na cidade, que finge não ver a multiplicação dos problemas relativos ao trânsito; além da manutenção da mesma quantidade de áreas verdes a despeito da impermeabilização das áreas totais dos terrenos dos novos prédios em substituição aos quintais ajardinados das antigas residências, sem falar na obrigação dos órgãos públicos em relação ao crescimento dos espaços livres públicos para lazer e contato com a natureza.

Planejamento urbano como solução para a decrescente qualidade de vida e ambiental urbana

Para Flores *et al.* (1998), a qualidade ambiental é um paradigma atual dos profissionais do planejamento e dentro deste paradigma, a incorporação do conhecimento ecológico é considerada como uma estratégia para se proteger e restaurar os serviços e recursos da natureza.

Na concepção de Frank (2000), a qualidade de vida é o conceito central da problemática ambiental e do desenvolvimento sustentável, pois representa muito mais que um nível de vida privada, exigindo, entre outros aspectos, a disponibilidade total de infraestrutura social e pública para atuar em benefício do bem comum e para manter o ambiente sem deterioração e contaminação. Isto significa melhorar as condições de trânsito, controlar o processo de verticalização das áreas nobres da cidade e, assim, contribuir para a melhoria da qualidade de vida e ambiental urbana.

Deste modo, o planejamento urbano deverá contribuir para a melhoria das condições de vida da população promovendo a equidade social, a eficiência administrativa e a qualidade ambiental.

O Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) exige a regulação do uso da propriedade urbana em prol do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental, com base na utilização de mecanismos que procurem corrigir distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente, procurando o ordenamento e controle do uso do solo, de forma a se evitar, por exemplo, a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes, a poluição e a degradação ambiental. Além disso, a Lei exige uma preocupação com a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído.

No Art 37º, o Estatuto da Cidade implanta o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) que será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das questões referentes ao adensamento populacional, aos equipamentos urbanos e comunitários, ao uso e ocupação do solo, à geração de tráfego, à ventilação e iluminação e à paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Para Carrera (2005), a implementação desse direito ainda é utópica, pois os fortes estímulos negativos, sobretudo daqueles que sustentam a permanência de modelos que preservam as oligarquias e a setorização de interesses e ações, que representam acima de tudo interesses privados, afastam cada vez mais a cidade da sustentabilidade e da qualidade de vida e ambiental urbana.

A sustentabilidade das cidades vai depender, segundo Buarque (1994), da nossa capacidade de reorganizar os nossos espaços, gerir novas formas de desenvolvimento,

melhorar a qualidade de vida e superar as desigualdades socioeconômicas, como condição para o crescimento econômico. A cidade sustentável é uma construção coletiva.

Resultados e Conclusões

O estudo feito sobre a qualidade de vida e a qualidade ambiental urbana na cidade de Campos dos Goytacazes, com base nas características de trânsito e no processo de verticalização de alguns bairros na área urbana, deixa clara a necessidade da mudança na forma de organização e planejamento (ou desorganização e falta de planejamento) dessa área por parte do poder público.

É urgente uma tomada de posição do poder público no sentido de cumprir o seu papel de gestor urbano e conclamar os atores sociais envolvidos a participar do processo de planejamento urbano.

A deterioração da qualidade de vida e da qualidade ambiental urbana é visível e profunda: a maioria dos moradores das áreas que sofrem verticalização os quais foram entrevistados informalmente, mostrou-se incomodada com o aumento do número de vizinhos, do barulho constante, da falta de liberdade para estacionar seus carros em suas portas e garagens e do congestionamento, além da desvalorização de seus imóveis devido a perda de privacidade de seu interior construído e de suas áreas de lazer.

A principal reclamação dos moradores das principais avenidas, eixos de ligação do centro com os bairros fora do centro, como as avenidas Alberto Torres, Pelinca e 28 de Março, também foi com relação ao congestionamento e a dificuldade de entrar e sair de suas casas. Os próprios moradores apresentaram sugestões para resolver ou amenizar o problema como construção de vias expressas ligando o centro aos bairros distantes do centro e melhoria da qualidade de transportes públicos como alternativa ao uso do automóvel particular. Em algumas áreas do bairro Pelinca não há sequer linha de ônibus regular, ficando a população sem opção a não ser o uso do carro particular ou táxi.

Foram feitas entrevistas em uma escola municipal do curso EJA, Educação para Jovens e Adultos, que funciona no bairro Jockey Clube, à noite, cujos alunos trabalham no centro e se deslocam pela Avenida 28 de Março para chegar à escola. Todos chegam com atrasos que variam de 30 a 50 minutos por causa do congestionamento diários na avenida, ficando prejudicados uma vez que perdem 1 ou 2 aulas todos os dias.

É preciso buscar a construção democrática de políticas públicas como um processo que envolve necessariamente a existência de espaços e redes de articulação entre o poder público e a sociedade civil. Como afirma Dowbor (1999), o poder local, com seus instrumentos básicos, que são a participação comunitária e o planejamento descentralizado, constitui um mecanismo de ordenamento político e econômico de grande eficiência.

Notas

¹ **Verticalização:** é a estratégia que prevê que a empresa produzirá internamente tudo o que puder, ou pelo menos tentará produzir. Foi predominante no início do século, quando as grandes empresas praticamente produziam tudo o que usavam nos produtos finais. É definida como uma estratégia em que a empresa “faz tudo”. A verticalização era decorrente da preocupação em manter o controle sobre as tecnologias de processo, de produtos e negócios (segredos industriais), entre outras. Porém, o elevado número de atividades realizadas internamente acarretou problemas gerenciais devido ao aumento do porte da empresa, e atividades não ligadas diretamente ao negócio principal, com consequências para a perda da eficiência e o aumento do custo de produção. A horizontalização passou a ser uma opção para a manutenção da competitividade das empresas. Entende-se por horizontalização a estratégia de comprar de terceiros o máximo possível dos itens que compõem o produto final ou os serviços de que necessita. É tão grande a preferência da empresa moderna por ela que, hoje em dia, um dos setores de maior expansão foi o de terceirização e parcerias. De um modo geral não se terceiriza os processos fundamentais, por questões de detenção tecnológica, qualidade do produto e responsabilidade final sobre ele. Pode ser definida como uma estratégia em que a empresa “faz bem algumas coisas”.

² **Metropolização** é o processo em que as cidades de uma região metropolitana (ou apenas uma cidade fora de região metropolitana) estão em via de se tornarem uma metrópole, ou seja, prestes a abrigar mais de 1 milhão de habitantes em uma região (não necessariamente, ser menores que um país) ou apenas em uma cidade. No Brasil, é um fenômeno recorrente, pois se até 1960 o país tinha apenas duas cidades com mais de um milhão de habitantes. Este número hoje é bem superior. Este processo, cumpre ressaltar, costuma, ao menos no que se refere ao Brasil, vir acompanhado de um sem número de problemas sociais originados quer da precariedade das condições dos migrantes que chegam à área em processo de urbanização, quer da oferta reduzida de infraestrutura por parte das comunidades urbanas que estão sendo metropolizadas. Ressalta-se também que o processo de metropolização pode ocorrer sem que haja necessariamente a formação de uma metrópole. Isto ocorre em áreas metropolitanas em que, mais do que a influência de uma metrópole sobre áreas adjacentes, se percebe um reajando das governanças locais em prol de maior cooperação, como é o caso das áreas metropolizadas de Santa Catarina, Portugal e da Espanha. Assim, criam-se áreas metropolitanas como as do Minho, A Coruña e Joinville, que são áreas metropolitanas sem metrópole. Neste caso, em função mesmo do planejamento prévio, as consequências sociais costumam ser mais positivas.

Fonte: <<http://www.babylon.com/definition/metropoliza%C3%A7%C3%A3o/Portuguese>>. Acesso em 29 set.2009.

³ **Conurbação** (do latim *urbis*, cidade) é a unificação da malha urbana de duas ou mais cidades, em conseqüência de seu crescimento geográfico. Geralmente esse processo dá origem à formação de regiões metropolitanas (grandes centros populacionais, que consistem em uma (ou, às vezes, duas ou até mais) grande cidade central (uma metrópole), e sua zona adjacente de influência.) Contudo, o surgimento de uma região metropolitana não é necessariamente vinculado ao processo de conurbação.

Fonte: <<http://www.babylon.com/definition/conurba%C3%A7%C3%A3o/Portuguese>>. Acesso em 29 set.2009.

Referências

BRASIL. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 18 jun. 2008.

BUARQUE, S. C. Metodologia de planejamento do desenvolvimento sustentável. Recife: IICA, 1994.

CARRERA, F. Cidade sustentável: utopia ou realidade? Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2005.

COSTA, A. N. & ALVES, M.G. Monitoramento da expansão urbana no município de Campos dos Goytacazes, RJ utilizando geoprocessamento. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 12., 2005. Anais...[Sl: Sn], 2005.

DOWBOR, L. O que é poder local?. São Paulo: Brasiliense, 1999.

FLORES, A.; PICKETT, S.T.A.; ZIPPERER, W.C.; POUYAT, R.V.; PIRANI, R. Adopting a modern ecological view of the metropolitan landscape: the case of a greenspace system for the New York City region. Landscape and Urban Planning, v.39, p. 295-308, 1998. Disponível em: <www.elsevier.com/locate/landurbplan>. Acesso em: 15 jun. 2008.

FRANK, M. W. Análise geográfica para a implantação do Parque Municipal de Niterói, Canoas – RS. In: SUERTEGARAY, D. M.; BASSO, L. A.; VERDUM, R. Ambiente e lugar no urbano: a grande Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2000.

GONDIM, M. F. Transporte não motorizado na legislação urbana do Brasil. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, 2001.

GRÖNING, G. A questionabilidade do conceito de paisagem. RA'E GA – o espaço geográfico em análise, n. 8, p. 9-18, 2004. Curitiba: UFPR. Departamento de Geografia, 2004.

MELO, F. B. Proposição de medidas favorecedoras à acessibilidade e mobilidade de pedestres em áreas urbanas: estudo de caso: o centro de Fortaleza. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, PETRAN, 2005.

NAHAS, M.I.P. O índice de qualidade de vida urbana de Belo Horizonte: experiência de construção e perspectivas de aplicabilidade de um instrumento urbanístico na gestão da cidade. Curso de Gestão Urbana e de Cidades - Escola de Governo da Fundação João Pinheiro. Belo Horizonte, 2000.

NUCCI, J.C. Qualidade ambiental e adensamento urbano. São Paulo: Humanitas/FA-PESP, 2001.

SANTOS, L. D. ; MARTINS, I. A qualidade de vida urbana: o caso da cidade do Porto. Investigação – Trabalhos em Curso, n.16, maio 2002.

TAPIA-GRANADOS, J. A. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. Revista Panamericana de Salud Pública, 1998.

TORRES, H.G. População e meio ambiente urbano: breve discussão conceitual. ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS DA APEP, 19., 2001.

VAN KAMP, I.; LEIDELMEIJER, K.; MARSMAN, G.; DE HOLLANDER, A. Urban environmental quality and human well-being. Towards a concepts framework and demarcation of concepts; a literature study. Landscape and Urban Planning, n. 65, p. 5-18, 2003. Disponível em: <www.elsevier.com/locate/landurbplan>. Acesso em: 20 maio 2008.

YOUNG, C.E.F.; LUSTOSA, M. C. J. A questão ambiental no esquema centro-periferia. Niterói: Economia, 2003.