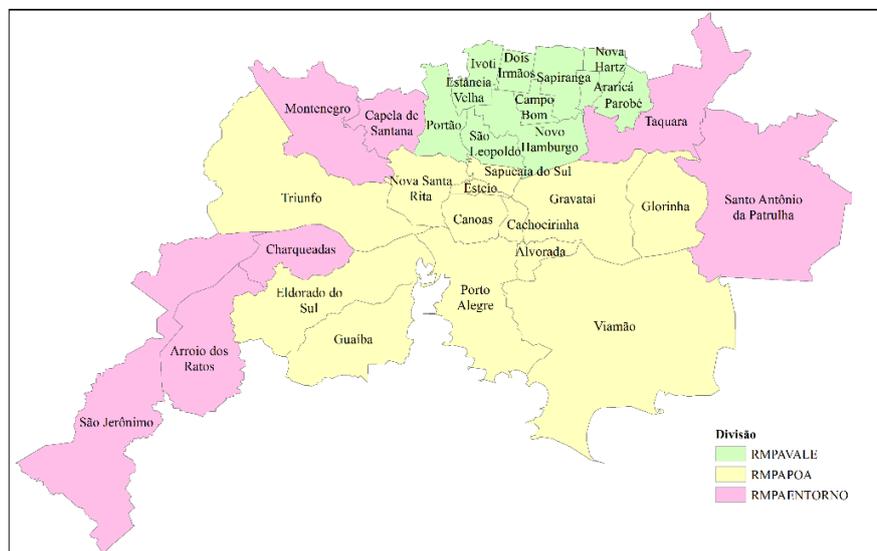


IBEU Região Metropolitana de Porto Alegre: expressão de dois polos com efeitos distintos em bem-estar urbano?

O Índice de Bem Estar Urbano (IBEU), que está em construção pelo Observatório das Metrôpoles, coloca em evidência a necessidade de manter na pauta do planejamento urbano e das políticas de desenvolvimento urbano-regional a questão do bem estar urbano especialmente no que diz respeito às metrópoles brasileiras. O IBEU vem acompanhado de duas virtudes: uma diz respeito ao seu caráter não redutivo a uma única medida sintética tendo em vista que permite também a avaliação do bem-estar urbano na perspectiva de cinco dimensões; a outra é o fato de levar em consideração as diferenças de estar urbano no plano intraurbano o que é de extrema importância tendo em vista que as fortes contradições sociais existentes nas cidades engendram territórios segregados e segmentados.

O nível intraurbano é alcançado a partir das áreas de ponderação construídas pelo IBGE e, no caso da Região Metropolitana de Porto Alegre, essas áreas foram definidas, para a capital e para as principais cidades metropolitanas, a partir de um programa estatístico automático.

A RMPA está considerada nos seus 32 municípios e apresenta uma situação peculiar no que diz respeito à sua estrutura espacial. Do ponto de vista geográfico se caracteriza por uma distribuição assimétrica da atividade econômica vivenciando um constante processo de rearranjo espacial o que faz com que apresente especificidade no contexto metropolitano.

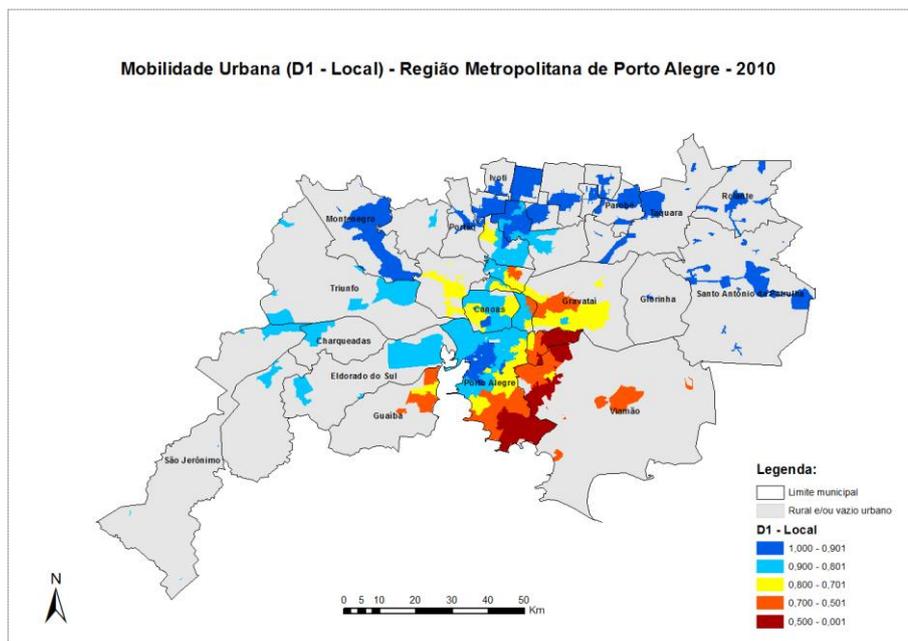


Apesar da existência de características e processos comuns que asseguram certo grau de unidade do conjunto metropolitano, existem na região dois centros dinâmicos consolidados que operam articulados internamente e que possuem muitas características similares. Um deles, denominada RMPA POA, é polarizado pela capital Porto Alegre, que abriga setores diversificados e modernos da indústria (química, petroquímica, metalmeccânica, automobilística) e têm a primazia em termos de importância econômica do Setor Terciário, com concentração das atividades administrativas, financeiras e comércio. O segundo (RMPA VALE), é polarizado por Novo Hamburgo e São Leopoldo abriga e concentra a cadeia do setor coureiro-calçadista, com a instalação de indústrias tradicionais.

Esta é uma região onde, por concentrar o setor calçadista, ainda é comum o exercício combinado de pessoas de uma mesma família em de múltiplas atividades agrícolas e urbanas, que caracteriza pluriatividade. É comum nesta parte da RMPA a existência de atelieres domésticos vinculados à indústria calçadista. Um terceiro recorte interno (RMPAENTORNO) é formado por um conjunto de municípios com perfis socioeconômicos diversificados (rurais ou com presença de indústrias tradicionais) que se constitui como um anel periférico no entorno das duas principais espacialidades. Esta distinção intrametropolitana é importante para a compreensão dos resultados do IBEU seja na sua forma sintética como em suas cinco dimensões.

A **dimensão Mobilidade Urbana** do IBEU exibe dois padrões bastante diferenciados na Região Metropolitana de Porto Alegre. Ao norte, a RMPA VALE polarizada pelo binômio Novo Hamburgo-São Leopoldo vinculada à base econômica coureiro calçadista, se destaca por uma situação bastante adequada de seus moradores em termos de mobilidade urbana. Este padrão espacial resulta, evidentemente, de um conjunto de circunstancias dentre as quais quatro merecem ser comentadas:

1. A dimensão mobilidade urbana é expressa por um único indicador referente ao deslocamento diário entre a residência e o local de trabalho com tempo menor que uma hora;
2. A base econômica desta sub-região é relativamente homogênea, centrada no ramo industrial tradicional do couro e da fabricação de calçados;
3. A realização plena da indústria do calçado depende da presença de economias de aglomeração, expressas por inúmeras atividades de beneficiamento e transformação para a provisão de insumos, que muitas vezes são atividades semiartesaniais realizadas em ateliês junto ou no próprio local de moradia, o que diminui ou até elimina o tempo de deslocamento casa-trabalho;
4. Os moradores de todas as AED's dos municípios que compõem a RMPA VALE são beneficiados pela boa mobilidade urbana que a área oferece – sempre acima de 0,9 –, muito possivelmente em função dos deslocamentos, mesmo curtos, utilizarem a rodovia RS239, que conecta todos os pequenos e afluentes municípios. A exceção se dá nos dois municípios que polarizam a sub-região, Novo Hamburgo e São Leopoldo, possivelmente pelo maior tamanho e densidade populacional, mas ainda assim no interior de Novo Hamburgo o índice nunca é menor do que 0,84 e em São Leopoldo 0,78, justamente na área central mais congestionada.

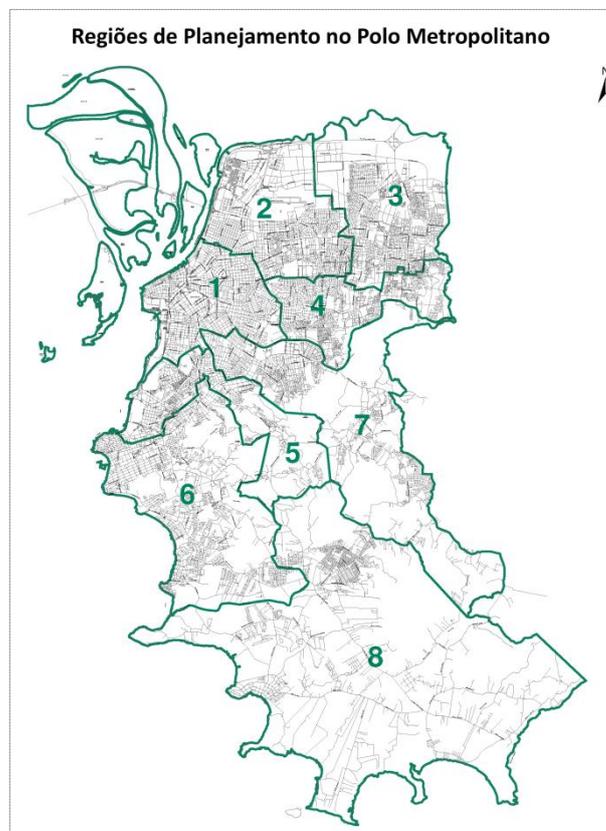


A situação na RMPA POA é bastante diversa. Focada em um setor terciário nuclear e em setores industriais modernos descentralizados, o padrão espacial percebido revela algumas peculiaridades:

1. Surpreendentemente as áreas apontadas como de maior mobilidade urbana no polo são aquelas mais densas e congestionadas. Estas compreendem toda a Região de Planejamento 1 (RP1) [Bairros Centro, Cidade Baixa, Menino Deus, Praia de Belas, Azenha, Farroupilha, Bom Fim, Independência, Rio Branco, Santa Cecília, Santana, Marcílio Dias, Floresta, Moinhos de Vento, Auxiliadora, Montserrat, Bela Vista e Petrópolis], parte da RP2 [bairros São Geraldo, Higienópolis, Boa Vista, Passo da Areia e Santa Maria Goretti], Três Figueiras na RP4, Santa Tereza na RP5 e Nonoai na RP6;

2. Nos municípios do entorno imediato a condição de mobilidade urbana muito alta está presente apenas em Canoas muito provavelmente conectada à economia industrial desenvolvida no núcleo. Os municípios que compõem o conjunto de atividades industriais da RMPAPOA apresentam índices mais altos de mobilidade em suas áreas centrais. Tal é o caso de Gravataí, Triunfo e Eldorado do Sul.

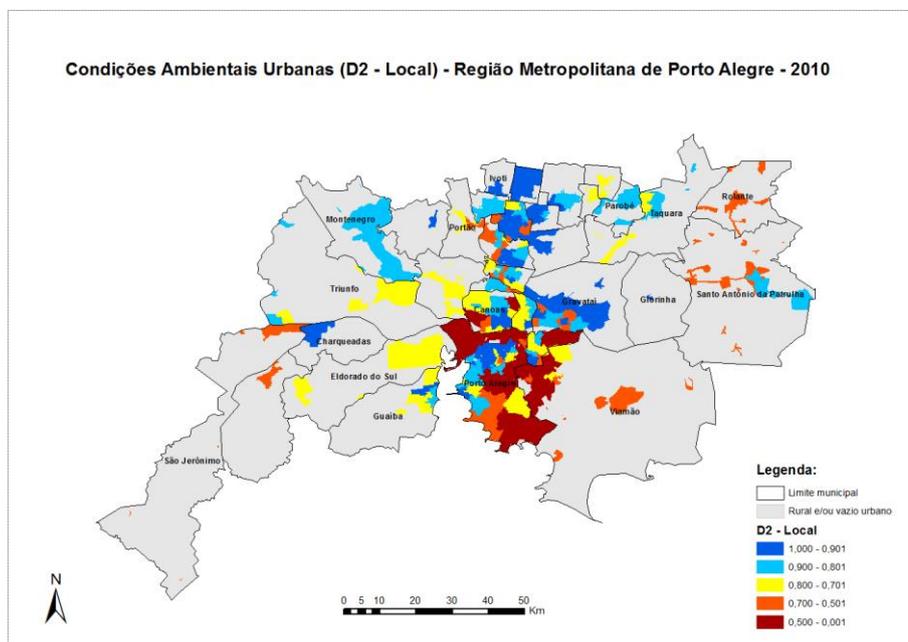
3. O padrão radial concêntrico é o que explica o índice de mobilidade da RMPAPOA, muito alto no núcleo, diminuindo gradativamente até chegar a muito baixo na periferia do polo e também dos municípios que não desenvolvem atividades industriais. Exemplos muito claros são as AEDs do município de Viamão localizadas próximas ao limite com Porto Alegre, as AEDs de Alvorada, e todo o Extremo Sul de Porto Alegre, conhecido como Região de Planejamento 8. A RP8, conhecida até recentemente como a zona rural e de abastecimento de hortifrutigranjeiros da cidade, está enfrentando intenso e inesperado crescimento em decorrência da ação massiva do mercado imobiliário na alocação de uma grande quantidade de projetos do Programa MCMV tornados possíveis pela designação e gravação de Áreas Especiais de Interesse Social onde houve a flexibilização dos índices urbanísticos.



A análise da **dimensão Condições ambientais Urbanas** isoladamente permite especular sobre os efeitos adversos da urbanização quando esta não vem acompanhada de instrumentos de gestão e controle do ambiente urbano que garantam a qualidade de vida. É inconcebível que indicadores de

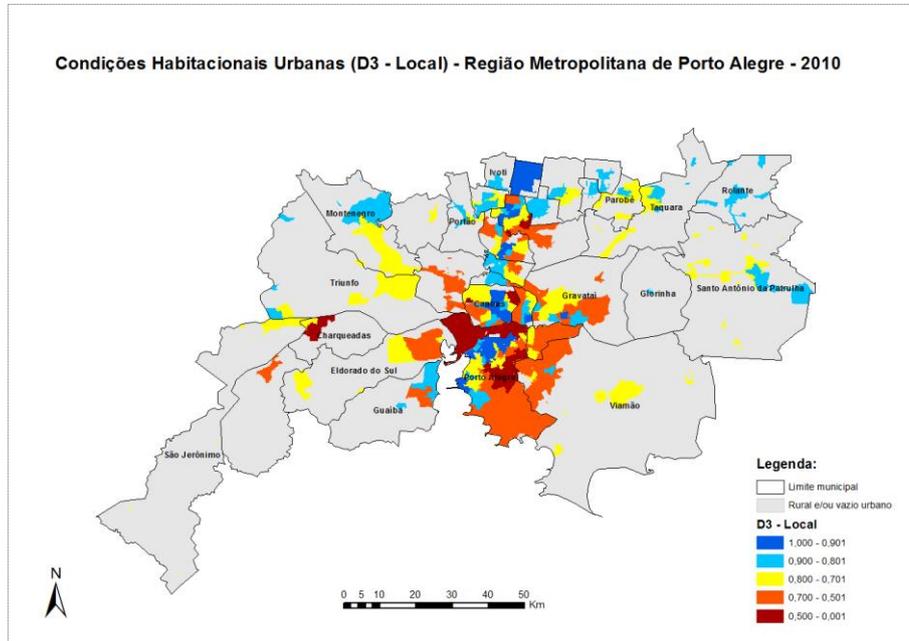
serviços urbanos tão básicos quanto coleta de lixo e presença de esgoto sanitário não sejam disponibilizados ao cidadão metropolitano. Já o terceiro indicador que compõe este índice, a presença de arborização no entorno do domicílio, parece até paradoxal quando o espaço analisado é Porto Alegre. O polo metropolitano, que se orgulha de ser uma das cidades mais arborizadas do país, que teve recentemente uma de suas vias públicas reconhecida como a rua mais bela do mundo pela presença de um túnel verde – rua esta tombada pelo patrimônio cultural, histórico e ecológico da cidade –, que, com o gesto do estudante subindo em uma Tipuana para evitar seu corte, ainda nos idos de 1975, deu início ao movimento ecológico no Brasil, não poderia apresentar uma situação tão degradada em termos de condições ambientais. Faz-se necessária uma profunda reflexão sobre o que está acontecendo com a ‘Metrópole do Sul’.

Nessa dimensão fica mais uma vez evidenciada a diferença na relação entre os dois polos metropolitanos e suas áreas de influencia. Os dados numéricos não podem ser considerados negativos quando se toma a Região Metropolitana como um todo. Das 184 áreas de ponderação consideradas pelo IBGE, 102, correspondendo a 57,6%, apresentam condições ambientais altas ou muito altas. Índices muito baixos representam apenas 8,3% do total de áreas da região, perfazendo 16 áreas. O exame mais acurado da localização dessas áreas, no entanto, mostra a estreita relação das áreas mais precárias em termos das condições ambientais com a capital metropolitana. Considerando apenas as 42 AEDs definidas pelo IBGE para Porto Alegre, 24 delas, ou seja, 57,6% têm condições ambientais altas ou muito altas, o que não difere do dado regional. Quando se examina o outro extremo, no entanto, percebe-se que mais de 19% do total tem condições ambientais muito baixas. Acresça-se a isso as precárias condições verificadas no entorno, em áreas limítrofes de Viamão e Canoas e também no município de Alvorada.



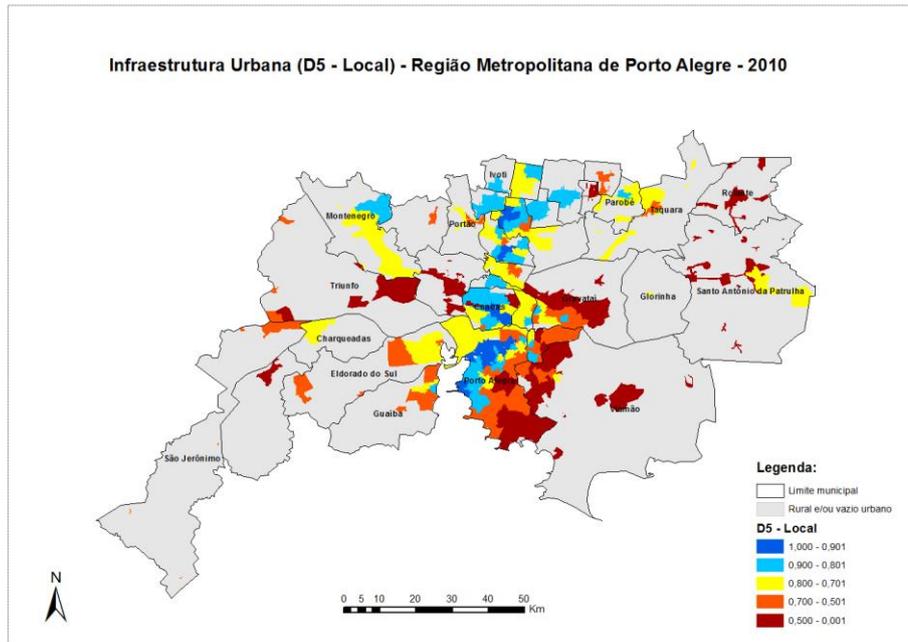
A **dimensão Condições Habitacionais Urbanas**, quando examinada isoladamente, explicita as diferenças entre as duas estruturas polarizadoras da Região Metropolitana. Assim como nas outras dimensões aqui também o eixo sul-norte está claramente delineado, com ilhas de condições habitacionais muito altas coincidindo com as áreas centrais de Porto Alegre, Canoas, São Leopoldo, Novo Hamburgo e Dois Irmãos. No entorno dessas áreas as condições vão se tornando mais precárias, estabelecendo-se uma diferença importante entre o padrão espacial da precariedade habitacional nas duas sub-regiões. Enquanto na RMPAVALÉ as piores situações são percebidas nas

periferias dos dois municípios polo – São Leopoldo e Novo Hamburgo – na RMPAPOA, além do polo metropolitano os grandes municípios do entorno imediato, Guaíba, Eldorado do Sul, Canoas, Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada e Viamão detêm uma ou mais AEDs com índices baixos nessa dimensão.



É bem verdade que no polo a situação é mais grave. No município de Porto Alegre o mapa mostra uma grande extensão territorial com condição habitacional muito baixa na divisa com Canoas e Cachoeirinha. Este território, localizado no limite norte, corresponde às ilhas do Delta do Jacuí [Bairro Arquipélago] e à várzea do Rio Gravataí, compreendendo os bairros Farrapos, Humaitá, Anchieta e uma parte do bairro Sarandí, este protegido por um dique que recentemente rompeu deixando cerca de 2800 pessoas desabrigadas. A total inadequação do setor habitacional é também observada nos bairros Mario Quintana, Protásio Alves, Agronomia, Lomba do Pinheiro, Belém Velho e Vila João Pessoa. Esta grande mancha e, muito possivelmente, a consequência da ocupação insensata de áreas inadequadas, tanto aquelas impróprias à urbanização por constituírem risco à ocupação ou ao ambiente [talvegues, declividades exageradas, ocupação de encostas, ocupação de áreas ambientais], como as urbanizações precárias, carentes de um mínimo de infraestrutura condizente com o modo de vida urbano.

Quando a **dimensão Infraestrutura Urbana** é examinada, observa-se a presença de ilhas de concentração no eixo sul-norte, conector dos dois polos dinâmicos da RM, representado fisicamente pela BR-116. Especialmente estas correspondem às áreas centrais dos municípios de maior população localizados no percurso, Porto Alegre e Canoas ao sul e São Leopoldo e Novo Hamburgo ao norte. É importante observar que nas AEDs localizadas ao longo de todo o eixo o índice de infraestrutura disponível é, no mínimo, médio. Já o polo metropolitano exhibe os mais altos e também os piores padrões de infraestrutura.

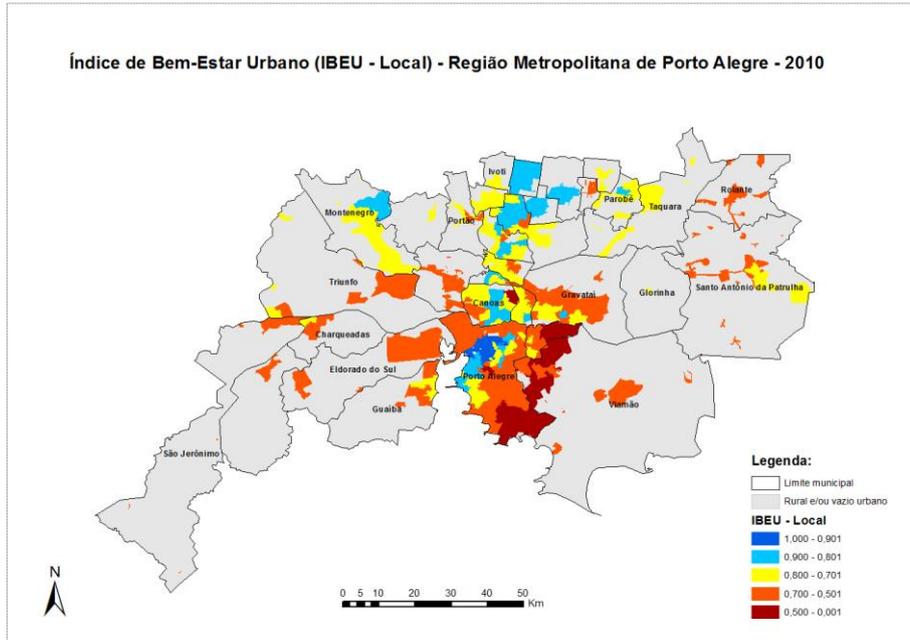


Em toda a área central de Porto Alegre, formada pelo conjunto de AEDs e Bairros que formam as Regiões de Planejamento RP1 e a parte urbanizada da RP2, o índice é superior a 0,9; a mesma situação ocorre na Zona Sul – RP6, nas áreas próximas ao Lago Guaíba, onde se localizam os loteamentos, posteriormente bairros, da Vila Assunção, Tristeza, Pedra Redonda e Ipanema. Por outro lado foram observadas condições muito baixas de infraestrutura (menos de 0,5) em áreas periféricas do polo, no Extremo Sul – RP8, especificamente nos Bairros Lageado e Lami e baixas nos bairros Ponta Grossa e Restinga (entre 0,5 e 0,7); já na RP7- Agronomia e Lomba do Pinheiro, muito baixas e Vila João Pessoa, São José e Protásio Alves, baixas. Merece destaque as condições precárias de infraestrutura dos municípios que envolvem o polo metropolitano, mesmo aqueles com base econômica consistente e crescimento populacional continuado.

O **índice sintético do IBEU**, composto pelas dimensões antes descritas enfatiza as diferenças no interior da Região Metropolitana de Porto Alegre. Ao se examinar o IBEU sintético, salta aos olhos uma característica da RMPA e que se mantém à revelia de qual seja o indicador considerado: é uma região, como visto, constituída por dois polos que se estruturam ao longo da BR116 e tem no eixo central as melhores condições urbanas, cercada por uma periferia a leste e a oeste. A anexação de novos municípios a partir de 1991 não altera a centralidade axial da região.

Constata-se forte segmentação no espaço urbano-metropolitano, com Porto Alegre sendo o único município onde existe, simultaneamente, um território de excelência no que diz respeito às condições de vida urbana, e de outro, uma periferia que apresenta as condições mais baixas. Já o outro polo, constituído por Novo Hamburgo e São Leopoldo, apesar de secundário no eixo metropolitano, apresenta melhores condições de bem-estar urbano no seu entorno. Essa a característica marcante da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU - Local) - Região Metropolitana de Porto Alegre - 2010



Enfatize-se que o IBEU é ainda um índice em construção e que os indicadores que o explicitam necessitam ser revisados e aprimorados a fim de melhor captar a diversidade no espaço intrametropolitano em situações de maior complexidade como é o caso da Região Metropolitana de Porto Alegre.