

QUALIDADE DE VIDA E URBANIZAÇÃO: UMA ANÁLISE A PARTIR DO “CENTRO” DA CIDADE DO RECIFE/PE

CALIDAD DE VIDA Y URBANIZACIÓN: UN ANÁLISIS DESDE EL “CENTRO” DE RECIFE/PE

Ítalo César de Moura SOEIRO¹
Sara Nathaly Brasil de Andrade FERREIRA²
Robson Soares BRASILEIRO³

RESUMO

Os estudos relacionados à qualidade de vida urbana vêm se intensificando, isso devido a vários entraves vivenciados nesse espaço, como: a violência, a baixa rede de saneamento básico, as péssimas condições de mobilidade entre tantas outras. O caos urbano está constantemente relacionado à falta de planejamento urbano e crescimento desordenado das grandes cidades entre outros fatores. Na atualidade, a cidade é vista como *lócus* da produção do capital e sua dinâmica combinada e desigual, em outras palavras uma produção do espaço que visa à acumulação do capital em benefício de uma pequena minoria. Esse cenário não é diferente na produção do espaço urbano da cidade do Recife, haja vista, que segue a mesma dinâmica das demais metrópoles do país. O objetivo deste artigo é realizar uma análise sobre alguns entraves destacados por entrevistados no centro da cidade do Recife, apontados como prejudiciais a melhoria da qualidade de vida. Ao diagnosticar esses aspectos, foi possível identificar a sua relação com a configuração espacial e as estruturas urbanas da cidade.

Palavras-Chave: qualidade de vida; planejamento; estruturas urbanas; acumulação do capital.

RESUMEN

Estudios relacionados con la calidad de la vida urbana se ha intensificado, dado todos los problemas relacionados con este espacio, la violencia, la falta de movilidad entre muchos otros. El caos urbano está en constante relación con el crecimiento incontrolado de las grandes ciudades, la falta de planificación y un espacio de producción que tiene como objetivo la acumulación de capital. No es diferente en el producción del espacio en la ciudad del Recife. El propósito de esta comunicación es hacer un análisis de los puntos planteados por la población de rotación de la centralidad comercial de la ciudad de Recife como perjudicial para su calidad de vida. Mediante el análisis de los puntos de carga, se observó que estaban estrechamente relacionados con la estructura espacial y la estructura urbana de la ciudad.

Palabras-clave: calidad de vida; planificación; estructuras urbanas; acumulación de capital.

¹ Graduando do curso de Licenciatura em Geografia e membro do PET/Geografia – UFPE.
E-mail: italosoeiro@gmail.com

² Graduando do curso de Licenciatura em Geografia e membra do PET/Geografia – UFPE.

³ Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia PPGEO/UFPE e Membro do Laboratório de Estudos Sobre Espaço, Cultura e Política – LECgeo.

1. INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, as inquietações e preocupações na busca por qualidade de vida nas cidades têm se intensificado isso devido ao crescimento da população residente neste espaço quanto à expansão do seu perímetro, seja pela especulação imobiliária, seja pela segregação espacial que territorializa grande parcela da população nas imediações periféricas do centro da cidade ou pela própria ausência de políticas públicas urbanas que durante décadas relegou as reais necessidades da cidade e dos sujeitos sociais. Portanto, o adensamento populacional, sem o devido planejamento, tem gerado uma série de consequências negativas à dinâmica urbana, tais como enchentes, tráfego intenso de veículos, sobrecarga de transporte urbano e todo tipo de poluição (SILVA; BENJAMIN, 2011). No dizer de Corrêa (2003) a dinâmica dos sujeitos sociais intensifica um processo de reorganização espacial da cidade, pois:

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. É preciso considerar, entretanto que, a cada transformação do espaço urbano, este se mantém simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, ainda que as formas espaciais e suas funções tenham mudado (CORRÊA, 2003, p.11).

Nesse contexto observa-se uma modernização conservadora em alguns centros urbanos, principalmente nas grandes cidades, onde a dinâmica do capital e o fluxo de pessoas são mais intensos. Esse cenário tem sido bastante comum no Recife – “cidade anfíbia” (uma analogia as cidade de Veneza na Itália e Amsterdã na Holanda) cortada por rios, pontes e a exuberância do verde dos manguezais ao mesmo tempo retratando uma contradição entre o histórico de glória, o moderno de ascensão e o pós-moderno da precariedade social. Um verdadeiro jogo de escalas que, te tão próximo apresenta realidades distintas, mas ao mesmo tempo se mesclando a dinâmica urbana. O Recife dos “homens caranguejos” retratado por Josué de Castro, “a cidade da lama ao caos” cantada por Chico Science, enfim o Recife dos poetas, dos guerreiros a cidade do povo.

Nesse contexto de passado histórico tão presente no imaginário de sua população, do simbolismo de suas paisagens (as pontes, os carnavais, o sítio histórico) e da realidade da precariedade social na atualidade, observa-se na cidade do Recife a existência de duas centralidades principais analisada neste trabalho, uma corresponde ao “centro” comercial, equivalente aos bairros de São José, Boa Vista, Santo Antônio, dentre outros e, a outra ao bairro de Boa Viagem – centro empresarial e imobiliário, além de algumas sub-centralidades, como destaca o Plano de Mobilidade da Cidade do Recife (2008).

Uma característica comum da metrópole moderna é a existência de uma área onde se concentram as principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transportes interurbanos e intra-urbanos. Esta área, conhecida como Área Central, resulta do processo de centralização indubitavelmente um produto da economia de mercado levado ao extremo pelo capitalismo industrial (CORRÊA, 2005, p. 123).

Esse agrupamento do mercado de trabalho, comércio e serviços em poucas áreas, vem apresentando como consequência uma concentração do fluxo de pessoa, que tem como vetor atrativo as centralidades. Segundo Corrêa (2003) a política de renovação urbana tem por finalidade a segregação espacial da parcela da população de baixa renda que reside, ou até então residiam nos centros urbanos, pela ascensão de uma classe média residindo em novos edifícios, concomitantemente substituindo a função social das infraestruturas urbanas. Ainda segundo o autor acima: a segregação é um processo que origina a tendência a uma organização espacial em áreas de “forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas” (CORRÊA, 2005, p. 131).

Boa parte da população rotativa da área em estudo provem de bairros distantes e, até mesmo dos municípios circunvizinhos como: Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Camaragibe, Paulista, entre outros. Essa relação de escalas dentro da região metropolitana da cidade do Recife conjugada as deficientes estruturas de mobilidade urbana corroboram bastante para a pouca eficiência dos fluxos de retorno, isto é, os horários de *rush* são dificultados principalmente pelas questões de mobilidade urbana ou se preferir uma infraestrutura viária ineficiente as reais condições da cidade e sua população. A partir destas observações, a hipótese que norteará esse trabalho será: a organização espacial da cidade do Recife, e as infraestruturas urbanas disponíveis na atualidade estão interferindo nos padrões culturais, simbólicos e na qualidade de vida dos sujeitos sociais?

A referida pesquisa não pretende analisar o conceito de qualidade de vida, nem tão pouco esgotar o debate sobre o mesmo, mas sim, as suas dimensões e relações deste conceito com o espaço. Entretanto, não se pretende neste artigo responder “o que é qualidade de vida”, isso devido a sua relatividade e complexidade, pois se compreende esse conceito como algo que varia de acordo com a cultura, seu período histórico e recorte espacial.

Além disso, seria bastante audacioso neste trabalho tentar definir qualidade de vida e sua contribuição para o bem estar de um indivíduo ou grupos de pessoas, uma vez que, o referido conceito têm incorporado muitas mudanças ao longo dos séculos. No dizer de Azevedo (2004) o termo qualidade de vida tem assumido diversas posturas ao logo dos tempos, nas sociedades antigas era não quebrar. Já nós séculos XVIII e XIX o termo qualidade de vida, esta associado a uma vertente possibilista, isto é, era a vida na cidade e o domínio do ser humano sobre a natureza. “A partir do século XX a qualidade de vida se constitui em uma busca utópica do ser humano, um “ideal da contemporaneidade” transformado em consumo (BARBOSA, 1996, p.125 *apud* AZEVEDO, 2004, p. 25). Assim, percebe-se que na atualidade o referido termo esta cada vez mais associado ao mundo pós-moderno, ou seja, a sociedade do consumo, ao meio técnico científico-informacional e à vida urbana. No dizer da autora acima citada o referido termo estaria transitando em um campo semântico

polissêmico de outro as ideias de desenvolvimento sustentável articulada à ecologia humana e aos direitos sociais.

“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 dos elementos que determinada sociedade considera seu padrão de conforto e bem-estar” (MINAYO; HARTZ; BUSS, 2000, pp.8-10 *apud* AZEVEDO, 2004, p. 26).

Portanto, ao estudar os reflexos da urbanização e das estruturas urbanas da cidade do Recife inserindo ao debate algumas reflexões sobre a qualidade de vida da população rotativa do recorte espacial em estudo, foi necessário identificar previamente qual a significado e os aspectos que a população consultada apontaria como qualidade de vida, ou seja, o significado de qualidade de vida para os sujeitos sociais deste espaço. Para isso analisou-se a intensidade com que essa relação interfere no modo de vida da população pesquisada. A partir dessas reflexões, selecionaram-se os seguintes pontos para análise da relação acima mencionada:

- a) A articulação entre qualidade de vida e urbanização;
- b) Identificar qual o referencial de qualidade de vida para os sujeitos sociais da pesquisa a partir das estruturas e dinâmicas urbanas da cidade;
- c) Observar se as funções urbanas e suas estruturas espaciais na cidade Recife interferem na qualidade de vida de sua população.

2. URBANIZAÇÃO NO BRASIL

A urbanização como processo, e a cidade como forma de concretização deste processo, marcam profundamente a sociedade contemporânea. Essa relação muitas vezes dificulta pensar a cidade a partir de uma trajetória histórica no intuito de se refletir sobre a sua existência e importância. Compreender a cidade na atualidade é vivenciar o seu cotidiano, participar da sua dinâmica, dos seus fluxos é estar inserido neste espaço muitas vezes contraditório, combinado e desigual. É entender quais os processos de sua configuração, a complexidade da organização sócio-espacial que explicam a grandiosidade da urbanização. Nesse sentido, é pertinente uma breve análise histórica como forma de contextualizar e situar o leitor sobre as reflexões deste trabalho. Assim sendo, cabe aqui uma breve análise histórica de sua gênese e, a tentativa de reconstruir, ainda que de forma simplificada, a sua trajetória. Desta forma entende-se que o espaço é história e nessa perspectiva, é resultado cumulativo do tempo como afirma Sposito (2012).

No início do processo de industrialização a partir do surgimento de um mercado de escala nacional, a modernização econômica do Brasil ficou centralizada na região Sudeste, tendo as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo concentrado a partir da década de 1930, a maior parte da produção industrial nacional, o que tornou essa região o principal pólo de atração demográfica das demais regiões brasileiras. Segundo Araújo (1995) a região Sudeste do país concentrava na década de 1970

praticamente 80% do parque industrial do país, sendo que 45% dessa estrutura concentrava-se na cidade de São Paulo e mediações. De início observa-se o quadro de desigualdades sócio-econômica entre as demais regiões, fator este que afetará o desenvolvimento de algumas metrópoles principalmente no Norte e Nordeste do país, bem como o dinamismo das cidades medias.

A partir do Pós - II Guerra Mundial o Brasil intensificou o processo de modernização dos centros urbanos e, de sua base econômica, principalmente na região Sudeste. Com base nessa estratégia o território brasileiro começa a ser dotado por alguns serviços de infraestrutura proporcionando a entrada do capital estrangeiro (indústrias multinacionais). As grandes cidades eram o meio técnico apto a receber inovações tecnológicas e atividades produtivas mais avançadas (modernização industrial). Dessa forma a intensa urbanização ocorrida no Brasil (1960), a partir do quadro mencionado acima, está diretamente relacionada à intensificação da modernização econômica do país, assim como ao agravamento dos problemas sócio - econômicos decorrentes dos baixos investimentos nas demais regiões brasileiras. Ao analisar os índices de desenvolvimento econômico no país, principalmente a partir da década de 1950 constata-se um aumento do crescimento urbano e das taxas de urbanização:

Essa década registrou o maior dinamismo em termos do surgimento de novas cidades e passagem de cidades para classes superiores. Um determinante óbvio desse vigor urbanizante foi o período de maior crescimento demográfico já verificado na história brasileira. Mas este fator coincidiu com uma transformação social de extraordinária amplitude e intensidade em todos os setores. Sem entrar em detalhes, basta recordar que foi o período em que o país reequipou seu parque industrial, implantando a indústria pesada, iniciou as mudanças na estrutura agrícola, transferiu a capital para o centro do país, construiu elos de interligação rodoviária entre as diversas partes do país, ocupou novas fronteiras e provocou uma enorme emigração inter-regional; em fim, foi um período de transformações profundas em curto espaço de tempo. (MARTINE *et al.*, 1988, p.27).

A região Sudeste, por exemplo, área de “vocação” industrial, sofreu diretamente os reflexos do processo de industrialização/urbanização. Tal fato desencadeou uma ocupação desorganizada e muitas vezes sem planejamento do espaço urbano, interferindo no equilíbrio até então existente entre potencialidades sócio-ambientais e as necessidades da população urbana. Esse contexto acarretou, em muitos casos, uma ocupação não planejada do espaço urbano, ocasionando o aumento da violência, da degradação ambiental, além de outros problemas relacionados à qualidade de vida urbana (CECCATO; FORESTI; KURKDIJAN, 1993). Soma-se, a esse contexto os processos de higienização⁴ dos centros urbanos de algumas capitais como Recife e Rio de Janeiro na década de 1950, onde grande parcela da população que residiam no centro da cidade foram expulsas para as áreas de morros ou periferia da cidade. O resultado desse contexto foi destruição de parte do patrimônio arquitetônico e histórico dessas cidades (derrubada dos cortiços, sobrados e mocambos), abertura de avenidas largas e

⁴ Na atualidade junto a alguns movimentos sociais ligados ao espaço urbano têm se constatado muito a presença do termo “limpeza social”, que seria os novos processos de exclusão social efetivado pela implementação de grandes projetos urbanos ou urbanísticos que não incluí a população e muitos menos as suas reais necessidades.

mudanças nos hábitos do cotidiano urbano, se preferir a interpretação aos moldes do “padrão europeu”.

3. URBANIZAÇÃO NO RECIFE

A cidade do Recife, situada na mesorregião metropolitana que recebe seu nome, é o maior centro urbano de Pernambuco, limita-se a norte com as cidades de Olinda e Paulista; ao sul com os municípios de Jaboatão dos Guararapes; a oeste com Camaragibe e São Lourenço da mata; a leste com o Oceano Atlântico. O Recife surgiu a partir da área portuária que servia à cidade de Olinda, construído para escoar o Pau-Brasil e os produtos das atividades agro-açúcareiras da então capital pernambucana. Porém em 1631, Olinda é ocupada e destruída pelos holandeses e posteriormente sua população é transferida para Recife, que se torna a sede do domínio holandês, consolidando assim o Recife como o centro do Nordeste açucareiro.

Atualmente, na sua distribuição territorial, ocorre um agrupamento do comércio e dos serviços em uma determinada área, denominada pela população como o “centro da cidade”, onde não é o centro geográfico, porém é um “centro” de atividades econômicas, culturais, jurídicas e políticas. Essa aglomeração não é advinda de ações planejadas ou muito menos pensadas, mas sim, a partir de uma gênese sócio-histórica. O porto do Recife se localiza exatamente neste núcleo histórico. Desta forma o comércio na localidade foi bastante estimulado com a presença da estrutura portuária, que viabilizou assim, a concentração do comércio e dos serviços neste espaço. Essa concentração na atualidade vem ocasionando o aumento no fluxo de pessoas e veículos na localidade, pois por ter uma centralização dos serviços é notório que os fluxos também sejam mais adensados. Segundo Corrêa foi a partir de estruturas com acessibilidade, terminais ferroviários que determinados espaços na cidade foram ganhando notória importância.

Próximas a estes terminais, vão se localizar aquelas atividades, muitas delas então nascentes ou em ampliação, voltadas para o mundo exterior à cidade, o comércio atacadista, depósitos, escritórios e a indústria: a localização junto aos terminais de transporte era essencial, significando diminuição de custos. Estas atividades criaram enorme mercados de trabalho, fazendo com que a área se tornasse, além de foco de transporte inter-regionais, o foco de transportes intra-urbano, que também, a partir da segunda metade do século XIX, foram largamente ampliados. Emerge assim uma área de maior acessibilidade dentro da grande cidade (CORRÊA, 2003, p. 39).

Portando a partir da citação acima pode-se aferir que a centralização de serviços e infraestruturas em determinadas partes do núcleo da cidade foram fatores determinantes para o maior dinamismo de algumas porções do espaço urbano, assim como a ampliação de sua área comercial. No Recife identifica-se a existência de duas centralidades: uma corresponde ao centro comercial, ou seja, “o centro da cidade” que corresponde aos bairros de São José, Boa Vista, Santo

Antônio, entre outros, e a outra ao bairro de Boa Viagem que é um centro empresarial e imobiliário, como acusa o Plano de Mobilidade da Cidade do Recife (2008).

4. SURGIMENTO DE UMA CIDADE

Segundo Carlos (2011), a sociedade e o espaço não podem ser vistos de forma desarticulada, pois a cada estágio do desenvolvimento da sociedade, corresponderá por consequência ao estágio do desenvolvimento da produção do espaço, onde de um lado a sociedade se apresenta com o seu trabalho, suas técnicas e instrumentos; do outro lado o meio natural. Ainda segundo esta autora, na relação do homem com a natureza, produz-se:

- A natureza modificada, transformada, reproduzida;
- Os produtos necessários para à sobrevivência da sociedade, capazes de satisfazer suas necessidades
- Novas relações sociais, modos de pensar e de vida, cultura, idéias, etc.

O surgimento de uma cidade vincula-se a uma ou mais funções urbanas. Desta forma uma cidade pode ser industrial, cultural, comercial, administrativa ou política, como demonstra Carlos (1992). O Recife, a princípio, uma cidade portuária, logo desenvolveu sua função comercial. Tornou-se uma cidade de poucos empreendimentos industriais, mas de diversas atividades comerciais. É um espaço de luta entre os agentes urbanos de produção deste espaço. Pode-se dizer que é fruto das atividades econômicas, culturais, ideológicas, políticas e sociais que se desenvolveram nas relações humanas sobre aquele determinado espaço. Em outras palavras é resultado de sua história. As especulações tanto comerciais quanto imobiliárias se tornaram, ao longo do tempo, os traços mais claros de sua dinâmica de expansão, porém junto a esse contexto, aumenta a segregação espacial e social. Segregação esta que é responsável por boa parte dos fenômenos que ameaçam a qualidade de vida de sua população.

Segundo Castilho (2011), o Recife, desde os primórdios da sua formação histórico-territorial, possui uma organização espacial muito desigual, resultado de uma lógica de organização onde predominaram interesses voltados à ampliação dos fluxos econômicos, transformando tudo em mercadoria. O autor destaca que o Marx já nos alertava em suas reflexões teóricas, argumentando que, no capitalismo, existe uma tendência da transformação de tudo em mercadoria, inclusive, o espaço.

Sob o capitalismo, existe uma tendência à “homogeneização” dos lugares a fim de inserí- los na dinâmica das relações de mercado alienando a sociedade em todas as suas dimensões, incluindo a dimensão espacial dos homens banais. Nesse sentido, os lugares passam a ser produzidos para atender, de preferência, aos interesses da acumulação de capital; o que se faz mais grave nos lugares em que a globalização torna-se ainda mais perversa como é o caso de Recife e de sua área metropolitana (CASTILHO, 2011, p.100).

Com base nestas observações da realidade socioterritorial do processo de produção do espaço urbano do Recife, percebe-se um “modelo” de desenvolvimento desigual, ou seja, o espaço urbano é produzido para garantir principalmente os interesses da acumulação de capital, transformando tudo em mercadoria como alertou Castilho. Assim fica evidente que o espaço urbano se constitui como *locus* da acumulação do capital, não é produzido pensando no suprimento de necessidades ligadas a qualidade de vida. O que se constata na realidade é que ao longo do processo de formação territorial da cidade, o seu espaço tem sido organizado, sobretudo, para facilitar os fluxos econômicos e garantir a expansão do capital.

Neste contexto, o Estado vem perdendo sua capacidade reguladora em defesa do interesse público toma critérios mercadológicos com base no neoliberalismo para estabelecer as políticas públicas, e ignora a realidade social local. Nesse sentido a população encontra-se inserida em uma lógica de consumidores e não sujeitos sociais. Portanto, verifica-se que as empresas se mobilizam para atender aqueles que têm poder aquisitivo de compra. Já os sujeitos sociais que não podem arcar com os custos, ficam as margens da sociedade não se inserindo nos planos desses novos produtores do espaço urbano.

5. QUALIDADE DE VIDA

Como tido anteriormente o termo qualidade de vida está associado habitualmente a uma gama de conceitos tais como: bem-estar, condições de vida, nível de vida, satisfação e estilo de vida dos cidadãos, amenidades ambientais, entre outros (DIAZ, 1985, *apud* CECCATO; FORESTI; KURKDIJAN, 1993). Ainda segundo esses autores os primeiros estudos sobre qualidade de vida datam do século passado no qual qualidade de vida seria a:

à combinação dos elementos físicos que compõem as atitudes materiais e culturais da população, num conjunto de valores, normas de conduta e dos fatores geográficos que constituem o meio no qual a população satisfaz suas necessidades básicas de alimentação, saúde, habitação, condições de trabalho, vestuário, entre outros (DIAZ, 1985, *apud* CECCATO; FORESTI; KURKDIJAN, 1993, p. 33).

Compartilhamos do caráter subjetivo do conceito de qualidade de vida trazido por Saarinen e (1980, *apud* CECCATO; FORESTI; KURKDIJAN, 1993), enfatizando “a percepção da população frente a certas dimensões da qualidade de vida urbana, avaliando o espaço em relação às necessidades fisiológicas e culturais, que resulta de um juízo de valor sobre o espaço vivido”. Nesse sentido entende-se espaço vivido como a estrutura oculta do espaço como aparece para nós em nossas experiências concretas como membros de um grupo cultural como afirma Relph (1976). É importante frisar que o espaço vivido é permeado a todo tempo pela subjetividade e identidade de pertencimento a determinado lugar e suas relações sociais.

Da mesma forma que não se encontra pessoas iguais no mundo não é possível encontrar espaços idênticos e que estejam submetidos às mesmas condições. Assim acreditar que a construção de um conceito de qualidade de vida, fechado e objetivo que poderá expressar o que é qualidade de vida para qualquer população de determinado espaço seria um equívoco. A relação espaço/população se dá pela dialética. Assim, a forma como o espaço é reconfigurado e como transforma a população que se apropriando dele vai ser distinta em cada caso a ser analisado. Nesse contexto as reflexões sobre qualidade de vida neste artigo parte das percepções objetivas e subjetivas dos sujeitos sociais entrevistados. Levando-se em consideração também o cotidiano dessas pessoas, bem como as transformações sócio-ambientais. Segundo Azevedo (2004) pesquisas desenvolvidas por alguns autores sobre qualidade de vida e condições sócio-ambientais foram identificados três eixos de discussões pertinentes ao tema:

Um primeiro eixo diz respeito à satisfação e acesso a bens básicos como educação, transporte, emprego, alimentação, saneamento ambientalmente adequado, serviço de saúde, etc., e à qualidade do acesso a esses bens, como sistemas de educação e saúde eficientes e que atinjam seus objetivos; sistema de transportes coletivos satisfatórios; alimentação e salários condizentes com as necessidades do indivíduo e de sua família. O segundo eixo diz respeito ao acesso aos bens fundamentais para complementação da vida dos indivíduos como cultura; lazer; relações afetivas e sexuais plenas; relações familiares fundamentais; relação com a natureza; relações plenas com o trabalho. E, por último, o terceiro eixo, denominado de bens ético-políticos por compreender o acesso às informações que dizem respeito à vida do cidadão, colocadas de forma clara e objetiva, a participação política e o envolvimento nas causas coletivas, participação na gestão local da vida cidadina e a cidadania (BARBOSA, 1996, p.150 *apud* AZEVEDO, 2004, p. 32).

Portando, verifica-se que o termo qualidade de vida, além de possuir uma gama de subjetividade vai variar de acordo com o tempo, necessidade da população, interesses, poder de compra dentre outros atributos. Porém o importante é que a reflexão abordando o referido termo esteja pautada nas considerações acima mencionadas.

6. METODOLOGIA

No procedimento metodológico, foi necessário elaborar uma série de entrevistas, no total de 216, a fim de identificar opiniões e avaliações pessoais dos sujeitos sociais, permitindo, assim, compreender qual a significação e os aspectos que a população estudada destacaria como qualidade de vida. Para ser feito esse registro foi utilizado um conjunto de recurso técnicos e diário de campo. O foco destas entrevistas foram pessoas que fazem migração pendular a centralidade comercial, ou seja, pessoas da própria cidade do Recife e de municípios vizinhos.

Após as entrevistas, foram realizadas as análises e refinamento dos depoimentos com o objetivo de traçar uma noção de qualidade de vida para entrevistados, ou seja, qual a concepção de qualidade de vida para essas pessoas. Os depoimentos contendo os pontos referenciais para a pesquisa

foram anotados e esquematizados em forma de conjuntos, onde as interseções expressaram os pontos semelhantes nos discursos dos entrevistados, como pode ser observado na (figura 1)

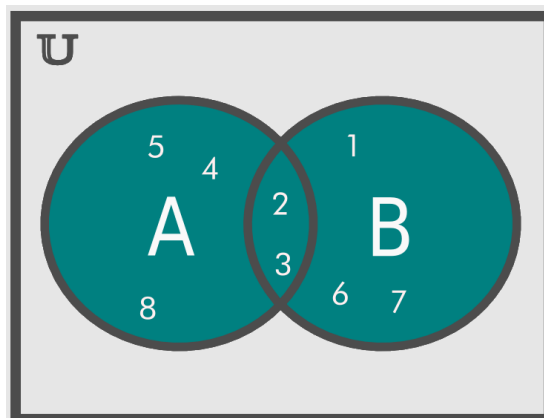


Figura 1. **Modelo Representativo da Metodologia**
Fonte: tscvalentin.blogspot.com, 2013.

Tomando como simulação, pode-se aferir a seguinte interpretação: se o entrevistado “A” destacar como fatores que contribuem para a baixa qualidade de vida os pontos 5, 4, 2, 3 e 8 hipoteticamente e o entrevistado “B” destacar, 1,2, 3, 6 e 7, teria-se dois pontos em comum (2 e 3). Estes pontos são a interseção, ou seja, as questões semelhantes e que se repetiram com maior frequência e intensidade durante as entrevistas realizadas com os sujeitos sociais. A partir dessas interseções, foram analisados e selecionados os pontos que estariam relacionados às estruturas urbanas e com os processos de produção do espaço da cidade do Recife. É importante frisar que durante a elaboração da metodologia não foram levadas em consideração todas as questões levantadas pelos entrevistados, mas apenas aqueles de valor referencial para o objetivo da pesquisa.

7. VIOLÊNCIA URBANA

Na atualidade, viver no espaço urbano é quase um critério mercadológico, haja vista que o espaço público se fragmentou e virou propriedade privada onde a segregação espacial e as desigualdades assumiram ritmos muito mais intensos. De um lado encontram-se os bairros de classe média com diversos tipos de serviços privados sendo ofertados, além das estruturas públicas disponíveis. Em contrapartida observam-se os bairros populares onde as habitações precárias são constantes em sua maioria, ausência de saneamento básico e muitas vezes sem água encanada (BAVA, 2013).

Baseando-se nas leituras de Harvey (2006), percebe-se que na sociedade moderna, as inovações voltadas para transposição dos obstáculos espaciais, no contexto da sociedade capitalismo e consumista, na qual o tempo de mais valia do capital precisa ser o mais intenso possível, onde a

disponibilidade de estruturas como malha ferroviária e rodovias, além do surgimento do automóvel, o rádio, o telefone, o avião, a televisão e, a atual revolução das telecomunicações se tornaram necessárias ao bem estar das pessoas. Ao mesmo tempo são criadas as barreiras espaciais e sociais que dão origem novamente a processos de segregação social, criando na cidade espaços de privilegiados e áreas de excluídos. Em um contexto de segregação espacial e contraste social, é compreensível que a cidade se transforme em um *locus* de conflitos e tensões sociais gerando uma conjuntura de violência e insegurança. A segregação sócio espacial é comumente analisada como indicativo de agrupamentos humanos desfavorecidos no âmbito de um conjunto social – seja por questões raciais, seja por questões religiosas ou econômicas, esta última com especial destaque no Brasil (FREY & DUARTE, 2006, p. 110).

A insegurança vem criando um novo conceito de cidade, onde a relação da população com o espaço cotidiano, está sendo diretamente afetada. Pois a existência de bairros onde as relações interpessoais, as quais se davam em sua maioria no espaço da rua e sua relação com o lugar, estão cada vez mais raras, já que existe a sensação de medo entre a população. Neste contexto os condomínios fechados são apresentados, não apenas como uma opção ao indivíduo por determinado conceito residencial, mas sim como uma forma de auto segregação espacial como forma de garantia de proteção e melhor qualidade de vida. Assim sendo, verifica-se que o espaço “rua” que, até então, era o espaço dos fluxos e das interações entre as pessoas, está cada vez mais limitada a relações imediatistas, neutras e consumistas. A alta segregação espacial geralmente ocorrer entre grupos de pessoas de classe de alto poder aquisitivo onde estas passam a residirem em condomínios fechados e distantes do centro urbano. Entretanto, com o aumento da violência e sensação de inseguranças outros grupos de pessoas com poder aquisitivo um pouco mais inferior ao das classes altas também estão aderindo a essa prática como forma de melhoria na qualidade de vida. “A auto-segregação em condomínios fechados, até pouco tempo característica das classes altas, vem abrangendo e tornando-se objeto de desejo de classes com menos recursos” (FREY & DUARTE, 2006, p. 111).

Após as observações empíricas, foi possível constatar na cidade do Recife territorialidades excludentes que causam divisões físicas entre os “espaços seguros” da cidade onde o perfil da população em sua grande maioria é classe média alta e, os “espaços inseguros”, onde residem as classe mais populares e menos desprivilegiadas. Entretanto, no Recife existem bairros de classe media alta tão violentos quanto os bairros mais periféricos. Neste momento é quando a segregação espacial torna-se também social, ou melhor, quando a segregação social se transforma também em sócio-espacial em uma relação dialética. No contexto deste trabalho a violência entra como o ponto mais destacado pelos entrevistados, exatamente por impedir a prática da cidadania e a melhoria da qualidade de vida da população. Durante as análises das entrevistas foram identificados discursos semelhantes entre a classe media alta e as mais populares. Nesse caso, o quesito violência foi o ponto comum entre ambas às classes, porém nas entrevistas com pessoas do perfil da classe media alta foi observado um discurso muito mais enfático em relação ao termo violência. Já os moradores das

demais classes, pôde-se concluir que existe uma naturalização do termo violência principalmente nos bairros mais pobres da cidade.

8. MOBILIDADE URBANA

Ao acessar o Plano de Mobilidade do Recife onde foi observado na Lei nº 17.511 em seu artigo 74 foi constatado que existe uma preocupação com a garantia de mobilidade como condição essencial para o acesso das pessoas as funções urbanas e sociais, considerando a diversidade social e, as necessidades de locomoção dos cidadãos, tendo uma atenção especial às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Porém, durante os diagnóstico de campo, no recorte espacial para este estudo, pôde-se observar que esse planejamento não tem êxito na sua aplicabilidade, pois do total de 2995 veículos da frota de ônibus da Região Metropolitana, apenas 1.143 veículos, estão equipados com elevadores, segundo site da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU)⁵. Além da questão do acesso ao transporte público, existe a problemática da automobildade, que também é prejudicada justamente por desprover de uma ação política que disponibilize ruas e calçamentos que viabilizem uma mobilidade independente de cidadãos com mobilidades reduzidas. Observe-se nas fotos 2 e 3 as estruturas de calçamentos na cidade do Recife:



Foto 2. Calçada inviável à mobilidade dos pedestres. Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo César de Moura Soeiro, outubro de 2013.



Foto 3. Calçada inviável à mobilidade dos pedestres. Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo César de Moura Soeiro, outubro de 2013.

Nas fotos 2 e 3 pode-se constatar que a estrutura física de algumas calçadas são bastante inapropriadas para o acesso e mobilidade dos pedestres, principalmente aquelas pessoas com dificuldades de locomoção ou que exigem cuidados especiais na hora de se trafegarem pela cidade. Soma-se a esta questão o fator urbanístico mal planejado, onde algumas árvores praticamente fecham o acesso a determinados pontos do calçamento ou danificam a estrutura do mesmo através da exposição de suas raízes.

Nas fotografias 4 e 5 observa-se outro tipo de empecilho que dificulta o acesso dos pedestres ao calçamento, isto é, a presença de grande contingente de pessoas inseridas no comércio informal na

⁵ http://www.granderecife.pe.gov.br/noticias_detalhe.asp?id=1566.

cidade do Recife. Geralmente estes ambulantes se localizam em pontos comerciais estratégicos na cidade onde os fluxos de pessoas são mais intensos durante todo o dia. Embora a Prefeitura da Cidade do Recife venha coibindo essa prática, porém tem surtido pouco efeito, já que são ações paliativas sem uma solução concreta para este impasse.



Foto 4. **Presença de comércio informal nas calçadas.** Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo C. de M. Soeiro, outubro de 2013.



Foto 5. **Presença de comércio informal nas calçadas.** Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo C. de M. Soeiro, outubro de 2013.

A baixa estrutura do transporte urbano aliado às péssimas condições das vias públicas, além da pouca disposição espacial da cidade, está interferindo diretamente na vida social da população, pois inviabiliza uma questão básica da qualidade de vida e da cidadania que é ter condições de se locomover com facilidade de sua residência para o seu trabalho, ou para o seu lazer e para qualquer outro lugar onde se deseje ou tenha necessidade de estar, em outras palavras o direito de ir e vir.

Nota-se também os efeitos do contraste das estruturas urbanas/aumento populacional no subúrbio, justamente pela falta de estrutura e mobilidade urbana tornando assim, muito dificultoso locomover-se pendularmente do subúrbio para o “centro da cidade”, fazendo com que as famílias desprovidas de automóvel privado lidem com a falta ou com as péssimas condições de estrutura do transporte público. Além desta questão pode-se aferir a partir das entrevistas, que foram aplicadas tanto em cidadãos com mobilidade reduzida, quanto com mobilidade plena, que esta dificuldade encontrada para a locomoção está interferindo diretamente na qualidade de vida da população rotativa da área em estudo, já que uma boa parte do seu tempo é transitando, ou melhor, tentando transitar pelas vias da cidade (ruas, vias, calçadas ou transporte público).

9. HÁBITO ALIMENTAR

Outro ponto de déficit da qualidade de vida urbana destacado pelo universo de pessoas entrevistadas para esta pesquisa são as consequências da urbanização na segurança e nos hábitos alimentares, tendo em vista as implicações que este modo de vida tem nos costumes alimentares e nas representações simbólicas envolvidas. O Alimento é um dos requisitos para a existência de um ser, e o consumo desta comida desempenha um papel na formação cultural de um povo. A urbanização vem atuando como fator determinante na modificação desses perfis dietéticos, pois vem atribuindo novas

formas de consumo alimentar, afetando assim, nosso paladar e trazendo novos padrões, costumes, hábitos e práticas alimentares. Começam a desaparecer os considerados “antiquados” rituais familiares, como foi identificado nas entrevistas. Na atualidade, a refeição entre familiares é um ritual cada vez mais raro, isso devido a perda de tempo gasto entre o ambiente de trabalho e o ambiente da residência, geralmente afetado pelos grandes congestionamentos ou ineficiência dos transportes públicos em termos de tempo e qualidade. Observe-se nas fotos 6 e 7 alguns espaços alimentares na cidade do Recife que fazem parte dos hábitos da população local.



Foto 6. **Comércio de alimentos.** Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo César de Moura Soeiro, outubro de 2013.



Foto 7. **Hábitos alimentares na cidade do Recife.** Local: Centro do Recife. Autor: Ítalo C. de Moura Soeiro, outubro de 2013.

A maior parte dos trabalhos de avaliação do consumo alimentar de populações fundamenta-se no apuramento dos macro-nutrientes, respectivo ao consumo calórico e no consumo daqueles micronutrientes mais frequentemente associados ou às deficiências ou às doenças crônicas não transmissíveis da população, porém, neste trabalho objetivou-se realizar uma análise qualitativa e não quantitativa dos dados. Perfazendo um estudo de caso do centro da cidade do Recife. Analisou-se as entrevistas em dois planos, os dos alimentos consumidos e os alimentos desejados, estudando também seus riscos a população local.

Boa parte da população rotativa da área estudada vem dos bairros distantes e até mesmo dos municípios circunvizinhos como: Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Camaragibe, Paulista, entre outros como mencionado anteriormente. Os moradores dos bairros mais distantes do centro da cidade são mais afetados pela questão da mobilidade urbana, pois o retorno para as residências nos horários de refeição é praticamente inviável. Partindo desta observação, a qual se confirmou com a aplicação dos questionários e entrevistas, pode-se afirmar que as péssimas condições de mobilidade na cidade do Recife, está interferindo nos costumes e hábitos das pessoas, afetando tanto a instituição família, como a saúde, já que a maior parte dessas pessoas impossibilitadas de realizar suas refeições em casa têm como opção os espaços alimentares na cidade. É importante destacar que no presente trabalho não se

intencionou discutir nenhuma espécie de doença advinda de hábitos alimentares irregulares ou deficientes em nutrientes.

O sistema industrializado e centralizado do processamento alimentar, o qual vem sendo utilizado por grande maioria da população local, criou um tipo inteiramente novo de surto com potencial para deixar milhões de pessoas doentes. O sistema frigorífico, por exemplo, que surgiu para abastecer as redes de *fast food* - um sistema moldado segundo as necessidades dessas mesmas redes e cuja meta é fornecer quantidades maciças de carne moída uniformizada para que todos os hambúrgueres destas redes tenham gosto e qualidade idêntica mostrou ser extremamente eficiente para disseminar enfermidades como mostra Schlosser (2002). Pois se um hambúrguer estiver contaminado, tem grande possibilidade de que todo o lote esteja.

É necessário destacar que o hábito de consumir de uma forma crescente produtos industrializados, é uma marca do mundo pós-moderno. Faz parte do fenômeno da globalização, porém o processo de urbanização potencializa a modificação dos hábitos alimentares e da segurança alimentar. O adensamento de urbanização da área em pesquisada vem revolucionando esses hábitos. A estruturação Urbana da Região Metropolitana do Recife (RMR) tornou o hábito de fazer refeições fora de casa, uma necessidade e não mais um luxo. Desta forma, comidas rápidas como sanduíches, marmitas e redes de *fast food* passam a predominar na alimentação da população rotativa, surgindo deste modo à figura dos “bóias-frias” urbanos. Interferindo de tal modo na vida social destes trabalhadores.

Esses novos hábitos que estão sendo adquiridos trazem riscos, como, infecção alimentar. Uma indústria de alimento moderna projetada para a produção em massa, pode se tornar um vetor para disseminação de uma doença mortal. Segundo Schlosser (2002), todos os dias, cerca de 200 mil pessoas nos Estados Unidos adoecem por causa de algum alimento contaminado, 900 são hospitalizadas e 14 morrem. Desta forma, observar a modificação do hábito alimentar como um fator degradante da qualidade de vida não seria uma visão errônea, já que essa mudança traz consequências à vida das pessoas

10. ESPAÇO DE LAZER

Na cidade do Recife o lazer vem se transformando cada vez mais em um atributo privado, ou seja, quem tem acesso ao lazer é quem tem acesso ao capital. O lazer presente no espaço público está sendo suprimido tanto pela violência quando pelo sucateamento dos parques e praças presentes nas cidades, este fato é observado com maior intensidade nos bairros onde reside a população com menor poder aquisitivo.

Neste contexto, os shoppings estão adquirindo a função das ruas e praças como lugar de convivência e sociabilidade, porém são espaços que segregam, seguindo os padrões hegemônicos, que buscam transformar lazer em consumo. São espaços de lazer implantados que não vinculam as

práticas da construção espontânea da sociabilidade, pelo uso cotidiano e compartilhado. Assim os shoppings centers, os condomínios fechados, os parques temáticos, os *resorts* etc., representam uma fragmentação planejada das cidades, na medida em que oferecem lazer que são excludentes como afirma Rodrigues (2008).

11. SAÚDE

A definição de saúde está pragmaticamente relacionada ao estado de normalidade do funcionamento do organismo humano, ou seja, ter saúde é viver com boa disposição física e mental, em um contexto biológico. Porém a Organização mundial da saúde (OMS) inclui na sua definição de saúde, por exemplo, que as condições sociais, históricas, econômicas e ambientais em que vivemos, e de escolhas que fazemos no nosso dia-a-dia, são fatores determinantes para este conceito. Desta forma a saúde de um indivíduo pode ser influenciada tanto pela própria biologia quanto pelas condições do espaço vivido.

Segundo Azevedo (2004) a concepção moderna de saúde-doença esta atrelado a quatro fatores: a visão higienista do século XVII com ênfase as cidades e os sistemas de saneamento básico qualidade do ar entre outros requisitos; a visão social final do século XVIII e começo do século XIX com o advento da revolução industrial; a visão biológica também a partir do século XIX e a visão ambiental meados do século XX, onde:

Avaliando-se ainda o aspecto de ambiente alterado e saúde, questiona-se a possibilidade de um meio externo desequilibrado abrigar indivíduos saudáveis. O ar e as águas poluídas, as terras estéreis e a natureza em desequilíbrio não suportarão formas de vida saudáveis sobre a terra. A prática da saúde implica em uma percepção do meio e das condições positivas ou negativas deste ambiente. Ampliam-se as preocupações acerca do mundo ao nosso redor no sentido de construir uma postura ética que regule os problemas que as novas condições ambientais exigem (SFEZ, 1996). Os conceitos de ecologia colaboram para expandir a noção de saúde ambiental, voltada para essas preocupações (AZEVEDO, 2004, p. 24).

A saúde é um dos direitos fundamentais do ser humano. No Brasil, segundo a Constituição Federal, a saúde é um direito de todos e um dever do Estado. A Constituição também destaca que as ações e serviços públicos de saúde são responsabilidade do Sistema Único de Saúde (SUS), porém o referido sistema vem sofrendo um processo de sucateamento, em contrapartida surge o sistema privado de saúde, e junto ao mesmo uma problemática: quem tem acesso à saúde de qualidade no Brasil? Esta comunicação não pretende responder esta questão, mas sim realizar uma análise geográfica deste conceito em relação ao espaço da cidade do Recife. Após as análises dos pontos acima discutidos, foi possível identificar que a configuração do recorte espacial em análise, não garante

condições tanto a saúde biológica quanto a saúde social, ou melhor, para a qualidade de vida da população da cidade do Recife.

12. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma cidade onde seu espaço é produzido principalmente para garantir todo o ciclo do capital até a sua acumulação, não produz seu espaço de maneira que venha a gerar uma sensação de bem estar para nenhuma classe social, pois a própria classe responsável pela acumulação que em teoria, por deter o capital deveria obter uma qualidade de vida, porém não foi o observado, onde uma parcela da população se apresenta sem as condições estruturais básicas para o suprimento de suas necessidades e outra parcela com um sentimento de insegurança e medo desta parcela que é desprovida, dessa forma ao se estudar produção do espaço da cidade do Recife foi possível observar que essa produção está trazendo para a o espaço da cidade, que deveria ser um espaço que garantisse uma qualidade de vida, um sentimento de insatisfação com seu espaço e com o lugar.

13. REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, Elaine de. **As relações entre qualidade de vida e agricultura familiar orgânica: da articulação de conceitos a um estudo exploratório**. Dissertação 136p. (Programa de Pós-Graduação em Agroecossistemas). Centro de Ciências Agrárias - Universidade Federal de Santa Catarina, 2004.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar. "Nordeste, Nordestes, Que Nordeste?". In: AFFONSO, R.B; SILVA, P.L.B, (Org.). **"Desigualdades regionais e desenvolvimento"** (Federalismo no Brasil). São Paulo: FUNDAP/ UNESP, 1995, p. 125 - 56.
- BITOUN. **Impactos socioambientais e desigualdade social: vivências diferenciadas frente à mediocridade das condições de infra-estrutura da cidade brasileira: o exemplo do Recife**. In: MENDONÇA, Francisco. Impactos socioambientais urbanos. Editora da UFPR. Curitiba, 2006.
- BLEIL, S. I. **O padrão alimentar ocidental: considerações sobre a mudança de hábitos no Brasil**. Núcleo de Estudo e Pesquisas em Alimentação da UNICAMP.
- CARLOS, Ana Fani A. **A Cidade**. 2. Ed. São Paulo: Contexto, 1992. (Coleção Repensando a Geografia).
- CASTILHO, C. J. M. Processo de Produção Desigual do Espaço Urbano: Recife - Impasse Permanente da Coexistência de Interesses da "Cidade á Acumulação de Capital" e da "Cidade á Realização Plena da Vida Humana". **Acta Geográfica, Recife**, n. 10, p.95-113, dez , 2010.
- CECCATO, V. A.; FORESTI, C.; KURKDJIAN, M. L. N. O., Proposta metodológica para avaliação da qualidade de vida urbana a partir de dados convencionais e de sensoriamento remoto, sistema de informações geográficas (SIG) e de um banco de dados. **Anais do VII SBSR**, Curitiba, p32-39, 1993.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2009.

_____. **Trajetórias geográficas**. 3ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

DAVIS, M. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

FALCÃO NETO, J. A; SOUZA, M. A. A. **Mocambos do Recife: o direito de morar**. Ciência Hoje, Recife, Nº 18, V. 3, 74-80, 1985.

FLANDRIN, J. L. & MONTANARI, M. **A história da alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

FREY, Klaus; DUARTE, Fábio. Auto-segregação e a gestão das cidades. **Revista Ciências Sociais em Perspectiva** (5) 9: 2º sem. 2006.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2 ed. São Paulo: Annablume 2001.

MARTINE, G.; CAMARONO, A. A. et al., **Urbanização do Brasil: Retrospectiva, Componentes, Perspectivas**, Ed. Brasília: IPEA/Instituto de Planejamento, 1988.

RELPH, E. **Place and Placelessness**. London: Pion, 156 p. 1976.

RODRIGUES, A. B. **Lazer e espaço na cidade pós-industrial**, 20 p. 2008.

SANTOS, O. A. A. Cidade, Urbano e Movimentos: sobre a formação do urbano e a ação dos grupos socioespaciais “excluídos” – um olhar sobre o Recife/PE. **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, Nº 3, V. 2, 2012.

SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2007.

SCHOLOSSER, E. **País Fast Food**, São Paulo: Ática, 2002.

SILVA, M. J. B.; BENJAMIN, D. B. Urbanização e qualidade de vida no distrito de Icoaraci/Belém/Para/Brasil, **Revista Geográfica da America Central**, Vol.2, Nº47E, 201.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**, São Paulo: Contexto, 2012.