



A IMPORTÂNCIA DA INFRAESTRUTURA URBANA PARA AS CIDADES PEQUENAS, UMA ANÁLISE DO DISTRITO DE SANTO AMARO DE MINAS-MG

Autor: Júlio César Fonseca Ferreira

Orientadora: Luana de Oliveira Gomes Curso: Arquitetura e Urbanismo

Período: 9º Área de pesquisa: Arquitetura e Urbanismo

Resumo: O presente artigo propõe uma investigação sobre a importância da infraestrutura urbana para a qualidade de vida nas cidades pequenas. Como objetivo específico, pretende-se investigar a realidade encontrada no distrito de Santo Amaro de Minas, pertencente a cidade de Manhuaçu-MG, cidade localizada na zona da mata mineira, população 79.574 habitantes segundo o censo do IBGE de 2010, no que tange seus espaços públicos e sua oferta de infraestrutura. Busca-se compreender e analisar, dentro das limitações deste formato de pesquisa, a importância da estruturação do espaço urbano a partir de elementos como acessibilidade, mobilidade, equipamentos urbanos, saneamento básico, dentre outros. Observou-se que uma boa infraestrutura é sinal de uma cidade com bom desenvolvimento socioeconômico. Os resultados obtidos mostram que no distrito de Santo Amaro de Minas a infraestrutura é mínima, a falta do planejamento urbano é um empecilho para que a população tenha acesso suficiente ao saneamento básico, aos espaços públicos urbanos, a acessibilidade e aos equipamentos urbanos. Para a pesquisa foram utilizados métodos tais como estudos bibliográficos e estudos de casos de duas cidades brasileiras e um estudo sobre o distrito de Santo Amaro de Minas com o intuito de comparar as duas cidades analisadas com a realidade encontrada no distrito. No entanto é de responsabilidade do poder público prover o planejamento para que sociedade possa ter acesso a uma vida saudável e de qualidade.

Palavras-chave: Infraestrutura urbana; Acessibilidade; Espaços públicos; Planejamento Urbano

1. INTRODUÇÃO

Pensar em uma cidade para as pessoas é pensar em uma cidade em movimento, onde se tem uma boa infraestrutura urbana planejada para atender as necessidades dos seus usuários.

A infraestrutura urbana é um conjunto de serviços necessários para o funcionamento eficiente das cidades. Assim como a sociedade está em constante movimento, a infraestrutura tem o dever de acompanhar essas mudanças para melhor atender seus fins.

Toda cidade, seja ela pequena ou grande, precisa de uma infraestrutura que contribua para o seu crescimento socioeconômico. As cidades são construídas para as pessoas, sendo assim, devem oferecer moradia digna, acessibilidade aos espaços públicos, áreas de lazer e mobilidade urbana, dentre outros (GEHL, 2010).

Segundo GEHL, (2010), a cidade viva é convidativa, sendo um objetivo em si mesma. Ela é também o ponto de partida para um planejamento urbano holístico, envolvendo as qualidades essenciais que tornam uma cidade segura, sustentável e saudável.

Cidades pequenas são as que mais sofrem com a falta de infraestrutura e planejamento urbano, conseqüentemente, esse problema afeta a população. Santo Amaro de Minas é um dos distritos de Manhuaçu-MG uma cidade localizada na zona da mata mineira com uma população de 79.574 de acordo com o último censo de 2010, que por falta de planos que visassem o bom desempenho dos espaços urbanos, como calçadas acessíveis e ruas largas e seguras para o trânsito de veículos, enfrenta uma disputa de espaço entre veículos e pedestres, causando transtornos no trânsito e riscos de acidentes.

Outro problema observado no distrito é a falta de espaços públicos adequados, como áreas de lazer e outros equipamentos urbanos que atendam a população, impedindo que o distrito se desenvolva de forma saudável e eficaz.

Esta pesquisa tem como objetivo geral entender a importância de uma boa infraestrutura urbana para a qualidade de vida nas cidades. Como objetivo específico, pretende investigar a realidade encontrada no distrito de Santo Amaro de Minas, no que tange seus espaços públicos e sua oferta de infraestrutura urbana, foram realizados estudos de caso de duas cidades brasileiras escolhidas por apresentarem uma infraestrutura urbana passível de ser aplicada em cidades pequenas, que são o foco desta pesquisa. Também foi realizado um estudo de caso no distrito de Santo Amaro de Minas, objeto deste estudo, buscando compreender o cenário atual de sua infraestrutura urbana, e compará-lo com o cenário encontrado nas demais cidades estudadas.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Um breve panorama do crescimento das cidades contemporâneas

As cidades contemporâneas enfrentam muitos problemas urbanos, sobretudo em decorrência do grande crescimento populacional ocorrido nos centros urbanos nas últimas décadas. Uma vez que essas cidades não estavam preparadas para esse crescimento populacional, iniciou-se um crescimento espacial desordenado, evidenciado pela ausência de planejamento (SANTOS, 2014).

Este processo teve seu início no final do século XIX e início do século XX, com a revolução industrial e a migração das forças de trabalho do meio rural para o meio urbano. Com a falta de infraestrutura destes meios e de legislações que abarcassem

este processo, iniciou-se diversos problemas urbanos enfrentados até hoje (SANTOS, 2014).

Dados do IBGE de 1900 apontam que aproximadamente 90% da população vivia em áreas rurais e 10% vivia em áreas urbanas (IBGE, 1990). Uma pesquisa feita em 2015 também pelo IBGE apontou que atualmente cerca de 84,72% da população brasileira vive em áreas urbanas e 15,28% nas áreas rurais (IBGE 2015).

Hogan e Vieira (1995) dizem que

A sociedade brasileira sofreu um dos impactos mais dramáticos da história republicana ao transferir em 39 anos 2/3 de sua população do campo para as zonas urbanas... A degradação da vida urbana, com fenômenos variados de contaminação de solo, ar, das águas nas zonas metropolitanas e nas áreas de expansão da industrialização no interior do país, se junta ao esgotamento de recursos naturais em regiões de grandes projetos (mineração, barragens, etc.) (Hogan e Vieira, 1995, p.234).

Segundo Gehl (2010) em apenas um século a população mundial cresceu radicalmente. No ano de 1900 a média da população mundial era de 1,65 bilhões e no ano 2000 subiu para seis (seis) bilhões, e em 2050 poderá alcançar a marca de 9 (nove) bilhões.

Ainda afirma Gehl (2010) que a maior parte desse crescimento foi direcionado às áreas urbanas. No ano de 1900 apenas 10% da população vivia em áreas urbanas, e em 2007 esse crescimento mais que dobrou atingindo cerca de 50% de pessoas vivendo em áreas urbanas, afirma-se ainda que em 2050 este número poderá chegar em 75%.

Este adensamento populacional resultou no aparecimento de edificações irregulares, insalubres e impróprias para o uso, além de uma sobrecarga nos espaços de tráfego e insuficiência dos espaços públicos de convivência e circulação GEHL (2010).

2.2 Áreas de convivência e sua importância

Segundo Scopel e Motta (2016) o acesso às áreas de lazer, além de um direito social, é também uma questão de saúde e bem-estar para os usuários de uma cidade. Deste modo, áreas de convivência como parques, praças, lagos, dentre outros são lugares onde as pessoas passam seu tempo livre fazendo atividades que levam à socialização e conseqüentemente o aumento da qualidade de vida.

De acordo com Gatti (*apud* Holanda e Lyra 2013, p.91) “A qualidade de vida de uma cidade é, e sempre será medida pela dimensão coletiva que é expressa nos seus espaços públicos dispostos democraticamente na cidade [...]”. A autora complementa que estes são “[...] os únicos lugares onde a vida coletiva, sem distinção de raça e classe social, permanece inalterada” (*apud* Gatti, 2013, p.91). Para Dumazedier (2000),

O lazer é um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, para divertir-se, recrear-se e entreter-se, ou ainda, para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se, desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (*apud* CONSTÂNCIO, G. V. A, 2000, p.34).

Segundo Gehl (2010), o sedentarismo tem aumentado consideravelmente, muitas vezes em decorrência da falta da prática de atividade física pelas pessoas, gerando problemas de saúde pública. Diante disso, os espaços públicos podem oferecer um incentivo à prática de atividades físicas, bem como de outras atividades que também contribuem para a saúde do indivíduo.

Os espaços públicos abertos de lazer trazem inúmeros benefícios para a melhoria da habitabilidade do ambiente urbano, entre eles a possibilidade de acontecimentos de práticas sociais, momentos de lazer, encontros ao ar livre e manifestações de vida urbana e comunitária, que favorecem a vegetação que desenvolvimento humano e o relacionamento entre as pessoas. Além disso, geralmente está presente nesses espaços favorece psicologicamente o bem-estar do homem, além de influenciar no microclima mediante a amenização da temperatura, o aumento da umidade relativa do ar e a absorção de poluentes, além de incrementar a biodiversidade (OLIVEIRA e MASCARÓ, 2007, p. 60).

Santos e Manolescu apud Macedo (1999) dizem que os espaços de convivência como praças e parques são lugares onde qualquer pessoa pode usufruir independente de sua idade, quer seja criança, jovem ou idoso, sendo espaços onde são realizadas diversas atividades, desde uma brincadeira em *playgrounds* a um passeio diário.

Torres e Costa (2010) argumentam que, para que um espaço de lazer seja um lugar de convivência, diversão e desenvolvimento tanto social quanto pessoal é importante que haja uma política pública para o lazer que invista em recuperar e manter a qualidade do espaço urbano, seguro e bem cuidado, bonito e atraente. O lazer então, considerado como uma ação humana é pensado de modo a oportunizar aos espaços urbanos funcionarem como um instrumento de interação entre diversos indivíduos, grupos e classes TORRES e COSTA (2010, p. 04).

"As pessoas e as suas atividades são elementos móveis que compõem o espaço público e são tão importantes quanto as suas partes físicas e imóveis impregnadas de memórias e significados" (LYNCH, 1960, p.11).

De acordo com Lynch (1960), a imagem da cidade é formada também pelos seus espaços públicos, dotados de memórias e significados.

2.3 Os equipamentos urbanos como meio de integração entre usuário e cidade

Caracteriza-se como equipamentos urbanos todos os tipos de serviços e obras, tanto público ou que tenha utilidade pública para a sociedade de forma a gerar um benefício para a vida da população (FERRARI, 1977).

A Lei federal 6766/79 em seu capítulo II, diz que

Artigo 4º § 2º - Consideram-se comunitários os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares. Artigo 5º - O Poder Público competente poderá complementarmente exigir, em cada loteamento, a reserva de faixa *non aedificandi* destinada a equipamentos urbanos. Parágrafo Único - Consideram-se urbanos os equipamentos públicos de Abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

Couto (1981) afirma que os equipamentos públicos são elementos que permitem a população se afugentar do estresse e da vida agitada da cidade, sendo

componentes que auxiliam as pessoas a terem uma vida equilibrada e saudável. De acordo com Torres (2000) os equipamentos urbanos comunitários permitem que a população tenha acesso ao mínimo de serviços indispensáveis, como saúde, esporte, lazer, educação e saneamento.

Para que os equipamentos urbanos cumpram seus objetivos, é necessário que sejam ofertados de acordo com as necessidades específicas da população de uma cidade; que haja a restauração regular destes equipamentos bem como do meio urbano; e que tenham correta manutenção e conservação (TORRES, 2000).

Romanini (2010) afirma que o planejamento dos equipamentos urbanos é algo primordial para as cidades, uma vez que promove o melhor uso dos espaços e uma melhor interação entre usuário e meio.

A Constituição Federal no seu art.182, capítulo II da Política Urbana diz que “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

Para Secchi (2003, *apud* Schafer, 2012) “os espaços de uso público são entendidos como lugar de experiência social, nos quais os equipamentos comunitários funcionam como locais de socialização”. Deste modo, os equipamentos urbanos são elementos primordiais de uma infraestrutura urbana, sendo que esses elementos são indispensáveis para a saúde e o bem-estar da população e visam auxiliar também o desenvolvimento econômico (MORAES *et al.*,2008).

A carência dos mesmos mostra as desigualdades sociais. Para o desenvolvimento econômico e o bem estar da população é incontestável a importância na cidade de todos os seus elementos constituintes e que estes atendam com eficiência o propósito para o qual foram destinados (MORAIS, *et al*, 2008).

De acordo com Guimarães (2004), a qualidade de vida não é somente estar livre de qualquer enfermidade e sim um conjunto de fatores para que haja uma vida digna. No século XX, ao falar em qualidade de vida logo se pensava em saúde física. Para o autor a qualidade de vida se aplica em: “abrigo, água e alimento, estabelecidas a partir do contexto cultural em que o indivíduo vive, e também das condições sociais”.

Para Fleck (2010, p. 15), "saúde é um estado de completo bem estar físico, mental e social e não somente ausência de afecções e enfermidades". Saúde representa, por isto, um bem-estar social:

[...] saúde social (bem-estar social) é aquela resposta ou ajustamento às exigências do meio e depende fundamentalmente das condições socioeconômicas do agrupamento humano onde se vive, da distribuição da riqueza circulante, da oportunidade que se oferece ao indivíduo para que tome parte no esforço organizado da comunidade (FLECK, 2010, p. 15).

Os equipamentos urbanos tais como escolas, praças, parques, postos de saúde e quadras são essenciais para uma vida saudável da população e precisam ser acessíveis a qualquer pessoa, independentemente a sua maneira de locomoção (PITTS, 2004).

Cruz (2013) afirma que para que haja investimentos e soluções para resolver e prever qualquer tipo de problemas nos municípios é necessário que seja feito um estudo de mapeamento para garantir que toda a população tenha acesso igualitário a todos os equipamentos urbanos.

2.4 Acessibilidade Urbana aliada à melhoria de vida da população

A acessibilidade é o meio que permite as pessoas terem acesso aos espaços urbanos com mais segurança, possibilitando também o alcance aos mobiliários, transportes, parques, praças, equipamentos urbanos, dentre outros serviços e instalações, sendo estas de uso privado, coletivo ou até mesmo público. A acessibilidade é importante para todas as pessoas, tendo elas mobilidade reduzida ou não (ABNT 9050, 2020).

De acordo com Gehl (2010) no decorrer dos anos muitas dificuldades foram inseridas na paisagem dos pedestres. Para deixar as vias livres de obstáculos para o tráfego de veículo, são espalhados pelas áreas exclusivas para as pessoas, equipamentos urbanos como postes de iluminação, bicicletas mal estacionadas, placas de propagandas, árvores, dentre outros, tornando as calçadas, já apertadas, espaços ainda mais difíceis de se transitar (GEHL 2010).

A alta prioridade dada ao tráfego e estacionamento de veículos criou condições pouco favoráveis aos pedestres de todo o mundo. Ter bastantes espaços para caminhar é importante para todos os grupos sobretudo para crianças, idosos e deficientes (GEHL, 2010, p.122).

Segundo Gouveia (2013, p. 13) “a acessibilidade seria a capacidade do meio de proporcionar a todos a mesma oportunidade de uso, de uma forma direta, imediata, permanente e a mais autônoma possível”, de acordo com a Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, “a acessibilidade implica em promover a inclusão de maneira geral e irrestrita que capacite a todos poderem exercer a liberdade de locomoção”.

Souza, 2020 *apud* Ramos, 2007 diz que há uma grande diferença no que se refere à lei e sua aplicação nas cidades brasileiras, onde acontecem erros de execução e conservação de equipamentos urbanos como praças, logradouros e ruas, diante da existência de barreiras como placas irregulares, acesso de veículos, depósito de materiais de construção, exposição de mercadorias e postes, somando à ausência de fiscalização adequada.

Barreiras são obstáculos que dificultam, principalmente, a circulação de idosos e de pessoas com deficiência, entendendo-se aquelas que andam em cadeiras de rodas, com muletas ou bengalas, que têm dificuldades na marcha, que possuem redução ou perda total da visão ou audição e, mesmo, os indivíduos que apresentam uma redução na capacidade motora (PRADO, 2006, p. 11).

Segundo Kodama (2020), é importante que as cidades contem com um planejamento urbano adequado, que garanta a acessibilidade para todos os usuários do espaço público, fomentando a inclusão social das pessoas portadoras de deficiência.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa possui caráter básico e natureza qualitativa. Para atender ao objetivo geral, utilizou-se de estudos bibliográficos com o intuito de coletar informações sobre a importância da infraestrutura urbana sobretudo para as cidades pequenas, bem como sua importância para a população. Utilizou-se também estudos de caso de duas cidades brasileiras com o objetivo de fazer uma análise sobre sua infraestrutura e um estudo sobre a infraestrutura do distrito de Santo Amaro de Minas

com intuito de comparar o cenário de Santo Amaro com o cenários das duas cidades analisadas.

4. ESTUDO DE CASO

As duas primeiras cidades escolhidas para o estudo de caso são cidades brasileiras que possuem uma boa qualidade de vida expressa através dos recursos urbanos que fornecem à sua população, tais como áreas livres e arborizadas, espaços amplos e boa relação entre pedestres e veículos.

Não foi feita uma análise minuciosa dessas cidades, em vista do formato da presente pesquisa, sendo a investigação mais ampla um trabalho para pesquisas posteriores. Entretanto, foi feita uma observação dos pontos centrais e estratégicos das cidades, de acordo com as características buscadas em cada uma.

Como objeto de estudo desta pesquisa, foi analisado o distrito de Santo Amaro de Minas, em Minas Gerais, buscando compreender sua infraestrutura urbana diante dos elementos apresentados a partir da base teórica e das demais cidades estudadas.

4.1 Estudo de Caso - Águas de São Pedro, SP

Águas de São Pedro é um município de São Paulo, fundado em 1940 (figura 1). Ocupa uma área territorial de 3.612 km², com população estimada pelo IBGE para 2021 de 3.588 habitantes. Sua principal fonte econômica atualmente é o turismo (IBGE, 2021).

Figura 1: Localização de Águas de São Pedro



Fonte: OpwnStreetMaps, 2011. Modificado pelo autor

O município conta com quatro unidades de saúde, sendo duas públicas (figura 2) e duas privadas. Possui duas escolas municipais, uma estadual e um centro universitário. Segundo o censo de 2010 do IBGE, a taxa de escolarização da faixa etária de 6 a 14 anos ultrapassou ao 95%. Na área de atividades esportivas existe um complexo esportivo com oferta de diversas atividades como futebol, natação, recreação infantil, dentre outros (IBGE, 2010).

Figuras 2: pronto atendimento municipal de Águas de São Pedro



Fonte: Google Maps, 2011. Modificado pelo autor

De acordo com as análises das imagens a cidade oferece boa pavimentação das vias, calçadas acessíveis, vias arborizadas (figuras 3 e 4), boa iluminação pública e sinalizações verticais e horizontais eficazes.

Figura 3: Acessibilidade nas Calçadas



Fonte: Google maps, 2011. Modificado pelo autor

Figura 4: Vias Pavimentadas

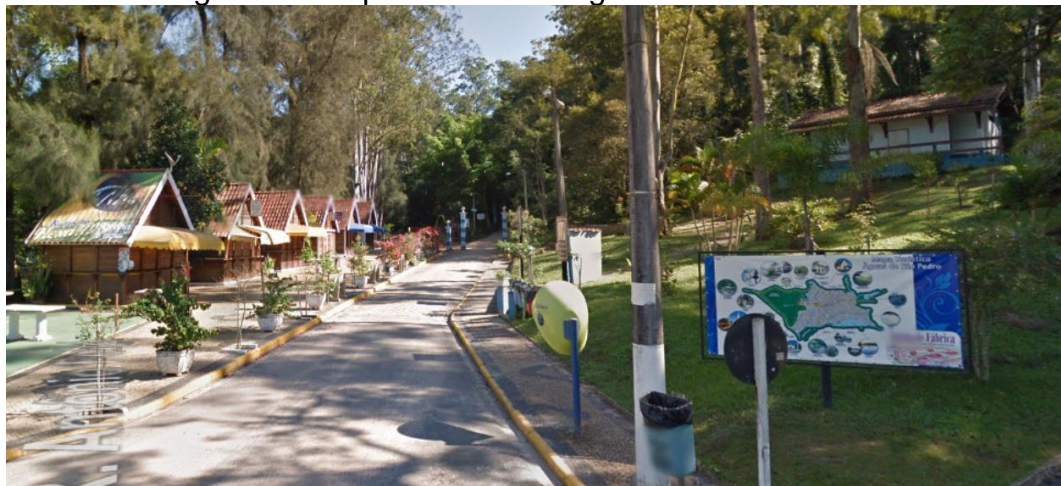


Fonte: Google maps, 2011. Modificado pelo autor

A Sabesp, Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo, é a responsável pelo fornecimento de água e coleta da rede de esgoto. 97,19% da população tem acesso a água tratada, 92,5% da população tem acesso aos serviços de coleta de esgoto sanitário e 100% do município possui coleta de resíduos domiciliares (SNIS, 2020). O serviço de energia é fornecido pela Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL Energia) para toda a cidade, sendo que em 2017 a empresa investiu 8,2 milhões para a ampliação da subestação São Pedro I que atende Águas de São Pedro e São Pedro sua cidade vizinha (PEDRO 2017).

Em diferentes pontos da cidade foram observadas praças e áreas de convivência, além de um parque nacional (Figuras 5 e 6).

Figura 5: Parque Nacional - Águas de São Pedro



Fonte: Google Maps, 2011. Modificado pelo autor

Figura 6: Fonte na praça Octávio Moura Andrade



Fonte: Google Maps, 2011. Modificado pelo autor

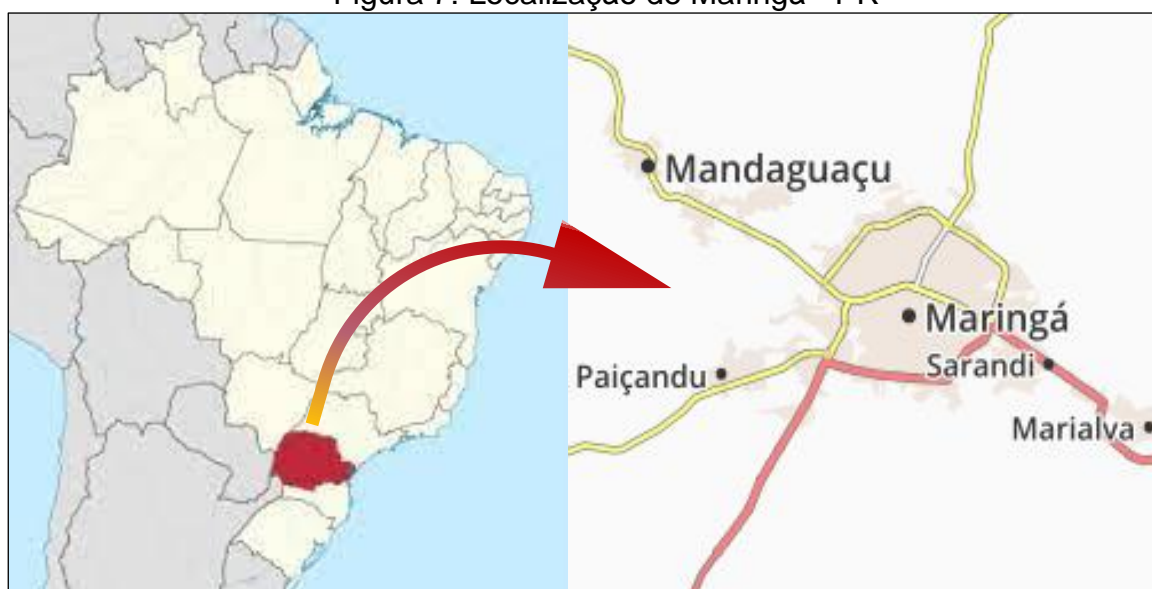
Em relação ao transporte, Águas de São Pedro possui uma rodoviária que em 2008 passou por uma reforma para atender toda a população e os passageiros intermunicipais (TRIBUNA, 2022).

4.2 Estudo de Caso Maringá - Paraná

Maringá é um município brasileiro localizado no estado de Paraná (figura 7), sendo considerada uma cidade de médio a grande porte pelo IBGE (2020). É uma das maiores cidades da região sul do Brasil e do Estado em relação à sua população.

Segundo Universitária (2018), Maringá se destaca no com relação à qualidade de vida oferecida para a população e é considerada uma das cidades mais arborizadas e limpas do país.

Figura 7: Localização de Maringá - PR



Fonte: Google maps, 2011. Modificado pelo autor

Segundo o IBGE a população estimada em 2021 é de 436 472 habitantes e sua região metropolitana tem uma população que passa dos 800 000 habitantes (IBGE, 2021).

A empresa responsável pelo planejamento de Maringá foi a companhia de Melhoramentos norte do Paraná. O traçado inicial da cidade foi feito pelo urbanista Jorge Macedo Vieira seguindo o princípio de cidade-jardim do projetista Ebenezer Howard. Com o passar do tempo, Maringá teve um crescimento acelerado, mas não deixou de manter elevados os seus índices de qualidade de vida. Um dos motivos certamente foi a preservação de suas áreas verdes, como parques e mata nativas dentro do meio do perímetro urbano (figura 8) (UNIVERSITÁRIA, 2018).

Figura 8: Vista Aérea – Parque do Ingá



Fonte: Ângelo Rigon, 2022. Modificado pelo autor

Analisando as imagens o município foi projetado com avenidas largas e ruas que seguem o relevo topográfico. Foram inseridos canteiros que valorizam o paisagismo no meio urbano (figura 9).

Maringá é uma cidade que harmoniza bem suas áreas urbanas e naturais, sendo considerada uma das mais verdes em todo o Brasil. A cidade possui mais de 20 áreas de preservação, vários parques, dezenas de praças espalhadas pela cidade e conta também com calçadas ecológicas (figura 10) (HOJEMAIS, 2022).

Figura 9: Avenida Herval, Maringá - PR



Fonte: Google Maps, 2011. Modificado pelo autor

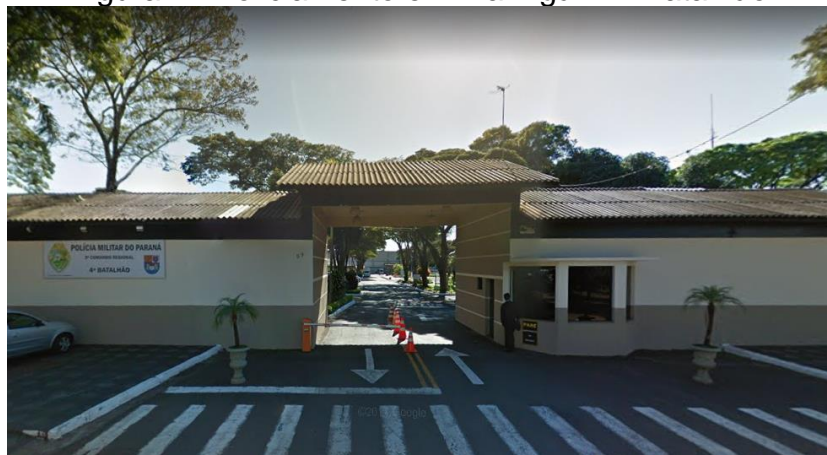
Figura 10: Perfil de Maringá - PR



Fonte: Prefeitura de Maringá, 2011. Modificado pelo autor

O município conta com guarda municipal, polícias militares, civis, rodoviários estaduais e rodoviários federais, além de um efetivo do exército brasileiro. considerado um dos lugares mais seguros do Brasil de acordo com IPA de 2005, sendo o índice de homicídios de 7,94 para cada 100.000 habitantes (figura 11) (IPA, 2005).

Figura 11: Policiamento em Maringá - 4º Batalhão



Fonte: Google Maps, 2017. Modificado pelo autor

Segundo a Prefeitura (2021), Maringá é considerada a segunda cidade com melhor infraestrutura do Brasil, estando atrás apenas da cidade de Santos (SP).

Oferece coleta de esgoto a 99,98% para a sua população e aproximadamente 100% dos moradores recebem água tratada. A principal fonte de abastecimento de água do município é o rio Pirapó, correspondendo a 88% da água distribuída, sendo os outros 12% provenientes de cinco poços profundos (MARINGÁ, 2021).

De acordo com a prefeitura de Maringá a cidade possui 41 km de ciclovias (figura 12). Atualmente, as bicicletas representam 6% nos deslocamentos dentro da cidade, o dobro da média nacional, tendo objetivo de chegar a 50 km de ciclovias.

O serviço de transporte público da cidade atualmente é feito apenas por uma empresa, a transporte coletivo Cidade Canção. Conta com aeroporto para voos domésticos nacionais e internacionais, além de um terminal de transportes de cargas

- a ALL (América Latina Logística). Possui ainda uma ferrovia ligando a cidade a vários estados brasileiros e a nove cidades da Argentina (MARINGÁ, 2021).

Figura 12: Ciclovias na Avenida Maringá - PR



Fonte: Prefeitura de Maringá, 2021. Modificado pelo autor

Maringá possui colégios públicos e privados, uma instituição pública de ensino superior e algumas universidades de ensino superior privadas (MARINGÁ, 2021).

4.3 Estudo de Caso – Santo Amaro de Minas – MG

Santo Amaro de Minas é um distrito de Manhuaçu-MG (figura 13) onde se localiza o Aeroporto Elias Breder, que atende a cidade e região. O distrito teve início com os primeiros moradores em 1960 e hoje possui aproximadamente uma população de 3.500 habitantes.

Figura 13: Mapa do Brasil, Minas Gerais, marcação do distrito de Santo Amaro de Minas



Fonte: Google maps, 2022. Modificado pelo autor

Grande parte da área do distrito é coberta por lavouras de café que representa a principal fonte econômica para o distrito.

Analisando o distrito de Santo Amaro de Minas, foi observado o quanto o planejamento faz falta para uma boa infraestrutura urbana. Diversos pontos foram analisados e foram encontradas vários problemas no meio urbano, tais como calçadas inadequadas ou a falta delas (figura 14), ruas não pavimentadas, ausência de drenagem das águas pluviais, construções feitas nos domínios do córrego que corta a cidade, além de lixo, entulhos e rede de esgoto lançados diretamente no curso d'água (figura 15).

Figura 14: Calçadas e Ruas Irregulares



Fonte: Arquivo pessoal, 2022

Figura 15: Rua sem Pavimentação



Fonte: Arquivo pessoal, 2022

Analisando o distrito deduz-se que o saneamento básico do distrito é bastante precário, muitos residentes não tem acesso ao sistema de abastecimento de água tratada, sendo o SAAE a empresa responsável pela distribuição de água no distrito e região. Observa-se também que a maioria da população não possui coleta sanitária, sendo que muitos desses dejetos sanitários são despejados no único córrego existente poluindo e degradando ainda mais o meio ambiente (figura16).

Figura 16: Degradação do Córrego



Fonte: Arquivo Pessoal, 2022

Observou-se uma grande carência de espaços públicos para a população, tendo sido encontrada apenas uma praça no distrito (figura 17), sendo essa sem atrativos e com espaços impróprios para o uso da população. O distrito conta ainda com uma quadra poliesportiva e um campo de futebol, estando este último em estado de degradação.

A iluminação pública trocada este mês de maio de 2022 substituiu a iluminação incandescente por luzes de led (figura 18), deixando as ruas e avenidas mais claras, o que trouxe mais segurança para os moradores transitarem à noite. Entretanto, algumas ruas ainda se encontram sem iluminação.

Figura 17: Praça de Santo Amaro de Minas



Fonte: Arquivo pessoal, 2022

Figuras 18: Ruas Iluminação de Leds



Fonte: Arquivo pessoal, 2022

De acordo com análises o distrito conta com uma escola municipal de ensino fundamental, outra de ensino infantil e uma creche (espaço alugado pela prefeitura). Uma nova creche está sendo construída, porém as obras se encontram paradas (MANHUAÇU, 2017).

Em relação à saúde pública, o distrito possui um posto de saúde com boa capacidade, mas utiliza principalmente o Hospital César Leite em Manhuaçu-MG para casos mais graves ou específicos.

Mapa 1: Infraestrutura em Santo Amaro



Fonte: Google Maps 2022. Modificado pelo autor

4.4 DISCUSSÃO

O planejamento urbano é essencial para o desenvolvimento econômico e social de qualquer cidade. Como visto, os elementos que compõem uma boa infraestrutura

urbana são importantes tanto para cidades de pequeno, quanto para cidades de médio e grande porte.

O quadro urbano encontrado na cidade de Águas de São Pedro-SP demonstra que cidades pequenas também podem usufruir dos benefícios de um bom planejamento, permitindo uma boa relação entre os usuários da cidade e seus espaços.

A presença de espaços amplos e iluminados, áreas de integração social, praças e parques, junto aos demais itens de infraestrutura básica oferecidos, tornam a cidade de Águas de São Pedro um bom exemplo a ser seguido por outras cidades que desejem garantir uma boa experiência para seus usuários no meio urbano.

Da mesma maneira, a cidade de Maringá-PR, ainda que seja de médio a grande porte apresenta aspectos semelhantes de utilização da cidade, uma vez que seus usuários podem usufruir de um paisagismo eficiente, ruas amplas, áreas de convívio social e respiros urbanos, que tornam a experiência de viver a cidade uma experiência positiva, mostrando que os aspectos citados, como boa iluminação, paisagismo, espaços de lazer, acessibilidade entre outros são importantes tanto para os pequenos quanto para os grandes centros urbanos, proporcionando vitalidade para as cidades e colocando as pessoas como prioridade.

A observação em Santo Amaro de Minas demonstrou que o distrito tem grande carência sobretudo de áreas de convivência, paisagismo e acessibilidade. A vivência das pessoas em seu espaço urbano é quase de passagem, uma vez que o distrito não oferece áreas saudáveis de permanência, tampouco de boa interação entre os usuários e seus espaços livres, sendo os veículos os grandes utilizadores dos espaços públicos que se resumem a vias de circulação.

Visto nas cidades analisadas que uma boa infraestrutura traz inúmeros benefícios para a cidade e sua população no qual os poderes públicos se importam com o bem estar das pessoas e usuários, não importa se cidade seja pequena, média ou grande porte é direito de todos os cidadãos terem uma vida de qualidade.

Vendo que a infraestrutura do distrito é precária e a população sofre muito com isso, cabe ao do poder público oferecer uma qualidade de vida melhor para sua população e usuários, sendo que a qualidade de vida das pessoas é primordial para um crescimento socioeconômico e um bom desenvolvimento da cidade.

5. CONCLUSÃO

Esta pesquisa tem como objetivo geral entender a importância de uma boa infraestrutura urbana para a qualidade de vida nas cidades. Como objetivo específico, pretende investigar a realidade encontrada no distrito de Santo Amaro de Minas, no que tange seus espaços públicos e sua oferta de infraestrutura urbana.

Como visto, as cidades brasileiras se desenvolveram de maneira intensa e repentina, fazendo com que seus centros urbanos, tanto os grandes quanto os pequenos, absorvessem muitos problemas estruturais advindos da falta de planejamento urbano eficaz.

Dentro do planejamento urbano, a infraestrutura é fundamental para que a cidade funcione bem e ofereça qualidade de vida para sua população e usuários. A presença de abastecimento de água, escoamento de água pluviais, fornecimento confiável de energia, transportes públicos eficazes e seguros, coleta e tratamento de rede de esgoto bem gerenciados, acessibilidade, paisagismo dentre outros, permitem

que a experiência dos usuários seja saudável e adequada, incentivando também a manutenção e preservação destes espaços por parte dos cidadãos.

Esta dinâmica torna-se especialmente importante para as cidades pequenas, uma vez que elas normalmente carecem de espaços privados de lazer e socialização, sendo, portanto, os espaços públicos muitas vezes os responsáveis por oferecer encontros e uma boa vivência da cidade. Entretanto, muitas cidades pequenas não contam com planejamento eficaz, deixando que os problemas oriundos daí se avolumem à medida em que elas crescem, tornando sua solução cada vez mais delicada e difícil.

É importante que se tenha um bom estudo sobre a infraestrutura urbana das cidades, pois assim pode-se identificar os problemas reais, visando solucioná-los e prever ou minimizar problemas futuros.

Diante do estudo, observou-se o quanto o distrito de Santo Amaro de Minas-MG carece de infraestrutura de qualidade, uma vez que seus espaços públicos não contribuem para sua boa utilização, tornando-os apenas espaços de passagem e não de convívio e permanência. Foi identificada a falta de acessibilidade, pouco paisagismo e, quando existente, não intencional e ineficaz.

Além destes aspectos, observou-se uma grande carência da população que não conta com espaços públicos de qualidade, áreas de lazer e convívio ou pontos de contemplação e vivência do meio urbano.

Viu-se que o investimento em infraestrutura no distrito de Santo Amaro de Minas possibilitaria a chegada de novos investimentos, crescimento econômico, geração de empregos, melhoria dos serviços públicos e vitalidade urbana. É de grande importância que se tenha uma melhoria na qualidade de infraestrutura no distrito, cabendo ao poder público o gerenciamento deste planejamento.

6. REFERÊNCIAS

ABNT (2020). NBR 9050. **Norma Brasileira de Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência às Edificações, Espaço Mobiliário e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas.

CONSTÂNCIO, G. V. A apud DUMAZEDIER, J. **Lazer e Cultura Popular**. São Paulo: Perspectiva, 2000.

COUTO, S. A. F. **Manual teórico e prático do parcelamento urbano**. Rio de Janeiro, Forense.1981

CRUZ, E. F. **Os equipamentos urbanos e comunitários no estudo prévio de impacto de vizinhança**. Pará: Caderno de Gestão Pública. 2013.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.

FLECK, Marcelo Pio de Almeida. O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL 100). Porto Alegre: características e perspectivas. 2010.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2010

GOOGLE MAPS. Águas de São Pedro, SP, Coordenadas 22° 35' 56" S, 47° 52' 33" W. Acessado em 02 jun 2022. Disponível em: <<https://www.google.com/maps>>.2022

GOOGLE MAPS. Águas de São Pedro, SP, Coordenadas 23° 25' 30" S, 51° 56' 20" W. Acessado em 02 jun 2022. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/place/Maring%C3%A1+Floriano,+Maring%C3%A1++PR>>.2022

GUIMARÃES. P. P. Configuração urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização. São Paulo: ProLivros, 2004.

GOUVEIA, PEDRO HOMEM de et al. **Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa –Objetivos e Enquadramento**, volume I, Câmara Municipal de Lisboa. 2013.

HOGAN. D, J, VIEIRA. P. F **Dilemas Socioambientais e Desenvolvimento Sustentável**. Campinas: Unicamp.1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **População Rural e Urbana**. Brasil. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18313-populacao-rural-e-urbana.html>. Acesso em: 20 março 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **Cidades e Estado**. Brasil. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/aguas-de-sao-pedro.html>. Acesso em: 12 maio 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **Águas de São Pedro**. Brasil. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/aguas-de-sao-pedro/panorama>. Acesso em: 15 maio 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA IBGE. **Panorama da Cidade de Maringá**. Brasil. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/maringa/panorama>. Acesso em: 16 maio 2022.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo, Unesp, 2004. Disponível em: https://www.academia.edu/36408637/LIVRO_PAULA_DA_CRUZ_LANDIM_DESENHO_DE_PAISAGEM_URBANA

LEI Nº 13.146. **Estatuto da Pessoa com Deficiência**. Brasil, a presidenta da república, 6 de julho de 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato20152018/2015/Lei/L13146.htm#art112

LIPPO, Humberto (Org.). **Sociologia da acessibilidade: e reconhecimento político das diferenças**. Canoas: Editora da ULBRA, 2012.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Lisboa, Portugal: Edições 70, 1960.

LYRA M. F, HOLANDA M. R. A apud GATTI, Simone. **Espaços públicos. Diagnóstico e metodologia de projeto**. São Paulo, ABCP, 2013. 91p.

MARINGÁ. **Prefeitura de Maringá**. Maringá tem o 2º melhor saneamento do Brasil. 2021. Disponível em: <http://www.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2021/03/23/maringa-tem-o-2-melhor-saneamento-do-brasil>. Acesso em: 22 maio 2022.

MARINGÁ. **Prefeitura de Maringá**. Prefeitura de Maringá planeja chegar a 50km de ciclovias em 2022. 2021. Disponível em: <http://www.maringa.pr.gov.br/site/noticias/2021/09/23/prefeitura-de-maringa-planeja-chegar-a-50km-de-ciclovias-em-2022>. Acesso em: 22 maio 2022.

MARINGÁ. **Prefeitura de Maringá**. Secretaria Municipal de Educação (SEDUC). 2021. Disponível em: <http://www.maringa.pr.gov.br/educacao/?cod=secretaria>. Acesso em: 22 maio 2022.

MORAES, F. A.; GOUDARD, B. e OLIVEIRA, R. **Reflexões sobre a cidade, seus equipamentos urbanos e a influência destes na qualidade de vida da população**. Revista Internacional Interdisciplinar *INTHERthesis*, v. 5, n. 2. 2008.

MOTA, S. **Urbanização e Meio Ambiente**. São Paulo: Associação Brasileira de Engenharia Sanitarista, 1999.

OLIVEIRA, Lucimara A.; MASCARÓ, Juan J. **Análise da qualidade de vida urbana sob a ótica dos espaços públicos de lazer**. Ambiente Construído, Revista on-line da ANTAC ISSN 1678-8621, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 59-69, abr./jun.2007. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/view/3737> Acesso em: 24 de Maio de 2022.

OLIVEIRA, G. F.; PEREIRA, D. S. **Função social da cidade e o planejamento urbano**. I Congresso Internacional de Política Social e Serviço Social: Londrina Desafios Contemporâneos. Anais. 2015.

PITTS, A. *Planning design strategies for sustainability and profit: Pragmatic sustainable Design on Building and urban Scales*. Oxford: Architectural Press, 2004.

PRADO, Adriana Romeira de Almeida. **Acessibilidade na gestão da cidade**. In: ARAÚJO, Luiz Alberto David (Coord.). Defesa dos direitos das pessoas portadoras de deficiência. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

RAMOS, P. R. B. **A defesa do direito das pessoas com deficiência**. atribuições do Ministério Público, Defensoria Pública e Conselhos de Direitos. Revista de políticas públicas. 2007.

ROSA, Fábio P.D.; **A requalificação urbana e o espaço público, uma proposta para a zona de Campolide**. Universidade de Lisboa, março de 2017. Disponível em: <<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/13903>> Acesso em 07 de maio de 2022.

SÃO Pedro. **Prefeitura de São Pedro**. Prefeito Helinho Zanatta participa da inauguração da ampliação da subestação da CPFL em São Pedro. 2017. Disponível em: <https://www.saopedro.sp.gov.br/prefeito-helinho-zanatta-participa-da-inauguracao-da-ampliacao-da-subestacao-da-cpfl-em-sao-pedro>. Acesso em: 19 maio 2022.

SANTOS, Andreia Natielle de Sousa; CARVALHO, Daniel César Meneses de. **Projeto lagoas do norte em teresina - pi: espaço público de lazer e conservação da natureza**. 2018. 11 f. Universidade Federal de Piauí, Terezina Pi, 2018.

SANTOS A C.M, MANOLESCU F. M. K apud MACEDO, S. S. de. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: FAUUSP, 1999.

SECCHI, B. **Ciudad contemporânea y su proyecto**. Barcelona, Editora Diputació de Barcelona. 2003

TORRES, Maria Guadalupe Cortés. El Equipamiento Urbano de La Educación Superior em La ZMCM. In: **Revista Gestión y Estrategia**. 2000.

TORRES, R. C. G.; COSTA, A. V. F. Lazer na cidade: uma proposta de humanização do espaço urbano. Natal: UFRN, 2010.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**. São Paulo: reflexões e propostas. 3. ed. Annablume, 2000.