

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ – UNIOESTE**  
**CAMPUS DE TOLEDO**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**  
**E AGRONEGÓCIO – PGDRA**  
**MESTRADO**

**AVALIAÇÃO SETORIAL DA QUALIDADE DE VIDA**  
**EM TOLEDO – PR: UMA ANÁLISE A PARTIR DA**  
**PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM 2023**

TOLEDO  
2023

**WELTHON ROBERTO LOTTE**

**AVALIAÇÃO SETORIAL DA QUALIDADE DE VIDA  
EM TOLEDO – PR: UMA ANÁLISE A PARTIR DA  
PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio - Mestrado, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE/*Campus* de Toledo, como requisito para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Rippel

TOLEDO  
2023

Ficha de identificação da obra elaborada através do Formulário de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da Unioeste.

LOTTE, WELTHON  
AVALIAÇÃO SETORIAL DA QUALIDADE DE VIDA EM TOLEDO ? PR: UMA  
ANÁLISE A PARTIR DA PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM 2023 /  
WELTHON LOTTE; orientador Ricardo Rippel. -- Toledo, 2024.  
72 p.

Dissertação (Mestrado Acadêmico Campus de Toledo) --  
Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Centro de Ciências  
Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em  
Desenvolvimento Regional e Agronegócio, 2024.

1. Avaliação. 2. Percepção populacional. 3. Qualidade de vida  
urbana. 4. Toledo-PR. I. Rippel, Ricardo , orient. II.  
Título.

**WELTHON ROBERTO LOTTE**

**AVALIAÇÃO SETORIAL DA QUALIDADE DE VIDA  
EM TOLEDO – PR: UMA ANÁLISE A PARTIR DA  
PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO EM 2023**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio - Mestrado, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE/*Campus* de Toledo, como requisito para a obtenção do título de Mestre.

**COMISSÃO EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Ricardo Rippel  
Universidade Estadual do Oeste do  
Paraná

---

Prof. Dr. Weimar Freire da Rocha Jr.  
Universidade Estadual do Oeste do  
Paraná

---

Dr. Alberto Alves da Rocha  
INCRA - Instituto Nacional de  
Colonização e Reforma Agrária

Toledo, 05 de dezembro de 2023

*"Para que o mal triunfe, basta que os bons fiquem de braços cruzados."*

Edmund Burke

## **AGRADECIMENTOS**

Expresso minha gratidão a Deus pelo dom precioso da vida, abrindo caminho para oportunidades, sonhos e conquistas. Reconheço os desafios do percurso, confiando que Deus guia meu caminho e fortalece-me a cada obstáculo.

Ao orientador, Prof. Dr. Ricardo Rippel, agradeço a orientação inestimável, paciência e conhecimentos compartilhados. Suas orientações foram cruciais para o desenvolvimento do trabalho e meu amadurecimento como pesquisador.

À minha filha Luísa Mancini Lotte, meus pais Pedro Norberto Lotte e Roseli Immig Lotte, e meu irmão Pedro Norberto Lotte Jr., dedico minha profunda gratidão pelo amor, apoio constante e incentivo ao longo da jornada acadêmica. Este apoio foi meu alicerce nos momentos desafiadores, impulsionando minha jornada em direção aos objetivos.

Agradeço à Capes/CNPq pelo apoio financeiro essencial na condução da pesquisa, viabilizando recursos e tempo para resultados significativos.

Por fim, mas não menos importante, agradeço a todos os professores e colegas do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio - Mestrado. As trocas de ideias, debates e incentivos foram fundamentais para o desenvolvimento do trabalho. O apoio e colaboração da comunidade acadêmica enriqueceram esta jornada.

LOTTE, W. R. **Avaliação setorial da qualidade de vida em Toledo – Pr: uma análise a partir da percepção da população em 2023.** 72 p. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio – PGDRA, Universidade Estadual do Oeste do Paraná – UNIOESTE, *Campus Toledo*.

## RESUMO

Este estudo investiga a qualidade de vida urbana em diferentes setores de uma cidade, adotando a coleta de dados, que ocorreu por meio de questionários aplicados entre 16 de outubro e 31 de outubro de 2023, abrangendo uma extensa área geográfica e considerando a interconexão entre setores. A estrutura do questionário, baseada em considerações teóricas, abordou diversas dimensões do bem-estar da comunidade. Os setores foram divididos e as entrevistas seguiram uma sequência específica. A metodologia de avaliação incluiu um cálculo com três categorias, cada uma com peso variável, derivado das respostas ao questionário. Isso envolveu parâmetros finais para infraestrutura, proximidade e segurança, calculados a partir de médias de valores micro avaliativos finais. A pontuação resultante foi classificada em uma escala de qualidade micro, variando de péssimo a excelente. Posteriormente, a Qualidade do Setor (QS) foi calculada, somando as médias obtidas em cada categoria. Isso proporcionou uma avaliação precisa da qualidade dos setores em nível individual e agregado, comparando a pontuação com uma escala de qualidade macro. A planilha utilizada facilitou a compilação e análise dos dados, permitindo a categorização de respostas e a inclusão da opção "não sei". O cálculo micro, exemplificado nos quadros 2, 4, 5, 6, 7 e 8, revelou uma análise detalhada das percepções da população em relação à infraestrutura, segurança e proximidade. Em síntese, a mostrou-se uma compreensão abrangente e detalhada da qualidade de vida urbana nos setores avaliados. A abordagem estruturada e a análise abrangente dos dados contribuem para a validade e relevância dos resultados, fornecendo dados valiosos para orientar iniciativas de desenvolvimento urbano. Este estudo não apenas destaca setores que demandam melhorias, mas também classifica o distrito sede de Toledo como bom, oferecendo uma base sólida para a formulação de políticas e práticas urbanas mais eficazes.

**Palavras-chave:** avaliação; percepção populacional; qualidade de vida urbana; Toledo-PR.

LOTTE, W. R. **Sectoral evaluation of quality of life in Toledo – PR: an analysis based on the perception of the population in 2023.** 72 p.  
*Dissertation (Master's), Graduate Program in Regional Development and Agribusiness – PGDRA, State University of Western Paraná – UNIOESTE, Campus Toledo.*

### **ABSTRACT**

This study investigates the quality of urban life in different sectors of a city, adopting data collection, which took place through questionnaires applied between October 16 and October 31, 2023, covering an extensive geographic area and considering the interconnection between sectors. The structure of the questionnaire, based on theoretical considerations, addressed several dimensions of community well-being. The sectors were divided and the interviews followed a specific sequence. The evaluation methodology included a calculation with three categories, each with variable weight, derived from the answers to the questionnaire. This involved final parameters for infrastructure, proximity, and safety, calculated from averages of final micro-evaluative values. The resulting score was rated on a micro quality scale, ranging from very poor to excellent. Subsequently, the Quality of the Sector (QS) was calculated by adding the averages obtained in each category. This provided an accurate assessment of the quality of the sectors at the individual and aggregate level by comparing the score to a macro quality scale. The spreadsheet used facilitated the compilation and analysis of the data, allowing the categorization of answers and the inclusion of the "I don't know" option. The micro calculation, exemplified in charts 2, 4, 5, 6, 7 and 8, revealed a detailed analysis of the population's perceptions of infrastructure, security and proximity. In summary, a comprehensive and detailed understanding of the quality of urban.

**Key-words:** evaluation; population perception; quality of urban life; Toledo-PR.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – MAPA DO MUNICÍPIO DE TOLEDO NO ANO DE 1957 .....	9
FIGURA 2 – MAPA DA FAZENDA BRITÂNIA - 1900 .....	10
FIGURA 3 – DIVISÃO DAS REGIÕES AVALIADAS.....	27
FIGURA 4 – CATEGORIAS BASE PARA O QUESTIONÁRIO.....	29

**LISTA DE QUADROS**

QUADRO 1 – DIVISÃO DAS CATEGORIAS AVALIADAS E PONTOS ABORDADOS .....	34
QUADRO 2 – ESCALA DE QUALIDADE MICRO .....	36
QUADRO 3 – ESCALA DE QUALIDADE MACRO.....	37
QUADRO 4 – EXEMPLO DA PLANILHA DE CÁLCULO MICRO .....	38
QUADRO 5 – EXEMPLO DE CÁLCULO MICRO.....	40
QUADRO 6 – EXEMPLO DO CÁLCULO DE PARÂMETRO FINAL DE INFRAESTRUTURA (PFI).....	41
QUADRO 7 - EXEMPLO DO CÁLCULO DE PARÂMETRO FINAL DE SEGURANÇA (PFS) .....	42
QUADRO 8 - EXEMPLO DO CÁLCULO DE PARÂMETRO FINAL DE PROXIMIDADE (PFP).....	43
QUADRO 9 – COMPARAÇÃO DE DADOS MICRO POR SETOR .....	45
QUADRO 10 – COMPARAÇÃO DA CATEGORIA INFRAESTRUTURA ENTRE OS SETORES .....	50
QUADRO 11 - COMPARAÇÃO DA CATEGORIA SEGURANÇA ENTRE OS SETORES .....	52
QUADRO 12 - COMPARAÇÃO DA CATEGORIA PROXIMIDADE ENTRE OS SETORES .....	54
QUADRO 13 – COMPARAÇÃO ENTRE AS NOTAS MACRO .....	56

## 1. SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	4
1.1 OBJETIVOS .....	6
1.1.1 OBJETIVO GERAL.....	6
1.1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	7
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....	7
2.1 O MUNICÍPIO DE TOLEDO – PR.....	7
2.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO E A EXPANSÃO DAS CIDADES .....	12
2.3 DETERMINANTES DA QUALIDADE DE VIDA URBANA .....	17
3. METODOLOGIA.....	25
3.1 COLETA DOS DADOS.....	25
3.2 MÉTODO DE AVALIAÇÃO SETORIAL .....	34
4. RESULTADOS DA PESQUISA .....	44
5. CONCLUSÃO E DISCUSSÕES .....	57

## 2. INTRODUÇÃO

Ao longo da década de 1990, uma nova corrente de pensamento econômico e social emergiu, redefinindo a abordagem dos determinantes da qualidade de vida urbana. Esta linha de abordagem foi fortemente influenciada por estudos que destacaram as disparidades entre a riqueza material e a percepção de bem-estar da população em geral; de tal forma deu-se esse processo que transcendeu os indicadores econômicos das populações tradicionais, e passou a abraçar dimensões subjetivas e percepções individuais. O paradigma resultante, conhecido como desenvolvimento subjetivo, propõe uma visão mais holística do bem-estar das pessoas e, portanto, um perfil qualitativo de desenvolvimento (Bellingieri, 2017).

Autores proeminentes, como Veenhoven (2000), questionaram a suficiência dos indicadores puramente objetivos, defendendo a adoção de métricas subjetivas para uma avaliação mais abrangente.

Nesta perspectiva, por exemplo, a saúde constitui-se em indicador fundamental para a qualidade de vida e envolve uma rede complexa de atores, desde profissionais de saúde até autoridades públicas. A estratégia dos municípios saudáveis, proposta por Buss (2000) e Facchini *et al.* (2008), os autores ressaltam a necessidade de abordagens interdisciplinares para promover a saúde em comunidades urbanas. Assim, este elemento se torna cada vez mais relevante a medida que nos deparamos com desafios associados à superpopulação urbana, resultante da entrada constante de migrantes em busca de oportunidades econômicas.

Assim sendo, Prina (2023), sustenta que a qualidade de vida urbana está inevitavelmente ligada à infraestrutura e aos serviços básicos. Deste modo, que o crescimento acelerado e a superpopulação podem sobrecarregar os subsistemas viário, de drenagem pluvial, abastecimento de água e outros, gerando problemas como alagamentos e congestionamentos. Assim, a infraestrutura urbana, conforme apontado por Zmitrowicz e Angelis Neto (1997), torna-se elemento crucial não apenas para o desenvolvimento econômico, mas também para proporcionar condições adequadas e facilitar a gestão política das demandas demográficas e sociais das populações; especialmente daquelas residentes em espaços urbanos.

Dessa forma, exemplificando, observa-se que a iluminação pública não apenas assegura visibilidade noturna, mas também desempenha um papel essencial na segurança urbana local, conforme destacado por Silva (2006) e ABNT (2018). A atualização desses sistemas, incluindo a adoção de tecnologias mais eficientes, reflete uma crescente preocupação com a sustentabilidade, como evidenciado pela concessionária Ilumina Toledo (Toledo, 2023).

Outrossim, a eficiência energética neste cenário constitui-se num componente vital na busca por cidades sustentáveis, fato que é enfatizado por Kruguer e Ramos (2016). Para assegurar uma vivência digna, é imperativo que os órgãos públicos aprimorem substancialmente o planejamento urbano, incorporando princípios de sustentabilidade para garantir um ambiente urbano mais equitativo e resiliente (Carneiro e Carvalho, 2013).

Outro elemento influente na qualidade de vida e no desenvolvimento das populações é a gestão de resíduos sólidos, por meio da busca de sistemas mais eficientes de coleta seletiva. Se coloca fato que ganha cada vez mais relevância em um contexto de crescente conscientização ambiental (LIMA, 2002; FROTA, 2015).

A acessibilidade urbana, relacionada à mobilidade urbana, emerge como um componente crucial da qualidade de vida. Nas cidades e ou no que denominamos de espaços urbanos. Caso da existência de vias bem conservadas e calçadas adequadas, como discutido por Boisjoly (2018), estruturas que contribuem para uma circulação segura e agradável, promovendo o desfrute do espaço público pelos moradores.

A interação complexa entre meio ambiente e expansão urbana destaca a necessidade de abordar a contenção de desastres naturais. Os processos de modificação introduzidos pelo ser humano podem desencadear eventos catastróficos, tornando imperativa a implementação de estratégias que promovam o crescimento urbano de maneira sustentável. Essas abordagens visam reduzir os riscos associados a tais intervenções, reconhecendo a importância de equilibrar o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental (GASTAL, 1987; MOURA e SILVA, 2008).

Considerando esses argumentos, percebe-se que o direito urbanístico tem como objetivos fundamentais regulamentar a ocupação e o uso dos espaços habitáveis, desempenhando um papel essencial na preservação ambiental e na

prevenção ambiental e na segurança contra desastres. Isso ocorre porque a preparação para mitigar impactos e preservar o meio ambiente, incluindo o treinamento de equipes de resposta em emergências, é vital para enfrentar os desafios associados a eventos naturais adversos (OBRIST et al., 2007; VIEGAS, CARMO e LUZ, 2009; MELLO et al., 2013).

Então, segundo Myrdal (1968) e Mattei e Bezzera (2018), a infraestrutura urbana, quando combinada com serviços essenciais como saúde e educação, contribui para o desenvolvimento econômico e a redução das disparidades sociais. Sendo que a qualidade da educação básica, em particular, é identificada como um ponto de partida decisiva para uma educação de excelência, afetando diretamente o capital social e o bem-estar da comunidade.

A complexidade dos problemas urbanos destaca a necessidade de uma abordagem eficaz. A falta de planejamento adequado contribui para a precariedade da infraestrutura urbana, aliada a serviços essenciais como saúde e educação. Investir nesses pilares estabelece uma base sólida, promovendo o desenvolvimento econômico e a redução de disparidades sociais. Tornando-se assim um ambiente urbano mais equitativo e sustentável (Lynch, 1960).

Outro elemento pertinente para a elevação da qualidade de vida das pessoas residentes nos espaços urbanos e nos bairros que compõem o distrito sede do município é a segurança, abrangendo tanto a pública, privada, quanto no trânsito. Este fator desempenha um papel significativo na percepção de proteção e tranquilidade, quando há colaboração efetiva entre diferentes esferas de governo (RICARDO e CARUSO, 2007).

Neste contexto, a pesquisa realizou uma análise abrangente dos determinantes da qualidade de vida urbana, considerando a interconexão entre saúde, infraestrutura, sustentabilidade, cultura, mobilidade urbana e segurança no município de Toledo, PR; de maneira mais específica na cidade.

## 2.1 OBJETIVOS

### 2.1.1 Objetivo geral

O objetivo geral do presente trabalho é analisar e classificar os bairros do distrito sede do município, a cidade de Toledo, em termos de qualidade de vida

fornecendo uma análise ampla das questões mais relevantes que afetam a qualidade de vida dos munícipes em diferentes setores

### 2.1.2 Objetivos Específicos

- i. Identificar e coletar os dados mais relevantes para mensuração da qualidade de vida relacionados à saúde, segurança, acessibilidade, transporte, infraestrutura, meio ambiente e outros aspectos pertinentes para a classificação dos setores de Toledo, PR, por meio de uma pesquisa primária amostral;
- ii. Reformular a manipulação dos dados e uma nova visão na análise das condições dos setores, através do recorte transversal;
- iii. Agrupar os bairros de Toledo em setores, destacando as diferenças significativas entre eles e oferecendo dados para orientar políticas públicas;

## 3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A estrutura teórica deste estudo se sustenta em três pilares organizados e expostos em capítulos. O primeiro aborda de maneira detalhada o contexto histórico e de crescimento econômico do município de Toledo. No segundo capítulo, a análise se volta para o desenvolvimento urbano e a expansão das cidades, promovendo uma reflexão aprofundada sobre esses processos. Por fim, o terceiro capítulo explora os determinantes da qualidade de vida urbana, destacando a influência da opinião pública nesse aspecto no município de Toledo. Estes temas primordiais constituem a base teórica essencial que norteará as discussões e análises ao longo desta pesquisa.

### 3.1 O MUNICÍPIO DE TOLEDO – PR

O município de Toledo – PR, situa-se na região Oeste do Paraná, traz uma história mais referenciada, que se inicia ao final da década de 1940, na qual os colonizadores chegaram à região, estabelecendo acampamentos e iniciando o processo de colonização do local (LANGARO, 2012). Porém, segundo Rippel

(2005), como o município estava inserido na última região do Estado do Paraná a ser ocupada, para entender o seu atual cenário de desenvolvimento econômico e social, faz-se necessário relatar e desvendar o ponto de partida da ocupação da região oeste do Paraná.

A ocupação da região oeste evoluiu em quatro fases distintas. A primeira com a presença indígena em grande parte do território sul-americano, seguida pela chegada dos Padres Jesuítas espanhóis e suas "Reduções Jesuíticas". Na qual, eram núcleos indígenas pacificados e convertidos ao catolicismo, cuja atividade econômica principal era a coleta da erva mate (REOLON, 2007).

Num segundo momento, estes aldeamentos indígenas foram destruídos na primeira metade do século XVII pelos bandeirantes paulistas, período no qual essa região passou a pertencer à província de São Paulo integrando a área geográfica do Brasil. Em 1853 a região conseguiu sua emancipação política se tornando parte integrante da Província do Paraná formando o Território Federal do Iguaçu (PRIORI, 2012).

Já na terceira fase, após o término da Guerra do Paraguai, diversas empresas com capital estrangeiro chegaram na região, entre os municípios de Foz do Iguaçu e Guaíra (figura 1), para a exploração da erva-mate e de madeira que era abundante nessa área. Entre essas companhias, destacam-se a Cia. Mate Laranjeiras S/A, Julio Alica, *Nunez Y Gibaja, Companhia de Maderas del Alto Paraná* (NIEDERAUER, 2011).

Ainda, segundo Niederauer (2011), as sedes administrativas dessas empresas eram chamadas de *obrages* e os trabalhadores eram conhecidos como *mensus*. As atividades produtivas ali realizadas consistiam em localizar árvores de erva-mate na mata, a poda de galhos, o ato de sapecar folhas da planta, enfardar e transportar estes nas costas de mulas por trilhas até o pouso (locais de descanso). Ainda segundo o autor, um desses pontos de pouso recebeu a denominação de *Pouso do Toledo*, nome atribuído por estar sob os cuidados de um paraguaio nominado de Toledo.

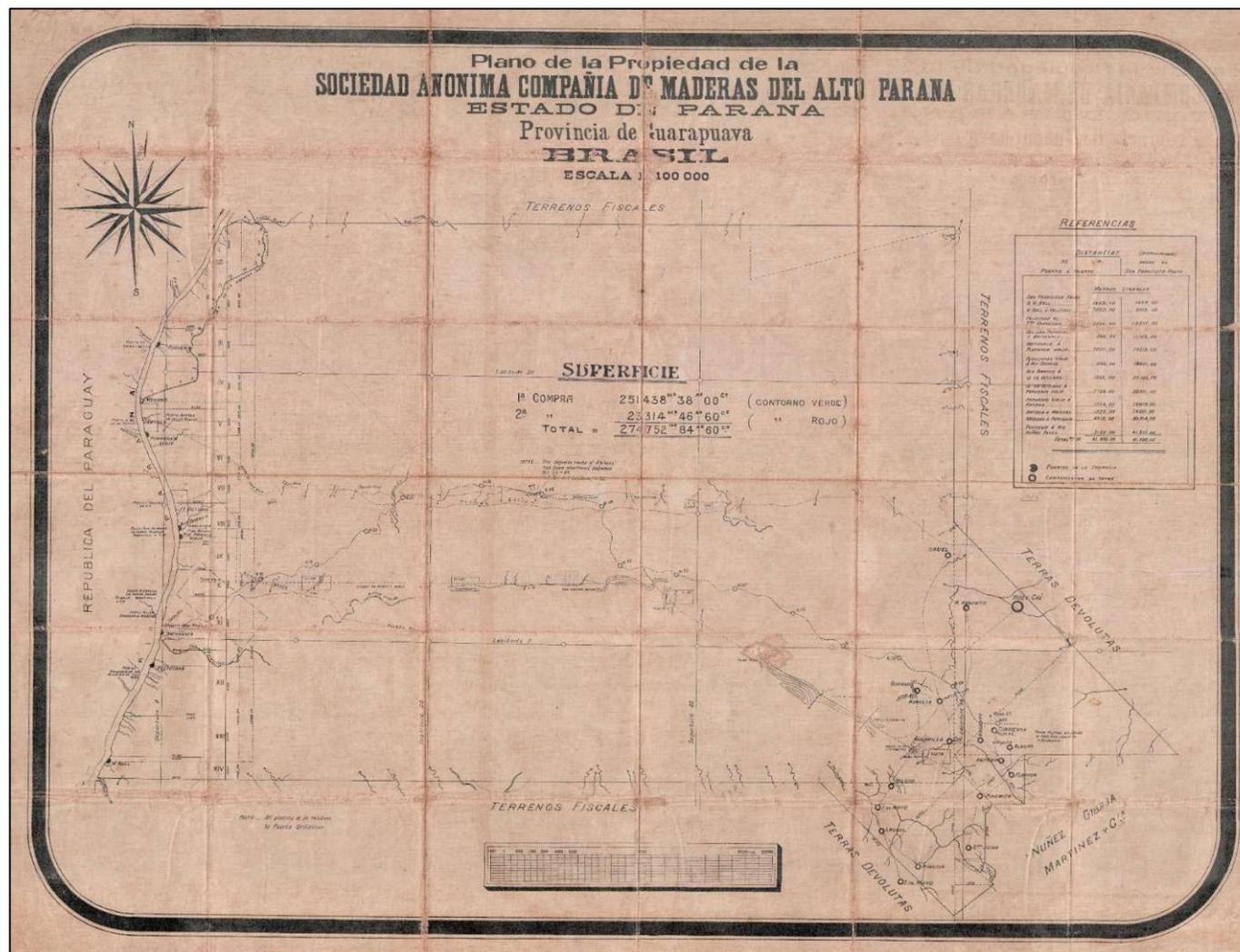
O *Pouso Toledo* se localizava na Gleba Fazenda Britânia (figura 2) cuja propriedade foi vendida à *Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A (Maripá)*, pela *Companhia de Maderas del Alto Paraná*, em dezembro de 1945 (PRIORI, 2012).

FIGURA 1 – MAPA DO MUNICÍPIO DE TOLEDO NO ANO DE 1957



Fonte: Museu Willy Barth, Toledo, 2023.

FIGURA 2 – MAPA DA FAZENDA BRITÃNIA - 1900



Destacam-se nesse contexto empresas notáveis como a Maripá, Pinho e Terras Ltda, que desempenharam papéis significativos nesse processo. A dinâmica entre projetos de colonização conduzidos por iniciativas privadas e públicas evidenciou a superioridade dos empreendimentos privados, justificado pela experiência e conhecimento das melhores práticas. Neste contexto, é possível visualizar que a quarta fase evolutiva foi liderada por companhias que efetivaram a colonização da região Oeste Paranaense em colaboração com o setor público (RIPPEL, 2018).

A estratégia adotada pela colonizadora Maripá em Toledo, consistia em organizar as terras em longos lotes, resultando em uma ocupação linear, com fazendas ao longo das estradas e ocasionalmente a formação de vilas. Áreas urbanas em formato quadrado foram estabelecidas para acomodar vilas e pequenas cidades, facilitando a integração de transporte e serviços para os proprietários rurais, que somavam 12.500 famílias na região. A ocupação contribuiu para a "nacionalização das fronteiras," uma vez que a região oeste do Paraná era anteriormente ocupada por empresas estrangeiras dedicadas à extração de erva-mate e madeira, empregando mão-de-obra indígena e mestiça conhecida como "mensus" (Muller, 1986; Stein 1998).

Desta forma, a urbanização foi crucial para o desenvolvimento de Toledo, desempenhando um papel vital na integração e crescimento da região. A estratégia de organização linear das terras, adotada pela Maripá, contribuiu para uma ocupação ordenada, com fazendas ao longo das estradas e, ocasionalmente, a formação de vilas. A criação de áreas urbanas em formato quadrado facilitou a integração de transporte e serviços para os proprietários rurais, promovendo um ambiente mais conectado e desenvolvido (KLIEMANN, 2017).

Assim, se entende que a urbanização não apenas refletiu a eficiência dos empreendimentos privados, como Maripá e Pinho & Terras, mas também desempenhou um papel significativo na nacionalização das fronteiras. Em suma, a urbanização foi um fator essencial para a prosperidade e integração de Toledo na história da região.

O município obteve um notável desenvolvimento, impulsionado pelo êxodo rural e pela concentração de atividades econômicas nos setores

secundário e terciário<sup>1</sup>, atraindo imigrantes. De acordo com o Censo de 2022, abrange 1.198.049 km<sup>2</sup> de área, abrigando aproximadamente 150.470 habitantes, com uma densidade demográfica de 125,60 habitantes por km<sup>2</sup>. O município destacou-se por sua sólida base educacional, com 98,8% de escolarização de 6 a 14 anos, e por um elevado Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,768, refletindo um padrão de vida relativamente alto (IBGE, 2022; RIPPEL, 2022).

### 3.2 O DESENVOLVIMENTO URBANO E A EXPANSÃO DAS CIDADES

A relação entre população e desenvolvimento regional é complexa e reflete as dinâmicas diárias. Definir com precisão os termos é crucial para compreender a inter-relação. Pois desenvolvimento econômico não se limita ao crescimento quantitativo; é um processo qualitativo de mudança estrutural e histórica. Caracterizando-se pelo aumento sustentado do produto per capita, mudanças na distribuição populacional e transformações na estrutura produtiva, impactando a rede urbana. Os debates sobre desenvolvimento econômico têm repercussões na estrutura urbana, na produção e na construção do espaço social ao longo do tempo (SINGER E SZMRECSÁNYI 1991; RIPPEL, 2016)

Esse ambiente é essencial para a definição de situações e relações entre objetos e sujeitos, possibilitando a análise de categorias internas, como paisagem, territórios, relevos e regiões. O desenvolvimento regional é caracterizado como uma etapa ou processo, refletindo progresso tanto produtivo quanto social (LIMA, 2016).

A compreensão das alterações na economia regional é elemento crucial para entender as modificações nacionais. A mobilidade de recursos entre regiões, sem barreiras à migração e circulação, destaca-se na análise. Tanto que, nas teorias clássicas de desenvolvimento regional, a Teoria de Perroux, enfatiza a presença de forças externas iniciadoras do desenvolvimento. Isso abrange teorias como a da Base Econômica, Hierarquia da Centralidade,

---

<sup>1</sup> O setor secundário refere-se à indústria, ou seja, a produção de bens materiais. Nesse setor, ocorre a transformação de matérias-primas em produtos acabados por meio de processos de fabricação e manufatura. O setor terciário, por sua vez, engloba os serviços, tanto formais quanto informais, prestados em diversas áreas, e as atividades comerciais (ALMEIDA, SILVA e ANGELO, 2012).

Encadeamentos Produtivos e Polos de Crescimento, que consideram influências externas (exógenas), enquanto há teorias que abordam mudanças internas (endógenas) (RIPPEL, 1995; PIACENTI, 2016).

Nessa direção analítica percebe-se que a Teoria do Desenvolvimento Endógeno destaca os agentes locais como protagonistas, interagindo em laços de cooperação territorial, formando o capital social da região. Identifica fatores decisivos, como capital social, humano, conhecimento, Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e informação, determinados internamente. Regiões com esses fatores desenvolvidos têm condições ideais para crescimento acelerado (PIACENTI, 2016).

Para entender o modelo, é preciso retornar aos primeiros modelos neoclássicos de crescimento econômico, onde o progresso tecnológico era considerado exógeno. A Teoria do Crescimento Endógeno explora a interação recíproca entre conhecimento tecnológico e características estruturais, resultando em crescimento econômico. Diferentemente do crescimento exógeno, originado externamente, o endógeno parte da própria região, destacando a importância dos governos regionais como catalisadores do desenvolvimento, estimulando e conduzindo o processo (BOISER, 1999; PIACENTI, 2016).

Por outro lado, Krugman (1991) explora a Nova Geografia Econômica (NGE) com uma análise centrada no espaço, fundamentada no comportamento dos agentes, sejam eles consumidores ou produtores. A multiplicidade de produtos, segundo o autor, contribui para o bem-estar dos indivíduos, proporcionando uma maior diversidade de escolhas e oportunidades de consumo. Além disso, destaca-se a importância da superação das distâncias, onde os custos de transporte criam incentivos para que as empresas se localizem nas proximidades do mercado (CUNHA, 2008; SILVA E BACHA, 2014).

Fujita, Krugman e Venables (1999) destacam a importância da proximidade geográfica e dos custos de transporte na decisão de localização das empresas. Nesse contexto, pode-se argumentar que as cidades se desenvolvem como centros de atividade econômica devido às vantagens de aglomeração. A proximidade entre empresas pode levar a economias de escala, facilitar o

compartilhamento de recursos e conhecimentos, e proporcionar uma base mais ampla de consumidores e trabalhadores.

Adicionalmente, a variedade de produtos e serviços acessíveis em ambientes urbanos pode ser associada à concepção de que as cidades proporcionam uma extensa diversidade de opções e possibilidades de consumo, conforme indicado por Krugman (1991) em sua análise da NGE. Em outras palavras, ao considerarmos o campo do conhecimento responsável por compreender a lógica da produção e distribuição das atividades econômicas (geografia econômica), podemos inferir um desenvolvimento regional desigual, como destacado por Martin e Sunley (2017).

Assim sendo, o desenvolvimento regional está intrinsecamente ligado à participação ativa da sociedade local no planejamento contínuo da ocupação do espaço e na equitativa distribuição dos frutos do crescimento. Onde a compreensão das características e do conceito de desenvolvimento facilita a elaboração e implementação de planos regionais. De tal forma se dá o processo que a longo prazo, o desenvolvimento de uma região resulta da interação de três forças: alocação de recursos, política econômica e ativação social, mantendo relações de interdependência recíproca. (OLIVEIRA E LIMA, 2003; OLIVEIRA E VIANA, 2008).

Então, a expansão urbana está intimamente ligada ao desenvolvimento regional e histórico, sendo moldada pelas características geográficas de cada região. Como as civilizações egípcias que prosperaram nas margens do Rio Nilo, no Egito, aproveitando suas enchentes para cultivar terras férteis e sustentar a população. Em contraste, os mesopotâmicos, diante de um ambiente geográfico desafiador, desenvolveram tecnologias avançadas para captar e distribuir água dos rios Tigre e Eufrates, viabilizando a irrigação e a produção agrícola (FREIRE, 2017).

Outrossim, a urbanização é um processo complexo que envolve a migração da população rural para áreas urbanas, estimulada por fatores como a industrialização, o crescimento demográfico e avanços tecnológicos. Kliemann (2017) destaca a importância da urbanização na configuração das cidades, tanto em termos populacionais quanto geográficos. Esse processo, porém, não é uniforme e sofre influências do estilo de vida contemporâneo.

Adicionalmente, estabelece-se uma hierarquia urbana, abrangendo desde pequenas e médias cidades até as grandes metrópoles. Nos países pioneiros no processo de urbanização, ela se desenvolve de maneira mais gradual, enquanto nos países de industrialização tardia, manifesta-se de forma mais acelerada, resultando em desafios estruturais mais pronunciados (SANTORO, 2014).

Já Limonad (2007), argumenta que as formas de urbanização dispersas representam uma estratégia para diferentes grupos sociais maximizarem sua mobilidade, adaptando-se à crescente fluidez do capital e garantindo sua própria reprodução e sobrevivência. Além disso, buscam uma melhor qualidade de vida, segurança e status social.

Sparovek *et al.* (2004) analisando a questão, descrevem o perímetro urbano como uma linha imaginária que define a divisão entre áreas urbanas e rurais, mas criticam a falta de uniformidade e normatização nos critérios utilizados, que não consideram a funcionalidade dos territórios demarcados. Muitas vezes a definição do perímetro urbano reflete interesses de grupos ligados ao capital imobiliário, influenciando o poder público por meio da legislação. Assim, essas divisões não refletem adequadamente a realidade funcional e dinâmica do território no desenvolvimento municipal.

Assim, a transformação do ambiente natural em ambiente urbano é influenciada por uma série de fatores, como a valorização do solo, ocupações, trabalho e infraestrutura, com efeitos tanto positivos quanto negativos (SALLES, GRIGIO E SILVA, 2013).

No caso do Brasil percebe-se que a urbanização ocorrida nos governos militares (1964-1985), especialmente na década de 1970 houve forte ênfase na expansão urbana, com investimentos do governo federal nas capitais e áreas centrais. Neste período o Governo Federal criou o Banco Nacional da Habitação (BNH), o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), com a finalidade de custear a expansão imobiliária (SANTORO, 2014).

Pois o planejamento regional visava ao crescimento econômico, concentrando recursos nessas áreas e incentivando a atividade imobiliária, especialmente na política de casa própria apoiada pelo Banco Nacional da Habitação (BNH). Ademais, a falta de uma política fundiária urbana abrangente limitou o acesso à moradia e à cidade, resultando em moradias disponíveis,

porém infraestrutura urbana e espaços públicos muitas vezes deficientes (SANTORO, 2014).

Contudo, é importante observar que a urbanização e a industrialização não se desenvolveram de maneira uniforme em todos os territórios nacionais. Com o advento da globalização, novos padrões de mobilidade de pessoas, informações e bens emergiram, influenciando a redistribuição das atividades produtivas em escala global (RIPPEL, 1995).

Segundo Adriano *et al.* (2000), a qualidade de vida de uma população está diretamente relacionada às condições de existência e ao acesso a bens e serviços econômicos e sociais. Questões como emprego, renda, educação básica, alimentação adequada, acesso a serviços de saúde de qualidade, saneamento básico, habitação e transporte eficiente são cruciais. É fundamental compreender que o conceito de bem-estar e qualidade de vida é subjetivo e pode variar entre diferentes culturas e sociedades.

Então, mediante a Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências (Brasil, 1979) adotou-se a prática de exigir doações de terras públicas para uso posterior pelo poder público, permitindo que o setor privado realizasse o loteamento, venda de terrenos e construção nas áreas. Enquanto isso, o poder público ficaria responsável pela construção de imóveis públicos, frequentemente com um cronograma mais lento (SANTORO, 2014).

E, ainda de acordo com Santoro (2014), essa abordagem acelerou a expansão urbana e habitacional nacional, priorizando a simplicidade em relação à qualidade e à integração da urbanização. A falta de ênfase na infraestrutura primária e a demora do poder público na realização da infraestrutura secundária contribuíram para uma "urbanização incompleta".

Já Salgueiro (2006), explica que o município sempre foi um cenário de marcante diversidade, manifestando-se em várias dimensões, desde as suas estruturas edificadas até a complexidade dos tecidos sociais que a compõem. Porém, não incluem somente uma variedade de ocupações, mas também a presença de especialistas dedicados a tarefas específicas que vão além da mera busca por alimentos. Além disso, a variedade urbana se estende para a esfera étnica e cultural, englobando os diferentes grupos de origens e identidades que coexistem nos espaços urbanos.

De modo que frente a todos estes apontamentos, visualiza-se que atualmente, os centros urbanos evidenciam um crescimento marcante nas disparidades sociais e funcionais. Fenômeno que é impulsionado pelo aumento das migrações transnacionais, pela expansão de atividades, especialmente no setor de serviços, e pela emergência de diversos estilos de vida associados à sociedade de consumo. Tais mudanças têm implicações significativas na qualidade de vida dos residentes em determinadas regiões (MOTTA e AJARA, 2011).

### 3.3 DETERMINANTES DA QUALIDADE DE VIDA URBANA

A partir dos anos 2000 uma corrente de pensamento influenciada por estudos, que revelaram disparidades entre a riqueza material e a percepção de bem-estar da população, destacam a insuficiência dos indicadores objetivos na abordagem de questões fundamentais como qualidade de vida e satisfação.

Autores proeminentes, enfatizam que o simples uso de indicadores objetivos não é suficiente para explicar estas questões. Em contraposição, propõem a adoção de indicadores subjetivos, obtidos diretamente por meio das declarações e percepções individuais, como uma abordagem mais holística para medir o bem-estar e, por consequência, o desenvolvimento, marcando a emergência do paradigma do desenvolvimento subjetivo (VEENHOVEN, 2000; BELLINGIERI, 2017).

Neste sentido, profissionais de saúde, autoridades públicas e políticos são fundamentais na definição das consequências das políticas públicas para saúde e condições de vida. A estratégia dos municípios saudáveis propõe institucionalidade social, promovendo saúde por meio de ações interdisciplinares. Essa abordagem reconhece a inexistência de soluções prontas, destacando a importância da intermediação entre diferentes setores e da capacitação da comunidade para o exercício da cidadania e controle social. (BUSS, 2000; FACCHINI *et al.*, 2008).

Neste contexto, o estudo de Szeremeta e Zannin (2013) destaca que o uso de parques urbanos pode substancialmente melhorar a qualidade de vida, proporcionando benefícios sociais, físicos e psicológicos. No entanto, a frequência de uso depende de uma interação complexa entre fatores sociais,

ambientais e características individuais. Dada a preocupação crescente com o sedentarismo e os impactos negativos da inatividade física na saúde, a disponibilidade de espaços e oportunidades para atividades físicas em parques emerge como uma ferramenta crucial para aumentar a população fisicamente ativa (REIS, 2001).

Já para Motta (2009) e Sion (2020), o saneamento básico é um direito essencial à dignidade humana, vital para a participação nas atividades econômicas e sociais. A garantia desse acesso, associada a princípios como a universalidade, decorre não apenas da necessidade de uma vida saudável, mas também da dignidade, eficiência, moralidade e imparcialidade. Essa interconexão entre o direito fundamental ao saneamento e os princípios éticos destaca a importância essencial desses serviços para a sociedade.

Todavia, a superpopulação urbana gera uma demanda crescente por habitações, isso leva à construção excessiva em lotes, aumentando o número de habitantes por metro quadrado sem adequada infraestrutura. Este sistema composto por subsistemas viário, de drenagem pluvial, abastecimento de água, energia elétrica e de comunicação, é vital para evitar problemas como alagamentos, congestionamentos e falhas nos serviços públicos (PUPPI, 1981; VIEIRA FILHO et al, 2013).

A infraestrutura urbana é essencial para o desenvolvimento nas dimensões social, econômica e institucional das diversas populações, promovendo atividades produtivas e facilitando a gestão política. Em contextos como polos industriais, a demanda cresce, exigindo planejamento e a interconexão de subsistemas, demandando investimentos em equipamentos e serviços (ZMITROWICZ e ANGELIS NETO, 1997).

A avaliação da qualidade de vida em um bairro está intrinsecamente ligada à infraestrutura e aos serviços básicos. A intensa urbanização pode impactar significativamente o escoamento da água durante chuvas intensas, devido à impermeabilização do solo, o que prejudica a infiltração e aumenta o risco de inundações. Além disso, ressalta-se a importância crucial de melhorar o abastecimento de água para a saúde pública, especialmente em nações em desenvolvimento com altas taxas de mortalidade. Essa perspectiva enfatiza a interconexão entre infraestrutura básica e bem-estar da comunidade,

evidenciando a necessidade de políticas públicas eficazes para garantir serviços essenciais em áreas urbanas (Zorzi, 2016; Prina, 2023).

Então, a presença de sistemas adequados de água e esgoto é vital para a higiene e o conforto dos moradores. Todavia, a iluminação pública também busca assegurar a segurança no tráfego e entre pedestres. Sendo assim, devem atender às necessidades, proporcionando benefícios econômicos e sociais, incluindo a redução de acidentes e a melhoria das condições de vida. Dois parâmetros essenciais para avaliar a qualidade são o nível médio de iluminação e a uniformidade. Problemas nestes sistemas podem resultar em condições de vida precárias e riscos à saúde (SILVA, 2006; ABNT, 2018).

Com o aumento populacional e a demanda crescente por recursos naturais, a busca pela sustentabilidade é crucial. A eficiência energética na iluminação pública ganha destaque, sugerindo a modernização de projetos no Brasil. A revitalização inclui o uso de tecnologias eficientes, softwares e energias renováveis para garantir a eficácia e a sustentabilidade do sistema (BERNARDES, CELESTE e CHAVES, 2020).

Para Kruguer e Ramos (2016), a eficiência energética é essencial para enfrentar a demanda global de energia, contribuindo para a competitividade econômica e redução de impactos ambientais, incluindo emissões de gases de efeito estufa. Entretanto, a interferência da arborização nas redes elétricas e a obstrução das luminárias são questões críticas que requerem tratamento minucioso, preservando a eficiência e qualidade dos serviços urbanos. Embora existam equipamentos específicos para áreas arborizadas, a abordagem mais eficaz envolve um planejamento cuidadoso e a manutenção adequada da arborização (COPEL, 2012).

Dessa forma, ao promovermos o progresso das tecnologias para atender às necessidades dos usuários, é imperativo considerar e adaptar o meio ambiente. Essa abordagem não apenas evita a destruição em prol da inovação, mas busca uma convivência equilibrada entre usuários e o meio ambiente, assegurando um futuro sustentável.

Outro aspecto que demanda essa abordagem é a implementação de um sistema eficiente de coleta de lixo, pois este é vital para a limpeza e preservação ambiental da região. Apesar da maioria das cidades ainda utilizar o sistema tradicional, no qual veículos recolhem resíduos sem seleção, há uma tendência

crescente, embora não uniforme entre as localidades, em adotar o sistema de coleta seletiva. Nesse modelo, os resíduos são categorizados, podendo ser entregues voluntariamente pelos munícipes em postos de coleta, coletados porta a porta por veículos públicos ou captados por particulares (RODRIGUES e SANTANA, 2012).

Então, o consumidor alinhado com as condições de armazenamento, integra-se a um programa que, por meio de logística diversificada, encaminha esses materiais para destinos apropriados. O fluxo logístico, ao adotar formas variadas de transporte, assegura a reutilização ou descarte sem comprometer a eficácia da gestão residual. O gerenciamento integrado de resíduos sólidos abrange quatro etapas sistematizadas: minimização da produção, maximização do reuso e reciclagem, contínuo tratamento e disposição final para garantir a segurança ambiental, além da maximização da estrutura dos serviços de limpeza urbana (LIMA, 2002; FROTA 2015).

Em meio à adaptação, a pontuação de um bairro reflete sua capacidade em oferecer serviços essenciais e melhorar a qualidade de vida. Esta avaliação também envolve considerar a mobilidade, acessibilidade e segurança dos moradores.

A acessibilidade urbana é definida como a facilidade de alcançar destinos, ligada à articulação entre sistemas de transporte e uso do solo, desempenhando um papel vital no contexto da mobilidade urbana. Vias bem conservadas e calçadas adequadas contribuem para uma circulação segura e agradável. De tal modo, os moradores desfrutam do espaço público com tranquilidade. (BOISJOLY, 2018; BRACARENSE, et al 2023)

Pinto, Paulo e Silva (2012), enfatizam que a compreensão de que a formação de uma identidade, ocorre mediante a compartilhamento de valores específicos. Incluindo a comunicação, a participação e a integração entre os membros da sociedade. A presença de espaços públicos num bairro também contribui para o enriquecimento cultural da comunidade. Esses locais não apenas oferecem entretenimento e lazer, mas também promovem a valorização da cultura, das artes e da história local.

Outrossim, num contexto de desenvolvimento urbano e espaços públicos, a existência de ciclovias ou faixas exclusivas para bicicletas é um sinal claro de comprometimento com alternativas de transporte ecologicamente responsáveis.

A promoção ativa da mobilidade sustentável, reduz a dependência de veículos motorizados, mas também têm impactos positivos em um ambiente mais limpo e saudável. Em suma, a presença de infraestruturas para ciclistas não apenas reflete a preocupação ambiental do bairro, mas também fortalece uma cultura de mobilidade ativa que beneficia tanto a saúde individual quanto o bem-estar coletivo (RAMOS, 2008; CASTRO e KANASHIRO, 2015)

Desta maneira, a acessibilidade para pessoas com deficiência é um indicador importante da inclusão social no bairro. A existência de infraestrutura acessível a pessoas com mobilidade reduzida é fundamental para garantir a igualdade de oportunidades e o bem-estar de todos os moradores. Bracarense, et al (2023) define acessibilidade urbana como a facilidade de se chegar aos destinos desejados (BOISJOLY, 2018; BRACARENSE, et al 2023)

Reconhecendo a importância da mobilidade urbana e espaços de lazer na promoção do bem-estar urbano, é imperativo também considerar a segurança no trânsito como um componente essencial do ambiente urbano. Para Londe e Mendonça (2014), a presença de vegetação em áreas de lazer contribui significativamente para a qualidade do ar e, conseqüentemente, para um ambiente mais saudável. Contudo, a avaliação da segurança no trânsito assume igual relevância, uma vez que um tráfego seguro desempenha um papel crucial na prevenção de acidentes. Um sistema de trânsito seguro reduz o estresse<sup>2</sup> associado ao deslocamento diário, criando assim um ambiente urbano mais equilibrado e harmonioso (MICHELETTO, 2011).

A construção ou melhoria de rodovias, por exemplo, não apenas reduz os custos de transporte, mas também impulsiona os fluxos comerciais e a especialização local. Por outro lado, a negligência na manutenção de trechos rodoviários pode resultar em custos sociais superiores aos investimentos necessários para sua reforma. A avaliação da segurança no trânsito é crucial, uma vez que um trânsito seguro influencia diretamente na prevenção de acidentes e no bem-estar dos moradores. (SILVA, MENEZES e NEDER, 2015; PETENUTI *et al*, 2016).

---

<sup>2</sup> Em uma pesquisa a respeito de fatores de estresse no trânsito, Fenerich (2016), constatou que o maior nível entre os usuários estava associado a categoria de congestionamento. Adicionalmente, a má conservação e a presença de buracos nas pistas também foram identificadas como fatores estressantes.

Falar em qualidade de vida no trânsito implica abordar o sistema de transporte das cidades, especialmente o coletivo, e sua influência na fixação geográfica do desenho urbano. Uma avaliação positiva nessa categoria indica que o bairro oferece condições seguras e agradáveis para a mobilidade, contribuindo para a qualidade de vida dos residentes (ARAÚJO *et al*, 2011).

Isto porque a conectividade eficiente entre os modos de transporte e o design urbano desempenham um papel crucial na experiência do trânsito, impactando diretamente a mobilidade dos residentes. Considerando esse contexto, a mobilidade urbana não apenas reflete a segurança e a eficácia do sistema de transporte, mas também influencia a forma como a comunidade se conecta e se desloca, impactando, assim, a qualidade de vida dos moradores.

Vê-se então que a relação entre meio ambiente e expansão urbana destaca a imperatividade de abordar a contenção de desastres naturais. Pois ao intervir na natureza, o ser humano introduz modificações desencadeando potenciais perigos. Os desastres naturais, inerentes à história, são incertos, demandando técnicas e ciência para controlar eventos e subjugar a natureza. Ademais, além das consequências físicas evidentes, como danos a moradias e infraestruturas, destaca-se a carência de recursos para resposta de emergência, abrigo, alimentação e condições sanitárias (GASTAL, 1987; MOURA e SILVA, 2008).

A ocorrência desses eventos resulta da conjunção das características físicas do local, revelando suscetibilidades e fragilidades, como a capacidade da sociedade em responder e se recuperar, expressando sua vulnerabilidade e resiliência. Portanto, compreender a interação entre o meio ambiente e a urbanização é crucial para antecipar, mitigar e gerenciar desastres naturais. A busca por equilíbrio entre a ocupação humana e a preservação ambiental torna-se um desafio, exigindo estratégias que promovam o desenvolvimento urbano sustentável e a redução dos riscos associados aos eventos naturais adversos (ZAMPARONI, 2012).

Assim, o direito urbanístico, de natureza administrativa, busca regulamentar a ocupação e uso dos espaços habitáveis, abordando temas relevantes ao direito administrativo e urbanístico. Neste movimento a proteção ao meio ambiente e a segurança contra desastres são envolvidas na questão, e englobam medidas de amparo, prevenção e promoção da sustentabilidade em

cada bairro. Então este instrumento avalia se o local implementa ações para prevenir enchentes e deslizamentos, preservar patrimônio histórico e adotar políticas de conservação ambiental. Sendo que a análise dessas medidas é fundamental para a segurança em regiões propensas a eventos climáticos extremos, visando proteger moradores e bens (TAVARES, 2012; COUTINHO; 2014).

Mediante este panorama, percebe-se que o aumento de desastres naturais ou humanos, sublinha a necessidade de preparação para mitigar impactos e preservar o meio ambiente, além do treinamento de equipes de resposta. Tanto que, em emergências, a mobilização de profissionais de diferentes unidades hospitalares pode ser decisiva para garantir atendimento eficaz às vítimas. O acesso aos serviços de saúde pode ser influenciado por fatores de vulnerabilidade, como capital humano, físico, financeiro e social, conforme destacado por diversos estudos (OBRIST et al., 2007; VIEGAS, CARMO e LUZ, 2009; MELLO et al., 2013).

Analisado a questão, Oliveira (2021), argumenta que a relação entre meio ambiente e saúde é vital, reconhecida historicamente, bem como é apoiada por organizações internacionais de saúde. Assim sendo, a infraestrutura básica, que inclui equipamentos de saneamento básico e elementos urbanísticos, é considerada indispensável para o pleno exercício do direito à saúde. Essa garantia é essencial para o fornecimento adequado de serviços de saúde, incluindo hospitais, reforçando que a infraestrutura urbana é tanto um direito social quanto um dever do Estado para assegurar a qualidade de vida e a saúde da população.

Então, investir na região com infraestrutura, empresas públicas e serviços essenciais resulta em aumento das receitas fiscais, impulsionando o ambiente empresarial local. A presença de serviços de saúde acessíveis e de qualidade é crucial para promover o bem-estar e atender às necessidades médicas dos moradores. A existência de clínicas, postos de saúde e hospitais de excelência no bairro facilita o acesso a esses serviços, contribuindo para a prevenção e tratamento de doenças (MYRDAL, 1968; KASMIN; 2020). Os efeitos negativos da defasagem na saúde e infraestrutura contra desastres recaem de maneira mais intensa sobre os estratos sociais mais pobres.

Logo, diante da importância dos investimentos em infraestrutura e serviços públicos, a educação se revela como um ativo fundamental para o desenvolvimento econômico e a redução das disparidades sociais. A qualidade da educação básica, essencial para a formação do capital social, representa um ponto de partida para uma educação de excelência (MYRDAL, 1968; MATTEI e BEZERRA, 2018).

Santos, Vieira e Santos (2018), explicam que a educação pública escolar assume um papel decisivo, manifestando-se por meio de diferentes modalidades, níveis e ciclos educativos afetados diretamente por políticas públicas. A escola, como instituição estabelecida pela sociedade, reflete o contexto social no qual está inserida, desempenhando um papel vital no desenvolvimento da comunidade.

Portanto, uma avaliação positiva nessa categoria indica que o bairro oferece oportunidades educacionais de qualidade e um sistema de saúde acessível e eficaz. Promovendo um ambiente propício ao crescimento e ao bem-estar. Já a segurança desempenha um papel significativo na qualidade de vida de um bairro. Sua avaliação determina a percepção da comunidade sobre a proteção e a tranquilidade no ambiente em que vivem. Uma boa avaliação sugere que os moradores se sentem seguros em suas casas e ao circular pelo bairro, promovendo uma sensação de bem-estar (RICARDO e CARUSO, 2007).

Lima *et al* (2014), estuda o cenário similar argumentando que a questão da segurança pública é complexa e demanda a colaboração efetiva entre os governos Federal, Estadual e Municipal. Ademais a atuação municipal, evidenciada pela presença de uma Secretaria Municipal de Segurança Pública, é fundamental para coordenar e executar políticas nessa área. Então a existência de um órgão específico facilita a abordagem transversal do problema da violência, envolvendo setores como saúde e educação, contribuindo para uma gestão mais integrada e eficiente.

Nesse cenário, a eficácia na gestão da segurança pública e privada promove e sustenta o comércio local. A ocorrência de violência patrimonial impacta a segurança física, aspectos psicológicos e econômicos de micro e pequenas empresas, de tal modo que pode levar ao encerramento de diversas atividades. Assim, uma gestão de segurança eficaz previne esses impactos, contribuindo para um ambiente comercial mais seguro e estável. No âmbito da

segurança pública, o transporte, especialmente ônibus, educação e saúde, enfrentam desafios relacionados à ausência de policiamento. Superar essas adversidades exige medidas eficazes para garantir a proteção dos usuários, promovendo um deslocamento mais seguro (RODRIGUES, 2019; SANTOS, 2022).

Vista a insegurança sofrida pelos usuários, um outro ponto impactante na utilização do transporte público é a expansão urbana irregular ao redor dos bairros. Esta representa um desafio significativo para os usuários do transporte público, afetando negativamente as áreas de influência das paradas de ônibus. Novas infraestruturas que cobrem adequadamente as distâncias resultantes da expansão, são essenciais para a redução de tais distâncias. O acesso eficiente ao transporte público é um catalisador para a mobilidade da população, facilitando deslocamentos para o trabalho, escola e outras atividades (PINTO *et al*, 2019)

Um acesso a moradias próximas ao trabalho cria maior facilidade à população. Também, a presença de comércio e serviços diversificados e de qualidade no bairro aproxima os moradores a produtos, serviços e oportunidades de emprego, criando um ambiente econômico saudável. Uma avaliação positiva nessa categoria sugere que o bairro oferece facilidades para a mobilidade da população e atende às necessidades de compras e serviços.

#### **4. METODOLOGIA**

Na seção a seguir, é apresentado o processo de coleta de dados, a aplicação de questionários, os métodos de análise e todas as etapas que conduziram a uma compreensão mais aprofundada dos elementos de pesquisa.

##### **4.1 COLETA DOS DADOS**

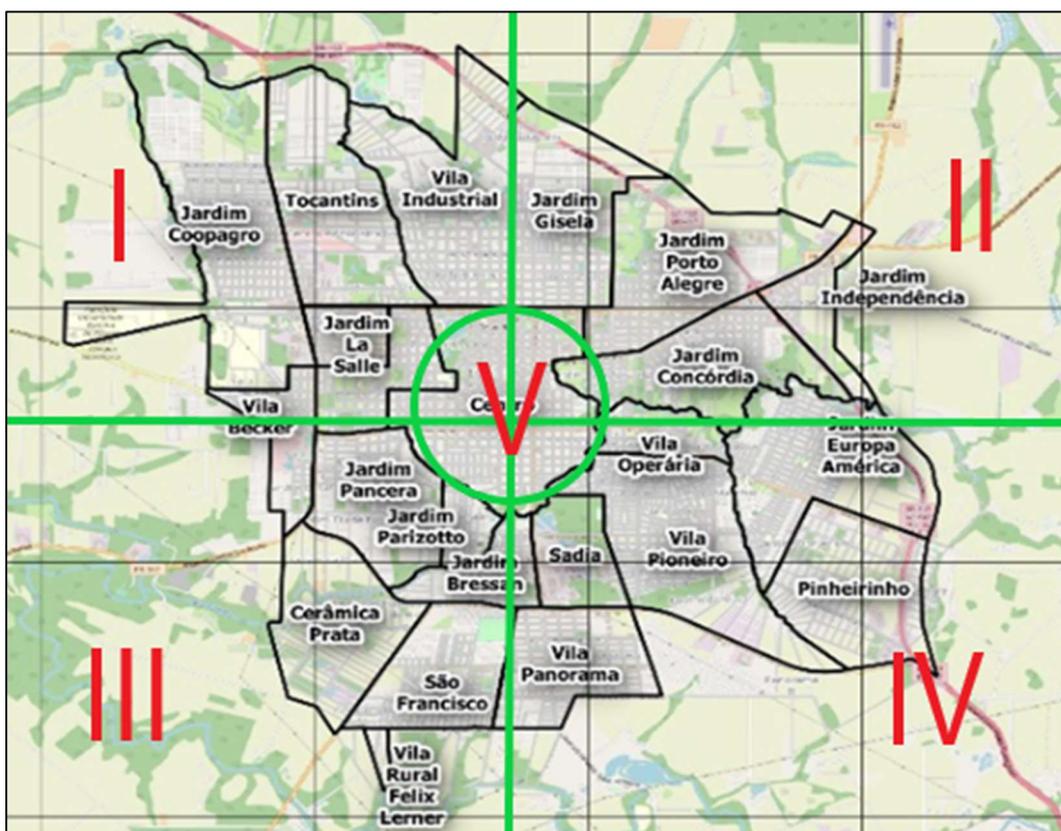
A obtenção dos dados relacionados à infraestrutura, segurança e proximidade foi realizada por meio da aplicação de entrevistas, utilizando um formulário específico (ver Apêndice A). Essas entrevistas foram conduzidas com a população de todos os bairros do distrito sede de Toledo, abrangendo, assim, toda a extensão da cidade.

Esse procedimento viabilizou a avaliação da percepção da população quanto à qualidade geral dessas localidades. A coleta de dados por meio dos questionários estendeu-se ao longo de vários dias de trabalho, ocorrendo do dia 16 de outubro a 31 de outubro de 2023. As entrevistas, geralmente iniciadas por volta das 13h30min e estendendo-se até as 19h30, foram programadas considerando a maior facilidade de encontrar pessoas utilizando os serviços públicos nesse intervalo de tempo. Essa escolha horária se justifica devido à vasta extensão que cobria todos os bairros e ao expressivo número de entrevistados envolvidos. Devido à extensão do período de coleta de dados, foi estabelecido um número mínimo de 365 entrevistados.

No entanto, esse esforço permitiu a identificação de uma notável interconexão entre essas localidades e uma considerável interação entre os moradores de bairros vizinhos. Por exemplo, notou-se que os residentes dos bairros Jardim Europa/América, Vila Pioneiro e Pinheirinho frequentemente compartilhavam suas vivências, uma vez que muitos deles trabalham na empresa BRF S.A., situada no bairro Sadia (nome derivado da antiga denominação da empresa como Sadia). Para se deslocarem até seus locais de trabalho, muitos precisavam atravessar essas regiões, demonstrando a proximidade e integração destes bairros.

Sendo assim, a fim de melhorar a explicação dos dados, as regiões foram divididas em setores I, II, III, IV e V, conforme figura 3:

FIGURA 3 – DIVISÃO DAS REGIÕES AVALIADAS



Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

A demanda para subdividir o distrito central do município surge da experiência da população ao vivenciar outros bairros além daqueles em que residem. Ao entrevistar os moradores, especialmente aqueles do setor IV, muitos questionavam se era o bairro onde moravam ou aqueles que passavam para ir ao trabalho.

As entrevistas seguiram a seguinte sequência:

- i. Setor I - Jardim Coopagro, Tocantins, Vila Industrial, Jardim La Salle, Jardim Santa Maria;
- ii. Setor II - Jardim Gisela, Jardim Porto Alegre, Jardim Independência e Jardim Concórdia;
- iii. Setor III - Vila Becker, Jardim Pancera, Jardim Parizotto, Jardim Bressan, Cerâmica Prata e São Francisco;
- iv. Setor IV - Vila Operária, Jardim Europa/América, Vila Pioneiro, Vila Panorama, Sadia e Pinheirinho;
- v. Setor V – Centro.

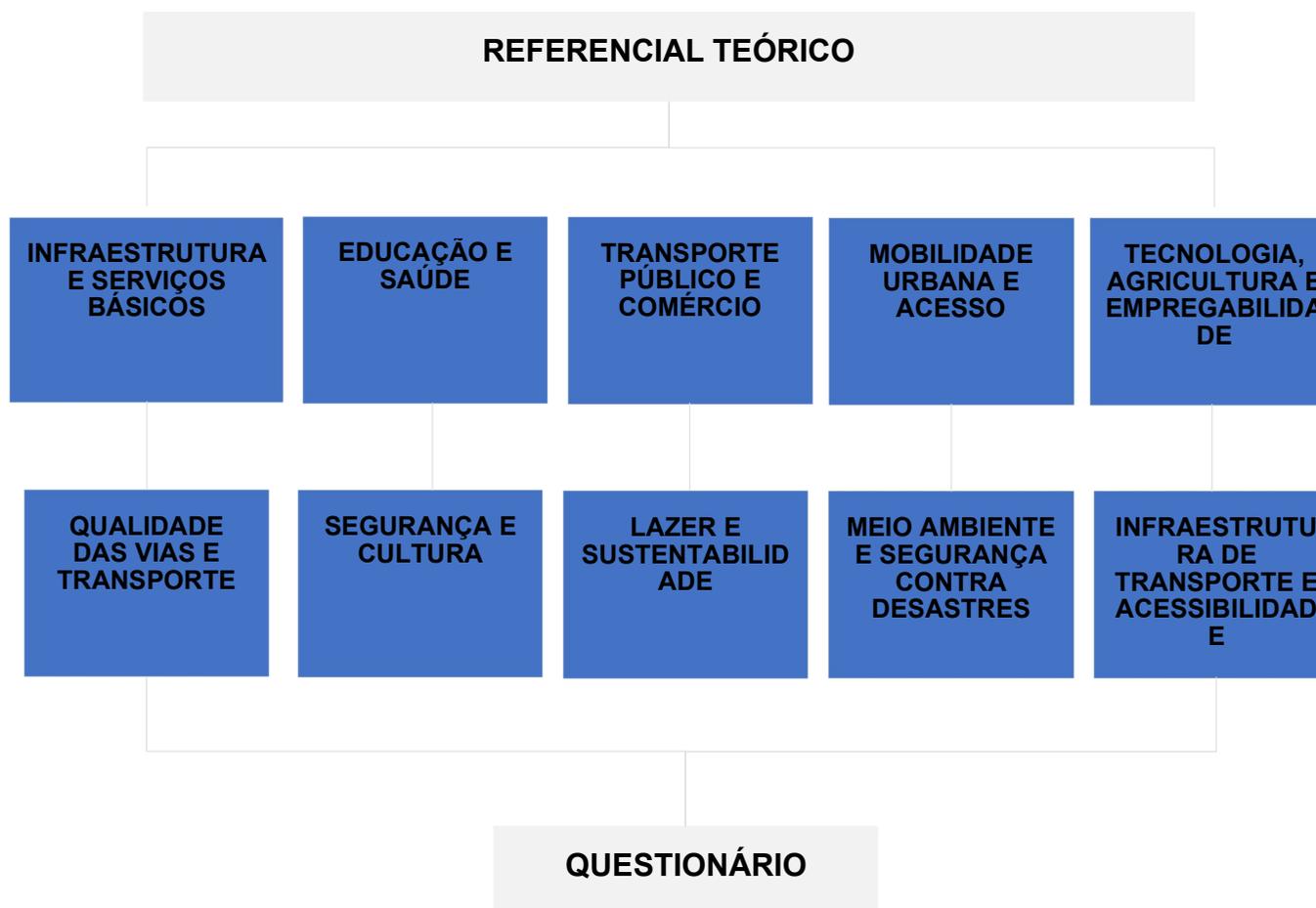
As indagações destinadas à população foram conduzidas por meio do questionário (Apêndice A). A elaboração dessas perguntas levou em conta as considerações extraídas dos estudos abordados no referencial teórico, visto que essas pesquisas exploram temáticas intrinsecamente relacionadas ao bem-estar da comunidade. Dessa forma, o questionário foi estruturado de maneira a contemplar os diversos aspectos discutidos nas análises teóricas, visando obter uma compreensão abrangente das percepções e experiências da população em relação a qualidade de vida urbana. Sendo que os pontos encontrados no referencial, podem ser vistos através da figura 4.

A elaboração de uma estrutura de categorias para o questionário é um passo importante no processo de pesquisa, pois define o arcabouço temático que orientou as questões a serem abordadas. Nesse contexto, a categorização proporciona uma abordagem organizada e abrangente, permitindo a compreensão de diferentes dimensões que compõem a qualidade de vida urbana.

O objetivo é capturar a complexidade e a diversidade de fatores que influenciam a experiência dos habitantes em um ambiente urbano. Cada categoria representa um conjunto específico de elementos que, juntos, compõem a tessitura da vida nas áreas urbanas. A abrangência das categorias reflete a compreensão de que a qualidade de vida não é um conceito unidimensional, mas sim um conjunto interconectado de fatores. Dessa forma, as categorias não se limitam a aspectos básicos, como infraestrutura e serviços, mas se estendem para áreas que abordam a cultura, o meio ambiente, a segurança e outros aspectos fundamentais da vida urbana.

Portanto, a estrutura de categorias é muito mais do que um simples agrupamento de tópicos; ela representa a espinha dorsal da pesquisa, delineando as fronteiras conceituais dentro das quais as percepções da população foram exploradas. A meticulosidade nessa etapa inicial contribuiu diretamente para a qualidade e a relevância dos resultados obtidos, conferindo à pesquisa um alicerce sólido para a análise e interpretação dos dados coletados.

FIGURA 4 – CATEGORIAS BASE PARA O QUESTIONÁRIO



FONTE: elaborado pelo autor, 2023.

A seguir apresentam-se as categorias utilizadas na pesquisa e as questões que as compõem:

A) Infraestrutura e Serviços Básicos:

1. Qual é a qualidade do sistema de abastecimento de água no bairro?
2. Como você avalia a disponibilidade de energia elétrica no bairro?
3. O bairro possui sistema de água, luz e esgoto adequados?
4. Existe um bom sistema de coleta de lixo no bairro?

B) Qualidade das Vias e Transporte:

5. Como você avalia a qualidade das vias e calçadas do bairro?
6. O bairro possui ciclovias ou faixas exclusivas para bicicletas?
7. Como você avalia a segurança no trânsito do bairro?
8. O bairro conta com áreas verdes e espaços de lazer adequados?

C) Educação e Saúde:

9. Há escolas e creches de qualidade no bairro?
10. O bairro possui equipamentos de saúde acessíveis e de qualidade?

D) Segurança e Cultura:

11. Como você avalia a segurança pública no bairro?
12. O bairro possui espaços culturais, como teatros e museus?

E) Transporte Público e Comércio:

13. Existe um bom acesso ao transporte público no bairro?
14. O bairro conta com comércio e serviços diversificados e de qualidade?

F) Lazer e Sustentabilidade:

15. Como você avalia a qualidade das áreas de lazer e esportivas no bairro?
16. O bairro possui acessibilidade para pessoas com deficiência?

17. Há espaços destinados à convivência comunitária, como praças e centros comunitários?

18. Como você avalia a iluminação pública no bairro?

G) Meio Ambiente e Segurança contra Desastres:

19. O bairro possui medidas de prevenção e combate a enchentes e deslizamentos?

20. Existem incentivos para a preservação do patrimônio histórico e cultural no bairro?

21. O bairro possui políticas de preservação ambiental e sustentabilidade?

H) Mobilidade Urbana e Acesso:

22. Como você avalia a disponibilidade de espaços para estacionamento no bairro?

23. Há políticas de incentivo ao uso de energias renováveis no bairro?

24. O bairro possui medidas de prevenção e combate a incêndios?

25. Existe um plano de mobilidade urbana que promova o uso de transportes sustentáveis?

I) Tecnologia, Agricultura e Empregabilidade:

26. Como você avalia a disponibilidade de serviços de internet e telecomunicações no bairro?

27. O bairro possui áreas destinadas à produção de alimentos, como hortas comunitárias?

28. Há políticas de incentivo à geração de emprego e renda no bairro?

J) Infraestrutura de Transporte e Acessibilidade:

29. Como você avalia a infraestrutura de transporte no bairro (ruas, pontes, viadutos)?

30. O bairro possui medidas de acessibilidade para idosos e pessoas com mobilidade reduzida?

Na questão 1, buscou-se compreender a percepção da população em relação à qualidade do sistema de abastecimento de água no bairro. A água, como recurso fundamental para a vida cotidiana, teve sua qualidade avaliada, considerando seu impacto direto na saúde dos moradores. Na questão 2, explorou-se a maneira como os residentes avaliavam a disponibilidade de energia elétrica, reconhecendo a importância desse serviço para o funcionamento adequado das residências e estabelecimentos comerciais.

Já a questão 3 abordou a presença de sistemas adequados de água, luz e esgoto no bairro. Essa tríade de serviços é essencial para garantir condições higiênicas, seguras e confortáveis aos habitantes. A 4, por sua vez, concentrou-se no sistema de coleta de lixo, serviço que não apenas impacta a estética urbana, mas também está intrinsecamente ligado à saúde pública e à preservação do meio ambiente.

Na questão 5, buscou-se compreender a percepção dos moradores em relação à qualidade das vias e calçadas. Ruas bem conservadas e calçadas adequadas não apenas facilitam o deslocamento, mas também contribuem para a segurança dos pedestres. A questão 6, por sua vez, direcionou o olhar para a presença de ciclovias e faixas exclusivas para bicicletas, elementos que não apenas promovem a mobilidade sustentável, mas também incentivam um estilo de vida mais saudável.

A segurança no trânsito foi o foco da questão 7, compreendendo que um tráfego seguro é essencial para a qualidade de vida urbana. Já a 8 explorou a presença de áreas verdes e espaços de lazer, reconhecendo que esses elementos não apenas proporcionam momentos de relaxamento, mas também contribuem para a coesão social.

A questão 9 indagou sobre a presença de escolas e creches de qualidade, reconhecendo a importância da educação na formação das gerações futuras. A 10 abordou a disponibilidade e a qualidade dos equipamentos de saúde no bairro, considerando que o acesso a serviços médicos impacta diretamente na qualidade de vida.

A percepção da segurança pública no bairro foi o foco da questão 11, entendendo que a sensação de segurança é crucial para o bem-estar dos residentes. A questão 12, por sua vez, explorou a presença de espaços culturais,

reconhecendo a importância da cultura na identidade local e no enriquecimento da experiência urbana.

A questão 13 investigou o acesso ao transporte público, considerando que a eficiência desse serviço é vital para a mobilidade urbana. Já a questão 14 abordou a presença de comércio e serviços diversificados, entendendo que a oferta de opções comerciais contribui para a dinâmica econômica local.

A qualidade das áreas de lazer e esportivas foi explorada na questão 15, reconhecendo que esses espaços são fundamentais para o lazer e a saúde da população. A questão 16 abordou a acessibilidade para pessoas com deficiência, referendando a importância da inclusão. As questões 17 e 18 trataram, respectivamente, dos espaços destinados à convivência comunitária e da qualidade da iluminação pública.

Investigou-se também a presença de medidas de prevenção e combate a enchentes e deslizamentos (questão 19), reconhecendo a importância da gestão ambiental para a segurança dos moradores. Outrossim, as questões 20 e 21 abordaram, respectivamente, incentivos à preservação do patrimônio histórico e cultural, e políticas de preservação ambiental e sustentabilidade.

Já as questões 22 a 25 exploraram temas como disponibilidade de espaços para estacionamento, políticas de incentivo ao uso de energias renováveis, medidas de prevenção e combate a incêndios, e a existência de um plano de mobilidade urbana que promova o uso de transportes sustentáveis. Reconheceu-se a importância desses elementos para a mobilidade e acessibilidade urbanas.

Indagou-se ainda, sobre a disponibilidade de serviços de internet e telecomunicações (questão 26), sobre áreas destinadas à produção de alimentos (questão 27), e políticas de incentivo à geração de emprego e renda (questão 28), compreendendo a influência da tecnologia, agricultura e emprego na dinâmica urbana, e na qualidade de vida das pessoas.

Finalmente, nas questões 29 e 30, avaliou-se a infraestrutura de transporte no bairro, incluindo ruas, pontes e viadutos, além de medidas de acessibilidade para idosos e pessoas com mobilidade reduzida, reconhecendo a importância da acessibilidade para todos.

Ao conduzir essa pesquisa, buscou-se proporcionar uma análise abrangente das percepções e realidades relacionadas à qualidade de vida

urbana. Cada questão abordada foi selecionada para abranger aspectos fundamentais que moldam a experiência dos habitantes no ambiente urbano, permitindo uma compreensão mais completa e embasada das dinâmicas que influenciam o bem-estar comunitário.

#### 4.2 MÉTODO DE AVALIAÇÃO SETORIAL

O método de avaliação setorial consiste em um cálculo desenvolvido pelo autor, contemplando as três categorias do quadro 1:

Quadro 1 – divisão das categorias avaliadas e pontos abordados

CATEGORIA	PONTOS ABORDADOS
Infraestrutura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualidade do sistema de abastecimento de água;</li> <li>• Avaliação da disponibilidade de energia elétrica;</li> <li>• Condições dos sistemas de água, luz e esgoto;</li> <li>• Eficiência do sistema de coleta de lixo;</li> <li>• Estado das vias e calçadas;</li> <li>• Acessibilidade e qualidade das áreas de lazer e esportivas;</li> </ul>
Proximidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência de escolas, creches, postos de saúde, comércios, áreas culturais e de lazer.</li> </ul>
Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avaliação da segurança no trânsito;</li> <li>• Avaliação da segurança no bairro;</li> <li>• Avaliação da iluminação pública;</li> <li>• Medidas de prevenção e combate a incêndio;</li> <li>• Medidas de combate a enchentes e deslizamento.</li> </ul>

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Estas categorías possuem escalas individuais, nas quais possuem um peso variando de 0 a 1.0 que totaliza uma nota máxima de 1 para cada setor avaliado. Essas questões desempenham um papel decisivo na análise da qualidade de vida no bairro, influenciando positiva ou negativamente na nota final de cada setor.

Os valores são contemplados de acordo com o adquirido no questionário, organizado através do quadro 2.

De forma a compreender o método de avaliação, é necessário entender as equações 1, 2 e 3:

$$P_{fi} = \mu VAF_i \quad (1)$$

Em que:

$P_{fi}$  = Parâmetro final infraestrutura

$\mu VAF_i$  = Média do valor micro avaliativo final de infraestrutura

$$P_{fp} = \mu VAF_p \quad (2)$$

Em que:

$P_{fp}$  = Parâmetro final proximidade

$\mu VAF_p$  = Média do valor micro avaliativo final de proximidade

$$P_{fs} = \mu VAF_s \quad (3)$$

Em que:

$P_{fs}$  = Parâmetro final segurança

$\mu VAF_s$  = Média do valor micro avaliativo final de segurança

A soma das categorías resultará em uma pontuação, que será denominada "nota micro". Esta pontuação será atribuída com base nas respostas dos moradores a cada pergunta, com o objetivo de avaliar a percepção da população em relação a cada categoría. O resultado levará a uma nota final que varia de zero (representando um desempenho péssimo) a um (indicando um desempenho excelente), conforme os intervalos estabelecidos no quadro 2.

Quadro 2 – escala de qualidade micro

ESCALA	QUALIDADE
0.81 a 1.0	EXCELENTE
0.61 a 0.8	BOM
0.41 a 0.6	REGULAR
0.21 a 0.4	RUIM
0 a 0.2	PÉSSIMO

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Após detalhar as etapas micro, que envolvem a avaliação de cada categoria com base nas respostas dos moradores, estamos agora prontos para entrar na etapa de cálculo da Qualidade do Setor (QS). Nesta fase, realizaremos a soma das médias obtidas em cada categoria, resultando em um valor que nos permitirá chegar ao QS, através da seguinte equação (4):

$$QS = \mu Pfi + \mu Pfp + \mu Pfs \quad (4)$$

Sendo que:

QS = Qualidade do Setor avaliado

$\mu Pfi$  = média do Parâmetro final infraestrutura

$\mu Pfp$  = média do Parâmetro final proximidade

$\mu Pfs$  = média do Parâmetro final segurança

Após a compilação dos dados provenientes dos questionários, adotou-se o uso de uma planilha auxiliar (quadro 4) para realizar a contagem das respostas. Inicialmente, todas as questões foram agrupadas sem distinção por categorias, simplificando o processo de alocação das respostas. Desta forma, quando um entrevistado expressava sua opinião sobre determinado aspecto, como a qualidade da calçada em seu setor de residência, essa resposta era automaticamente contabilizada na respectiva categoria, seja ela sim, não, parcialmente, excelente, bom, regular, ruim, ou não sabe/não se aplica, proporcionando uma análise abrangente e detalhada das percepções da comunidade.

A avaliação da qualidade de cada setor também resultou em um valor a ser comparado com a escala, variando de zero (representando um desempenho péssimo) a um (indicando um desempenho excelente), conforme o quadro 3.

Quadro 3 – escala de qualidade macro

ESCALA	QUALIDADE
0.81 a 1.0	EXCELENTE
0.61 a 0.8	BOM
0.41 a 0.6	REGULAR
0.21 a 0.4	RUIM
0 a 0.2	PÉSSIMO

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Esses intervalos proporcionou uma avaliação precisa da qualidade dos setores, tanto em nível micro (individual) quanto em nível macro (agregado). Essa abordagem estruturada permite apresentar os dados coletados com base nas notas micro e macro atribuídos a cada setor, oferecendo uma visão da percepção dos munícipes nos bairros avaliados. Essa metodologia facilitou a identificação de áreas que demandam melhorias e aquelas que se destacam pela excelência.

O quadro 4, exemplifica a planilha utilizada para o cálculo, evidenciando a organização e o tratamento estatístico dos dados. Essa ferramenta foi fundamental para a análise das respostas e para a compreensão holística das percepções da população em relação à qualidade de vida urbana nos diferentes setores do município.

Quadro 4 – exemplo da planilha de cálculo micro

SETOR IV											
Nº	RESPOSTA					TOTAL RESPOSTA 1	TOTAL RESPOSTA 2	TOTAL RESPOSTA 3	TOTAL RESPOSTA 4	TOTAL RESPOSTA 5	TOTAL
1	b	b	r	r	b	0	21	18	1	0	40
2	b	e	b	b	b	8	31	1	0	0	40
3	s	s	s	s	s	35	2	3	0	-	40
4	s	p	s	s	s	31	0	9	0	-	40
5	ru	b	ru	ru	ru	0	10	1	29	0	40
6	n	n	n	n	n	0	39	1	0	-	40
7	r	b	r	r	r	0	10	30	0	0	40
8	p	n	p	p	p	0	12	28	0	-	40
9	s	s	s	s	s	36	2	2	0	-	40
10	p	s	p	p	p	8	1	31	0	-	40
11	r	b	r	r	r	0	9	28	3	0	40
12	n	n	s	s	n	15	24	1	0	-	40
13	p	s	s	s	p	24	0	16	0	-	40
14	s	s	s	s	s	35	4	1	0	-	40
15	r	r	b	b	r	0	15	21	4	0	40
16	p	p	p	p	p	0	4	36	0	-	40
17	s	p	s	s	s	28	4	8	0	-	40
18	b	b	r	r	b	0	20	19	1	0	40
19	n.s	n	n.s	n.s	n.s	0	11	1	28	-	40
20	s	n	n.s	n.s	s	12	13	0	15	-	40
21	s	n	n.s	p	s	13	12	7	8	-	40
22	r	b	r	r	r	0	8	31	1	0	40
23	n.s	n	n	n.s	n.s	0	20	1	19	-	40
24	n	n	n.s	n.s	n	0	24	1	15	-	40
25	n.s	p	n.s	n.s	n.s	0	3	9	28	-	40
26	b	b	b	r	b	0	31	8	1	0	40
27	n	n	n.s	n	n	1	31	0	8	-	40
28	n	n	p	n.s	n	0	24	8	8	-	40
29	b	b	r	r	b	0	24	16	0	0	40
30	p	n	n.s	n.s	p	0	12	13	15	-	40

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

A linha inicial, designada como SETOR IV, revela a identificação precisa do setor onde o questionário foi aplicado, oferecendo um ponto de referência para a contextualização dos dados coletados. Ao avançar da esquerda para a direita na planilha, a estrutura apresenta o número da pergunta (Nº), seguido pela respectiva resposta. Cada coluna abaixo do item resposta corresponde a um questionário.

Prosseguindo, nas células rotuladas como "Total Resposta" e seus correspondentes números, uma fórmula foi aplicada para contabilizar apenas as respostas que poderiam variar de acordo com a pergunta. Importante notar que, por questões de clareza e restrições de espaço da imagem, algumas perguntas foram ocultadas, visando preservar a legibilidade e facilitar a compreensão.

A categorização das respostas é essencial para a análise estatística, com as opções numeradas de 1 a 5, representando a contagem correspondente de cada resposta fornecida pela população. Em algumas questões, a abordagem é objetiva, permitindo respostas simples como sim, não, parcialmente e não sei. Em contraste, outras questões adotam uma escala qualitativa, abrangendo categorias como excelente, bom, regular, ruim e não sei/não se aplica.

A inclusão da opção "não sei" é estratégica, proporcionando entender sobre o conhecimento dos moradores acerca da região. Essa resposta sugere, por exemplo, que o respondente pode ser recente na localidade ou pode não estar plenamente familiarizado com todos os serviços disponíveis em seu bairro. Essa nuance é crucial para interpretar de maneira precisa as respostas, adicionando um componente de contextualização temporal à análise.

Portanto, a estrutura da planilha não apenas organiza os dados de maneira eficaz, mas também considera nuances importantes, reconhecendo a diversidade de experiências e conhecimentos dentro da população. Essa abordagem metódica e abrangente reforça a validade e a utilidade dos resultados obtidos, fornecendo uma base sólida para a interpretação e as conclusões da pesquisa.

Mediante esse procedimento, o valor obtido foi multiplicado pelo peso previamente atribuído àquela resposta específica. A soma total desses produtos resultou no peso total daquela questão, conforme ilustrado no quadro 5:

Quadro 5 – exemplo de cálculo micro

SETOR II	QUALIDADE MICRO					
	Excelente	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	TOTAL
Nº	1	0,75	0,5	0,25	0	TOTAL
1	0,34	0,63	0,03	-	-	0,83
2	0,43	0,54	0,03	-	-	0,85
3	0,54	0,03	0,29	0,14	-	0,74
4	0,54	-	0,46	-	-	0,77
5	0,03	0,29	0,54	0,14	-	0,55
6	0,29	0,37	0,23	0,11	-	0,71
7	-	0,40	0,60	-	-	0,60
8	0,69	0,09	0,20	0,03	-	0,86
9	0,97	-	0,03	-	-	0,99
10	0,66	-	0,34	-	-	0,83
11	-	0,40	0,34	0,26	-	0,54
12	-	0,71	0,29	-	-	0,68
13	1,00	-	-	-	-	1,00
14	0,77	-	0,23	-	-	0,89
15	0,31	0,40	0,17	0,11	-	0,73
16	0,23	0,31	0,46	-	-	0,69
17	0,77	0,03	0,20	-	-	0,89
18	-	0,83	0,17	-	-	0,71
19	0,11	0,23	0,06	0,60	-	0,46
20	-	0,60	0,20	0,20	-	0,60
21	0,09	0,34	0,11	0,46	-	0,51
22	0,14	0,77	0,06	0,03	-	0,76
23	0,06	0,51	-	0,43	-	0,55
24	-	0,57	0,03	0,40	-	0,54
25	-	0,57	0,03	0,40	-	0,54
26	-	0,80	0,20	-	-	0,70
27	0,14	0,09	0,14	0,63	-	0,44
28	0,23	0,54	0,11	0,11	-	0,72
29	0,31	0,46	0,23	-	-	0,77
30	0,17	0,06	0,77	-	-	0,60

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Nesta etapa do método, o valor obtido foi multiplicado pelo peso previamente atribuído à resposta específica, e a média total desses produtos resultava no peso total daquela questão, conforme ilustrado no quadro 5.

Assim, durante a implementação dos procedimentos metodológicos, os resultados foram meticulosamente organizados. Cada questão foi vinculada à sua categoria correspondente, como infraestrutura, segurança ou proximidade.

Em etapas subsequentes do processo, procedia-se à computação da média dos resultados associados a cada categoria, o que é exemplificado pelo Quadro 6. Neste exemplo, a categoria "infraestrutura" abrange os dados oriundos das respostas às perguntas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 29 e 30.

A abordagem sistemática de agrupar as respostas associadas à infraestrutura permitiu não apenas avaliar a percepção geral da comunidade, mas também identificar padrões específicos que podem indicar áreas de destaque ou necessidade de melhoria. Por exemplo, ao analisar as respostas específicas dentro da categoria "infraestrutura", pode-se entender melhor como os residentes percebem questões como pavimentação de ruas, abastecimento de água e outros elementos essenciais para a vida urbana.

Quadro 6 – exemplo do cálculo de parâmetro final de infraestrutura (Pfi)

CATEGORIA	QUESTÃO	PESO	Pfi
INFRAESTRUTURA	1	0,87	0,74
	2	0,81	
	3	0,79	
	4	1,00	
	5	0,69	
	6	0,87	
	8	0,81	
	15	0,48	
	16	1,00	
	17	1,00	
	20	0,43	
	21	0,68	
	22	0,51	
	23	0,49	
	25	0,55	
	26	0,81	
	29	0,68	
30	0,79		

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

No Quadro 7, exemplifica-se o procedimento de segmentação por categorias, utilizando a categoria "segurança" como estudo de caso. Nessa etapa, foram compiladas as respostas correspondentes às questões 7, 11, 18, 19 e 24, as quais abordam aspectos relacionados à segurança nos diferentes setores avaliados.

Ao organizar os dados dessa maneira, foi possível destacar áreas específicas de preocupação ou satisfação dentro da categoria de segurança. Proporciona-se assim, uma compreensão mais refinada das percepções dos moradores em relação a segurança. Dessa forma, a segmentação por categorias enriquece a pesquisa, tornando-a mais sensível às nuances das experiências dos moradores e proporcionando compreensões valiosas.

Quadro 7 - exemplo do cálculo de parâmetro final de segurança (Pfs)

CATEGORIA	QUESTÃO	PESO	Pfi
SEGURANÇA	7	0,68	0,59
	11	0,62	
	18	0,74	
	19	0,31	
	24	0,61	

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

O conceito de "proximidade" na categoria avaliativa refere-se à disponibilidade de serviços básicos essenciais em uma determinada região. Esses serviços incluem, entre outros, escolas, postos de saúde e outras necessárias para atender às demandas da comunidade local. No contexto deste estudo, o quadro 8 exemplifica como a proximidade foi avaliada, incorporando os resultados específicos das respostas às perguntas 9, 10, 12, 13, 14, 27 e 28.

Sendo assim, as respostas podem indicar se os moradores percebem que as escolas e postos de saúde estão adequadamente distribuídos e acessíveis em suas localidades.

Quadro 8 - exemplo do cálculo de parâmetro final de proximidade (Pfp)

CATEGORIA	QUESTÃO	PESO	Pfi
PROXIMIDADE	9	1,00	0,82
	10	1,00	
	12	0,73	
	13	0,86	
	14	1,00	
	27	0,51	
	28	0,61	

Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Para fundamentar esta pesquisa, aplicou-se o cálculo de erro à amostra, uma vez que o número de 365 entrevistas foi estabelecido arbitrariamente. Portanto, a fórmula (5) foi utilizada para avaliar a confiabilidade da amostra, revelando a variação esperada associada ao tamanho amostral. Essa abordagem é essencial para compreender a precisão das estimativas obtidas e proporciona uma visão realista da margem de incerteza em relação à população total.

$$E = Z \sqrt{\frac{p(1-p)}{n}} \quad (5)$$

E = erro amostral

Z = intervalo de confiança<sup>3</sup> de 95% (1,96)

p = proporção estimada da população (adotado 0,5, pois não houve estimativa inicial)

n = tamanho da amostra (365)

Considerando todos esses dados, o valor do erro amostral (E) obtido é de 0,0512, indicando uma variação de 5,12 pontos percentuais para mais ou para menos. Essa margem de erro está associada às estimativas derivadas da amostra de 365 questionários (Apêndice A). Para a proporção estimada (p), utilizamos o valor igual a 0,5 como uma estimativa conservadora. Essa escolha

<sup>3</sup> Obtido a partir da distribuição normal padrão, também conhecida como a curva em forma de sino (PASQUALI, 2006).

é feita para garantir que o cálculo do tamanho da amostra seja mais amplo, proporcionando um intervalo de confiança mais abrangente e, portanto, mais seguro quando não há conhecimento prévio sobre a dimensão amostral.

Este procedimento metodológico por categorias, possibilitou uma análise mais detalhada, destacando áreas específicas da qualidade de vida urbana e proporcionando uma compreensão mais clara das percepções da população em relação à proximidade no contexto local.

## **5. RESULTADOS DA PESQUISA**

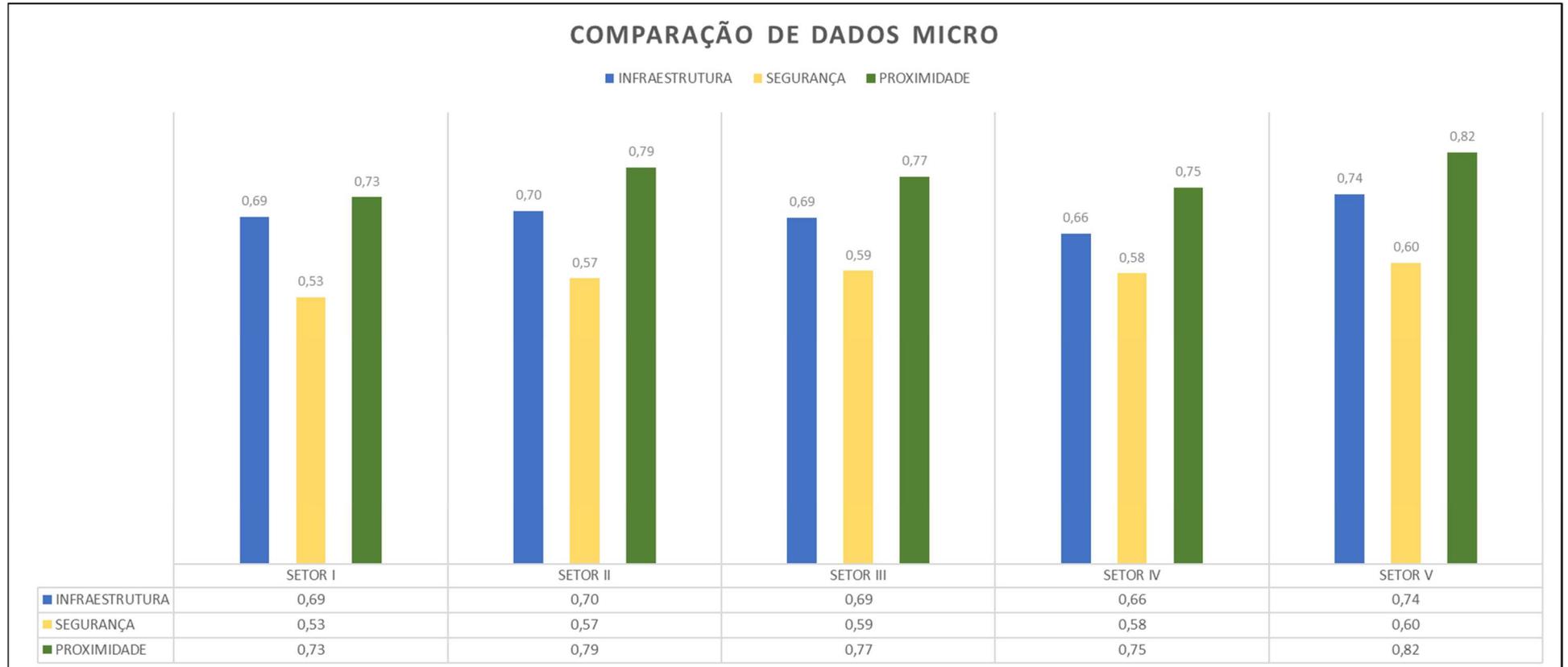
Ao analisar os questionários aplicados (quadro 9), destacaram-se questões específicas em cada categoria, contribuindo para uma compreensão aprofundada dos diferentes aspectos da pesquisa. Na categoria de infraestrutura, foram selecionadas as perguntas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 29, 30, que abordam diretamente elementos essenciais para o funcionamento e qualidade de vida no bairro.

Estas incluíram questões sobre abastecimento de água, energia elétrica, sistema de água, luz e esgoto, sistema de coleta de lixo, qualidade das vias e calçadas, segurança no trânsito, áreas de lazer e esportivas, acessibilidade para pessoas com deficiência, espaços destinados à convivência comunitária, medidas de prevenção contra enchentes e deslizamentos, incentivos para preservação do patrimônio histórico e cultural, iluminação pública, disponibilidade de espaços para estacionamento, políticas de prevenção e combate a incêndios, e infraestrutura de transporte.

A categoria segurança, englobou questões 7, 11, 18, 19 e 24, cruciais para avaliar a sensação de segurança no bairro. Questões sobre espaços culturais, equipamentos de saúde, áreas de lazer e esportivas, foram escolhidas para compor essa seção.

Por fim, a categoria de proximidade, incluíram as questões 9, 10, 12, 13, 14, 27 e 28. Que abordam a proximidade dos serviços públicos, sendo Escolas e creches, espaços culturais, equipamentos de saúde, áreas destinadas à produção de alimentos, políticas de incentivo à geração de emprego e renda, e comércio e serviços diversificados foram consideradas neste contexto.

Quadro 9 – comparação de dados micro por setor



Fonte: elaborado pelo autor, 2023;

Portanto, ao conduzirmos uma análise comparativa entre os setores, pode-se obter uma compreensão mais aprofundada da situação de cada um, com base na percepção da população. Essa avaliação comparativa não apenas identifica áreas de destaque, mas também aponta oportunidades de melhoria, proporcionando uma base para decisões estratégicas e planejamento efetivo.

Numa análise individual concisa, o Setor I se destaca na categoria de proximidade, evidenciando que a população percebe os serviços essenciais, como educação e saúde, como facilmente acessíveis a partir de suas residências. Então, ao se contextualizar esse resultado com o intervalo apresentado no quadro 2, é possível concluir que este setor alcança um nível considerado bom, uma vez que a pontuação necessária para se enquadrar nessa categoria varia de 0,61 a 0,8. Portanto, o desempenho do Setor I, nesta categoria, é qualificado como bom, obtendo uma pontuação específica de 0,73.

Já em relação à infraestrutura, o Setor I apresenta uma pontuação significativa de 0,69, indicando que, em média, a população local percebe a infraestrutura do setor, como um todo, boa. Este resultado sugere que os serviços e recursos relacionados à infraestrutura, como transportes, vias públicas e serviços públicos, atendem de modo satisfatório, vez que a qualidade da infraestrutura desempenha um papel importante na vida cotidiana dos residentes, influenciando diretamente a mobilidade, o acesso a serviços e a qualidade geral de vida.

Entretanto, o Setor I obteve uma média de 0,53 em segurança, levantando certa preocupação nesta análise. Dentro da escala do quadro 2, uma pontuação entre 0,41 e 0,6 classifica essa categoria como regular. Ou seja, embora a proximidade, com uma média de 0,73, seja a mais alta em comparação individual, isso sugere que o setor atende a população com serviços básicos, mas a percepção de segurança dos usuários não é favorável, ou seja, o setor precisa melhorar neste quesito.

A categoria de proximidade, destaca-se como uma das mais importantes, pois reflete a percepção da população quanto à distância e à existência de serviços públicos como postos de saúde, hospitais, escolas, creches e outros. Uma baixa classificação sugere que os moradores podem não saber da existência desses serviços, precisam se deslocar muito para acessá-los ou, em casos extremos, que esses serviços não estão disponíveis em seu bairro. Ao

comparar os dados em uma análise micro, se a classificação de proximidade for alta e a de segurança for baixa, podemos inferir que os usuários dos serviços sentem que têm acesso, mas a segurança para transitar nesses locais é percebida como inadequada.

Dado sequência e analisando agora o Setor II, percebemos que a infraestrutura do mesmo atingiu uma média de 0,7. Essa pontuação indica que, em média, a população deste setor também percebe a infraestrutura como boa, conforme os padrões estabelecidos na quadro 2.

Já no que diz respeito à segurança, o Setor II apresenta uma média de 0,57. Essa pontuação situa a categoria na faixa considerada regular na escala do mesmo quadro. Isso sugere que, em comparação com outros setores, a percepção da população em relação à segurança aponta que o setor carece de uma maior atenção.

Logo, em relação à proximidade, o Setor II se destaca com uma média de 0,79. Essa pontuação classifica a proximidade do local como boa, indicando que a população percebe os serviços essenciais como acessíveis a partir de suas residências. Esse é um ponto positivo que sugere uma relevante conectividade e acessibilidade no Setor II.

Assim como no Setor I, a categoria de proximidade continua sendo crucial, pois influencia diretamente na qualidade de vida dos residentes. No entanto, a necessidade de abordar áreas específicas, como segurança, pode se destacar como uma prioridade para melhorias no Setor II.

Outrossim, ao examinarmos o Setor III, observou-se que a infraestrutura do mesmo, obteve uma média de 0,69, indicando que a população percebe essa categoria como boa. Isso sugere que os serviços e recursos relacionados à infraestrutura do local atendem às expectativas da comunidade.

Já no que diz respeito à segurança, o Setor III apresenta uma média de 0,59, situando a categoria na faixa considerada regular. Essa pontuação destaca a importância de explorar medidas para fortalecer a percepção de segurança na área.

Quanto à proximidade, a área se destaca com uma média de 0,77, classificando-a como boa. Isso indica que a população percebe os serviços essenciais como facilmente acessíveis a partir de suas residências, contribuindo positivamente para a qualidade de vida no setor.

No Setor IV, a infraestrutura existente apresentou uma média de 0,66, indicando uma percepção positiva da população em relação a essa categoria.

Já no quesito segurança, o resultado foi de 0,58, situando a área de análise do mesmo, na faixa considerada regular. Isso sugere que, semelhante ao Setor II, a atenção para aprimorar a segurança pode ser uma prioridade identificada pelos residentes.

Em termos de proximidade, o Setor IV destaca-se com uma média de 0,75, indicando que os serviços essenciais são percebidos como facilmente acessíveis a partir das residências. Essa é uma contribuição positiva para a qualidade de vida na região.

Na sequência, analisando-se o Setor V, percebe-se que a infraestrutura do local obteve uma média de 0,74, sugerindo uma percepção positiva da população em relação a essa categoria, contudo a segurança da área, com uma média de 0,60, situa a mesma na faixa considerada regular. Isso destaca a importância de abordar as preocupações relacionadas à segurança no setor.

Em relação à proximidade, o Setor V se destaca dos demais com uma média de 0,82, classificando-o como excelente. Isso indica que a população percebe os serviços essenciais como altamente acessíveis a partir de suas residências, contribuindo significativamente para a qualidade de vida nesse setor.

Ao realizar uma análise geral dos Setores I, II, III, IV e V, observamos variações nas percepções da população:

Setor I:

Infraestrutura: Média de 0,69 (Bom).

Segurança: Média de 0,53 (Regular).

Proximidade: Média de 0,73 (Bom).

Setor II:

Infraestrutura: Média de 0,70 (Bom).

Segurança: Média de 0,57 (Regular).

Proximidade: Média de 0,79 (Bom).

**Setor III:**

Infraestrutura: Média de 0,69 (Bom).

Segurança: Média de 0,59 (Regular).

Proximidade: Média de 0,77 (Bom).

**Setor IV:**

Infraestrutura: Média de 0,66 (Bom).

Segurança: Média de 0,58 (Regular).

Proximidade: Média de 0,75 (Bom).

**Setor V:**

Infraestrutura: Média de 0,74 (Bom).

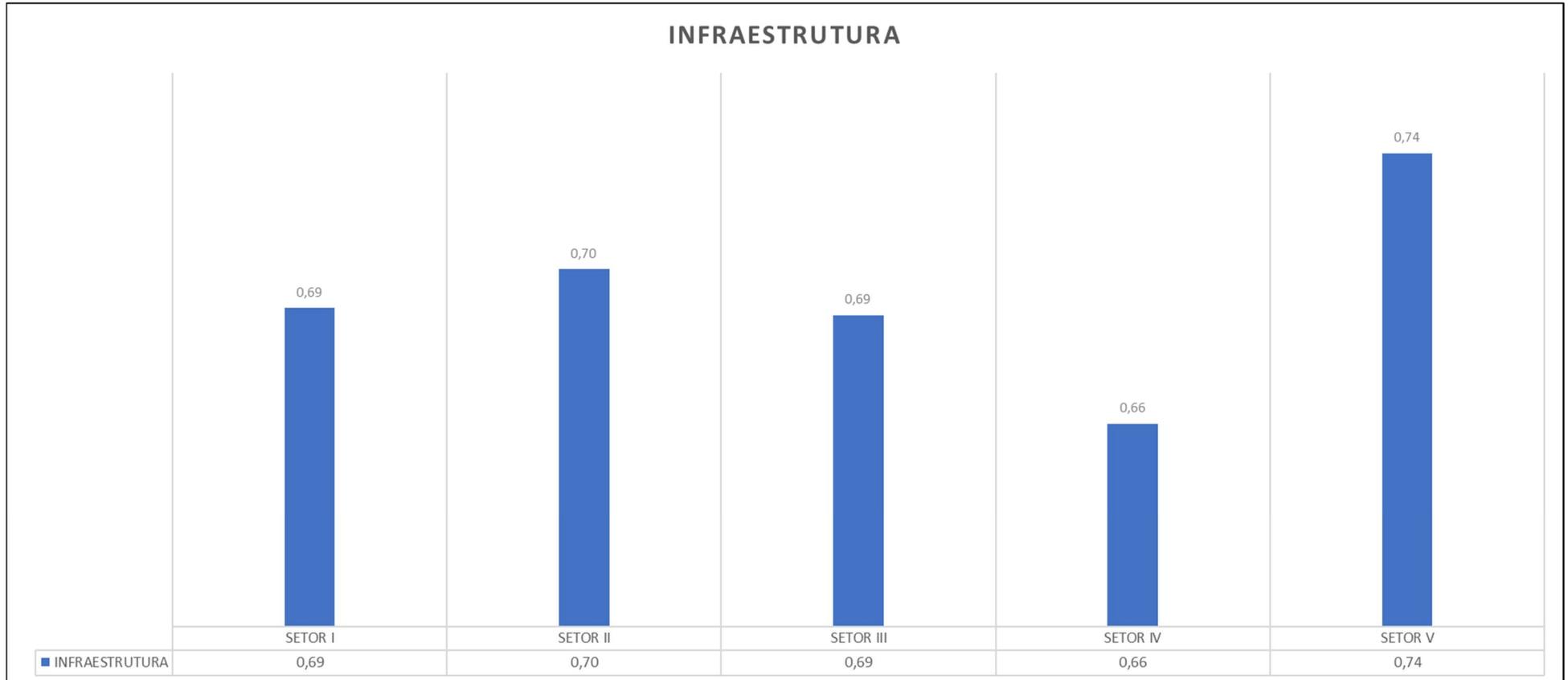
Segurança: Média de 0,60 (Regular).

Proximidade: Média de 0,82 (Excelente).

Em uma análise geral, observa-se uma consistência nos resultados, com todos os setores obtendo pontuações classificadas como "Bom" na categoria de infraestrutura. No entanto, a percepção de segurança varia, com algumas áreas classificadas como "Regular" e outras como "Bom". A categoria de proximidade destaca-se positivamente em todos os setores, sendo considerada "Bom" a "Excelente". Esses resultados fornecem uma visão abrangente das áreas fortes e das possíveis áreas de melhoria em cada setor.

No contexto da infraestrutura, a análise detalhada da categoria (conforme apresentado no Quadro 10) destaca que todos os setores (Setores I a V) são percebidos de forma positiva pela população, com médias classificadas como "Bom" (variando de 0,66 a 0,74). Esses resultados sugerem que, de maneira global, os serviços e recursos relacionados à infraestrutura, como transporte, vias públicas e serviços públicos, atendem às expectativas da comunidade em termos de qualidade e acessibilidade. A consistência nas percepções positivas sugere que os moradores, em geral, estão satisfeitos com a infraestrutura disponível em seus respectivos setores, indicando um panorama favorável nesse aspecto da qualidade de vida urbana.

Quadro 10 – comparação da categoria infraestrutura entre os setores



Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

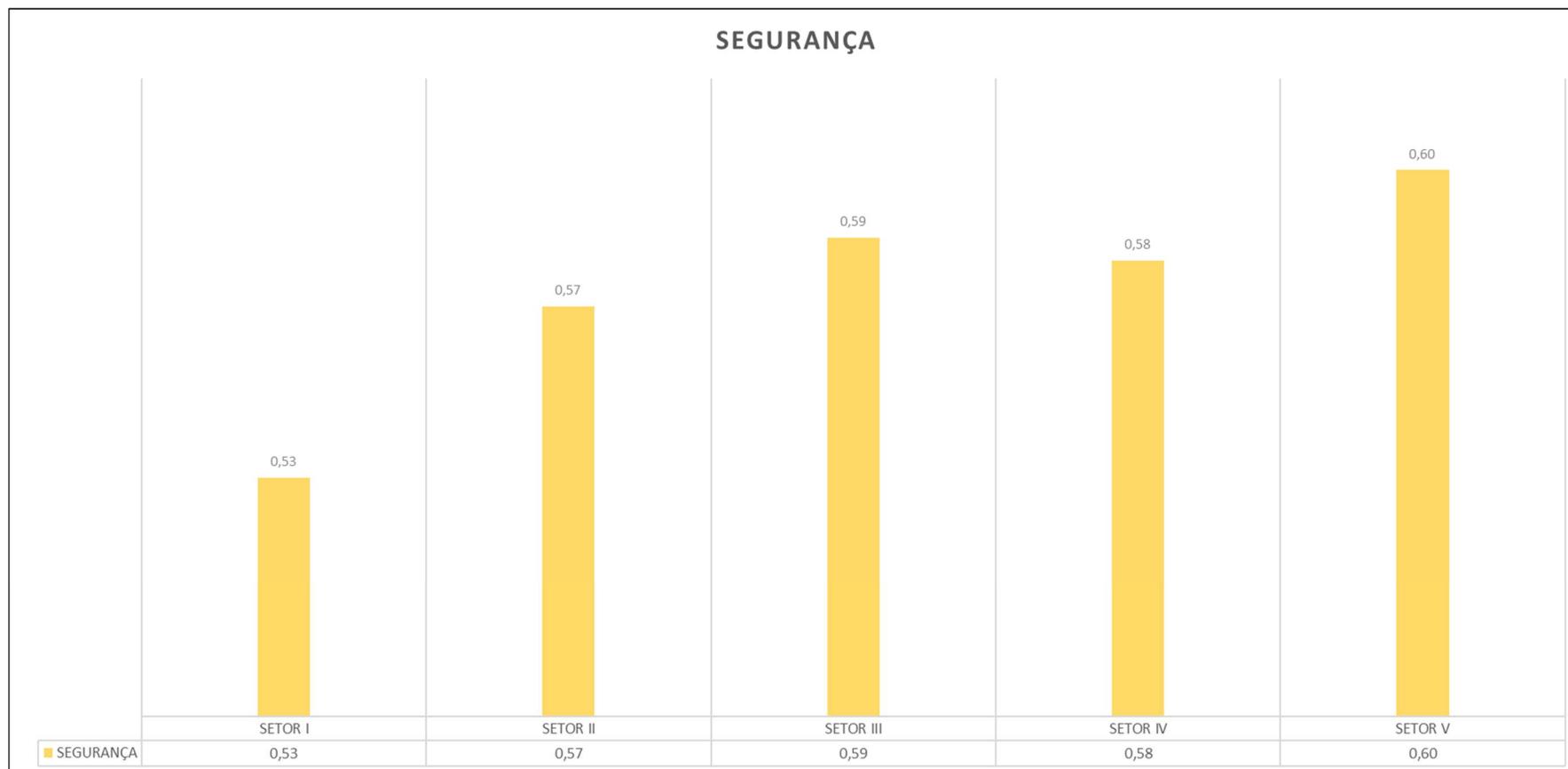
Na análise da percepção de segurança (conforme apresentado no Quadro 11), observa-se que todos os setores (Setores I a V) apresentam médias classificadas como "Regular" (variando de 0,53 a 0,60). Essa uniformidade nas avaliações sugere uma consistência na percepção de segurança, indicando que os residentes de cada setor percebem a segurança de maneira semelhante.

Sendo assim, a classificação homogênea como "Regular" destaca uma área específica que pode demandar atenção e intervenções direcionadas para aprimorar a sensação de segurança na comunidade. Embora a avaliação não seja negativa, ela aponta para oportunidades de melhoria que podem ser exploradas de forma estratégica para elevar a percepção coletiva de segurança.

Considerando a uniformidade nas classificações, há uma oportunidade valiosa para a implementação de estratégias que envolvam a comunidade, promovendo a colaboração e participação ativa dos residentes na construção de soluções. A criação de programas comunitários, como patrulhas de vizinhança ou iniciativas de conscientização, pode ser explorada como meio de envolver os moradores na promoção da segurança coletiva.

Em síntese, a análise específica da percepção de segurança aponta para uma uniformidade de avaliações, sugerindo uma base consistente para a implementação de medidas que visem aprimorar a sensação de segurança em todos os setores. A abordagem estratégica, aliada à participação ativa da comunidade, pode ser a chave para transformar essas percepções em melhorias concretas na qualidade de vida urbana.

Quadro 11 - comparação da categoria segurança entre os setores



Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

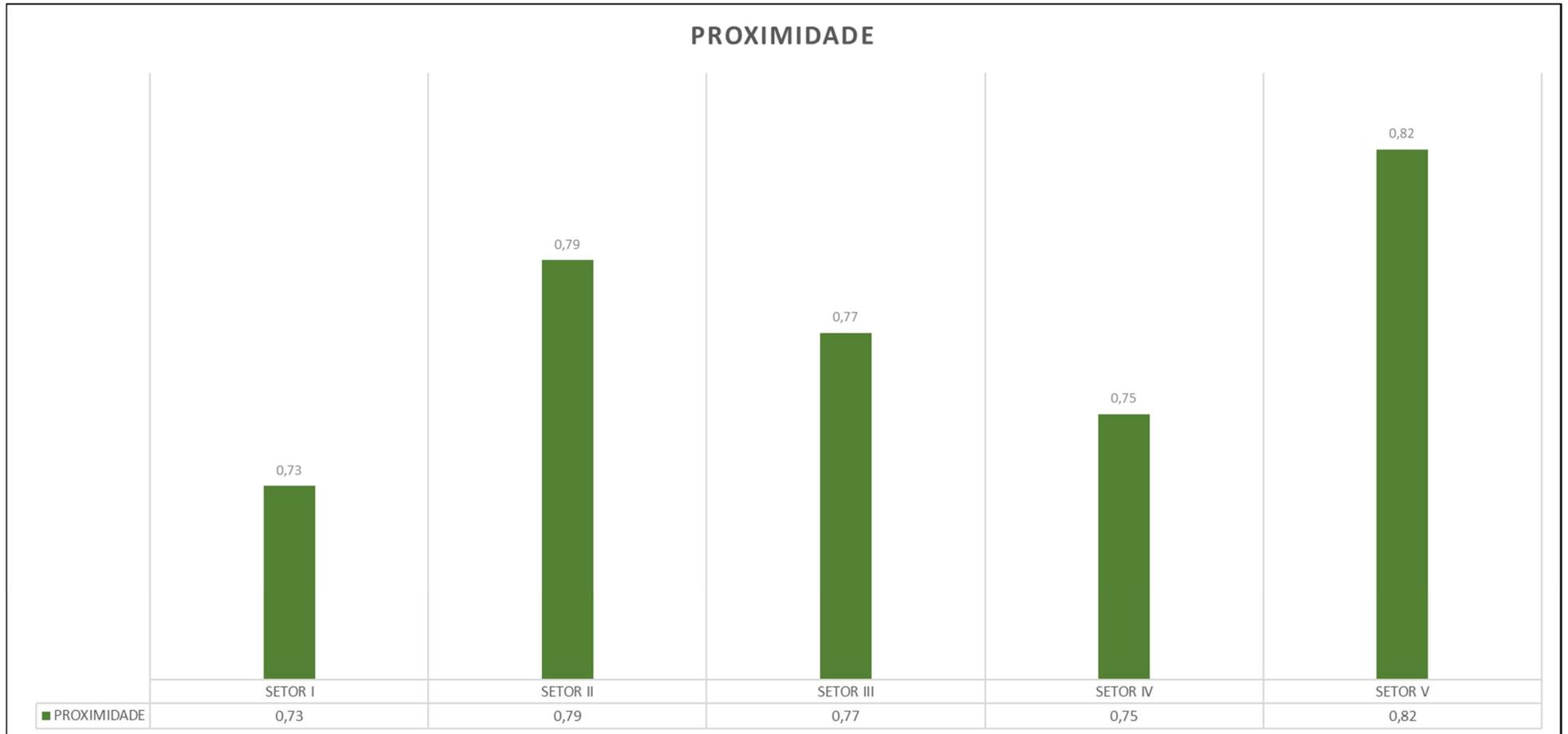
Partindo para categoria de proximidade (quadro 12), os resultados variam de "Bom" a "Excelente" em todos os setores (Setores I a V), com médias oscilando entre 0,73 e 0,82. Isso indica que os residentes percebem os serviços essenciais como facilmente acessíveis a partir de suas residências. Essa é uma notícia positiva, pois destaca a importância da proximidade de serviços básicos na percepção geral da qualidade de vida.

Os resultados revelam uma consistência notável em todos os setores (Setores I a V), com médias variando de "Bom" a "Excelente", situando-se entre 0,74 e 0,82. Em destaque, o Setor V se obteve uma classificação "Excelente" (0,82), indicando uma proximidade excepcional dos serviços essenciais para a população. Fortalecendo ainda mais a percepção positiva da qualidade de vida nessa localidade específica.

A análise revela não apenas uma percepção generalizada e positiva entre os residentes quanto à proximidade dos serviços essenciais, mas também identifica casos excepcionais, como o Setor V. Essas constatações podem fornecer dados valiosos para estratégias de melhoria e boas práticas em outros setores, destacando a importância da acessibilidade aos serviços básicos na configuração da qualidade de vida urbana.

Portanto, a categoria de proximidade não apenas oferece uma visão consistente e positiva da acessibilidade a serviços, mas também destaca casos exemplares que podem orientar iniciativas futuras de aprimoramento e desenvolvimento urbano. Demonstra-se assim que essas informações são importantes para que o poder público e privado compreenda a população em relação à proximidade de serviços essenciais em contextos urbanos específicos.

Quadro 12 - comparação da categoria proximidade entre os setores



Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

Após uma avaliação das análises específicas de cada setor, procedemos agora à análise macro através do quadro 13.

O Setor I alcançou uma média macro de 0,65. Apesar de ter uma pontuação "Bom" na infraestrutura e proximidade, destaca-se por uma avaliação menos favorável na categoria de segurança, classificada como "Regular". Isso sugere que, embora os serviços básicos e a proximidade sejam considerados positivos, a segurança pode ser uma área a ser aprimorada para melhorar a qualidade de vida na região.

Já o Setor II obteve uma média de 0,69 e exibe pontuações equilibradas em infraestrutura e proximidade, ambas consideradas "Bom". No entanto, a segurança é classificada como "Regular", indicando uma oportunidade de melhoria nessa área para elevar a qualidade de vida na região.

O Setor III atingiu uma média de 0,68, demonstrando consistência em suas pontuações, com infraestrutura e proximidade classificadas como "Bom". A segurança, embora "Regular", destaca-se como uma área onde melhorias podem ser implementadas para elevar ainda mais a qualidade de vida na região.

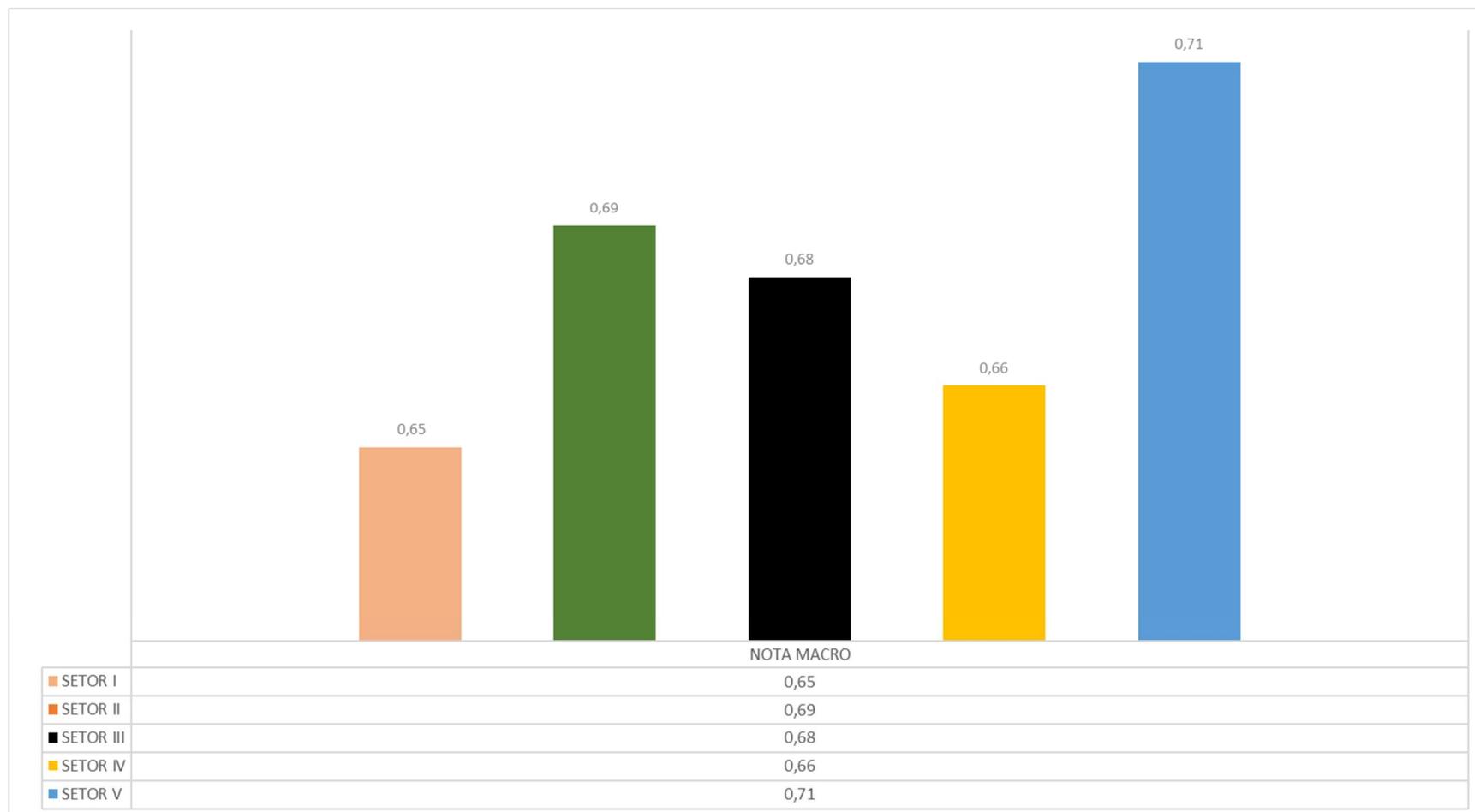
O Setor IV chegou a uma média de 0,66, apresentando uma avaliação geral positiva para infraestrutura e proximidade, enquanto a segurança é classificada como "Regular". Isso indica uma oportunidade para focar em medidas específicas para aprimorar a segurança na área.

E o Setor V se destaca como o setor com a maior média geral, chegando a 0,71, impulsionado principalmente pela excelente classificação na categoria de proximidade. A infraestrutura é considerada "Bom", enquanto a segurança é classificada como "Regular", indicando potenciais melhorias nessa área.

Observa-se que, globalmente, todos os setores têm uma percepção positiva em relação à infraestrutura e proximidade. No entanto, a segurança emerge como uma área com oportunidades de aprimoramento em todos os setores, refletindo a necessidade de medidas específicas para fortalecer a segurança e, conseqüentemente, elevar a qualidade de vida nas diferentes regiões.

Então essa análise aplicada fornece uma visão abrangente do que acontece na cidade e nos setores. Orientando políticas públicas e iniciativas específicas para atender às necessidades distintas de cada setor, e acima de tudo da população.

Quadro 13 – comparação entre as notas macro



Fonte: elaborado pelo autor, 2023.

## 6. CONCLUSÃO E DISCUSSÕES

A análise aprofundada dos Setores I a V da cidade de Toledo proporcionou uma visão valiosa da qualidade de vida urbana, destacando elementos-chave que influenciam diretamente o desenvolvimento sustentável da região. Ao explorarmos as categorias de infraestrutura, segurança e proximidade, pudemos identificar pontos fortes, áreas de atenção e oportunidades de melhoria, fundamentais para orientar o planejamento urbano e as políticas públicas.

A infraestrutura emergiu como um pilar sólido em todos os setores, refletindo médias gerais classificadas como "Bom". Essa avaliação positiva destaca a eficácia dos esforços passados, mas também aponta para a necessidade de uma análise mais aprofundada em áreas específicas, como transporte público e acessibilidade. O desafio é otimizar a infraestrutura, garantindo que ela não apenas atenda, mas antecipe as necessidades em constante evolução da população. A busca por inovações sustentáveis e estratégias eficientes é crucial para manter e elevar os padrões de infraestrutura.

A segurança, por sua vez, surge como um desafio compartilhado, com todas as regiões apresentando médias classificadas como "Regular". Este resultado sugere uma preocupação generalizada entre os residentes em relação à segurança urbana. Tornar as cidades mais seguras envolve a implementação de estratégias abrangentes, incluindo o aumento da presença policial, a eficácia da iluminação pública e programas comunitários de prevenção da criminalidade. A análise setorial destaca nuances específicas, como no Setor I, onde a segurança merece uma análise mais detalhada. Investimentos direcionados nessa área podem fortalecer a sensação de segurança e promover uma comunidade mais resiliente.

A categoria de proximidade destaca-se positivamente, com médias que variam de "Bom" a "Excelente". Esse resultado reforça a importância da acessibilidade aos serviços essenciais para a percepção geral da qualidade de vida. O Setor V, com sua classificação "Excelente", serve como um exemplo inspirador para outras regiões. Iniciativas bem-sucedidas para melhorar a proximidade em setores menos pontuados podem se beneficiar da análise do modelo implementado no Setor V. Garantir a acessibilidade a serviços

essenciais, como educação e saúde, é fundamental para construir comunidades vibrantes e saudáveis.

A análise ampliada do panorama setorial revela variações sutis nas médias gerais, destacando nuances específicas em cada região. O Setor V lidera em termos de médias obtidas, enquanto o Setor I registra a média mais baixa. Essas diferenças ressaltam a necessidade de abordagens contextualizadas ao planejar melhorias, considerando as características únicas e desafios específicos de cada setor. A implementação de soluções personalizadas, alinhadas com as necessidades locais, é essencial para um desenvolvimento sustentável e inclusivo.

Além das análises quantitativas, a participação comunitária surge como um fator importante na formulação de políticas públicas urbanas eficazes. A voz dos residentes deve ser central no processo de tomada de decisões, proporcionando uma visão holística das necessidades locais. Programas de participação cidadã devem ser implementados de maneira consistente, garantindo que as comunidades sejam parceiras ativas no desenvolvimento de estratégias e soluções.

Ao analisarmos detalhadamente os aspectos micro da pesquisa, observamos que infraestrutura e proximidade recebem avaliações positivas, indicando satisfação dos moradores com os serviços em seus bairros. No entanto, a categoria de segurança, embora aceitável no momento, sugere a necessidade de investimentos para evitar uma possível deterioração. O Setor I destaca-se como um exemplo, onde a proximidade é avaliada positivamente, mas a segurança demanda uma análise mais aprofundada, indicando oportunidades de melhoria. Essa perspectiva detalhada, baseada na experiência dos moradores, é vital para compreender as nuances da qualidade de vida urbana.

A média dos valores na categoria macro da pesquisa posiciona o distrito sede como "bom", demonstrando a necessidade de melhorias. Esses dados fornecem subsídios importantes para os agentes públicos, contribuindo para aprimorar o atendimento aos moradores da cidade. A compreensão dessas médias como um ponto de partida para melhorias contínuas é crucial. O desafio agora é transformar essas análises em ações tangíveis que melhorem

efetivamente a qualidade de vida, promovendo um ambiente urbano mais seguro, acessível.

O desenvolvimento urbano eficaz requer um equilíbrio entre compreensão detalhada e ações práticas. Recomenda-se a continuidade de estudos, a consulta contínua à comunidade e a implementação ágil de iniciativas estratégicas. A busca por inovações sustentáveis, a promoção de estratégias participativas e o monitoramento constante são fundamentais para construir estruturas de apoio eficientes e centradas nas necessidades dos habitantes. Este processo iterativo de análise e ação é fundamental para a construção de cidades que atendam eficazmente às demandas de uma sociedade em constante evolução.

Em síntese, a análise multidimensional dos setores I a V da cidade de Toledo oferece uma visão da qualidade de vida urbana, destacando não apenas conquistas, mas também desafios significativos. Enquanto a infraestrutura e proximidade são geralmente percebidas positivamente, a segurança demonstra ser uma área que demanda atenção especial. O desafio agora é transformar essas análises em ações concretas.

A construção de uma Toledo mais vibrante e inclusiva requer o compromisso contínuo dos agentes públicos, a participação ativa da comunidade e a implementação estratégica de políticas públicas. Ao fazê-lo, pavimentaremos o caminho para uma cidade que não apenas atende às necessidades básicas de seus habitantes, mas também oferece um ambiente propício para o crescimento, a inovação e a qualidade de vida elevada. O processo de análise, reflexão e ação é fundamental para alcançar essa visão, e é responsabilidade coletiva moldar o futuro de Toledo em direção a uma comunidade mais próspera.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR. 5101: Iluminação Pública: Procedimento. Rio de Janeiro, 2018.

ADRIANO, J. R.; WERNECK, G. A. F.; SANTOS, M. A. dos; SOUZA, R. de C.A construção de cidades saudáveis: uma estratégia viável para a melhoria da qualidade de vida?. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 5, n. 1, p. 53–62, 2000.

ALMEIDA, A. N. de; SILVA, J. C. G. L.; ANGELO, H. Importância dos setores primário, secundário e terciário para o desenvolvimento sustentável. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 9, n. 1, 2013.

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M. de; JESUS, M. S. de; SÁ, N. R. de.; SANTOS, P. A. C. dos.; LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, v. 23, p. 574-582, 2011.

BELLINGIERI, J. C. Teorias do desenvolvimento regional e local: uma revisão bibliográfica. **RDE-Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 2, n. 37, 2017.

BERNADES, D. M.; CELESTE, W. C.; CHAVES, G. de L. D. Eficiência energética na iluminação pública urbana: revisão bibliográfica dos equipamentos e tecnologias. **Research Society and Development**, v. 9, n. 7, p. e606973957-e606973957, 2020.

BOISIER, S. **Teorias e metáforas sobre el desarrollo territorial**. Santiago do Chile: CEPAL, 1999.

BOISJOLY, G. Towards a better implementation of accessibility indicators in land use and transport planning practice. (PhD thesis) **PhD in Urban Planning**, McGill University, 2018.

BRACARENSE, L. dos S. F. P.; MACHADO, S. L. L.; OLIVEIRA, R. L. M. de. Planejamento orientado à acessibilidade urbana e sua aplicação em cidades de pequeno porte. **Informe GEPEC**, [S. l.], v. 27, n. 2, p. 139–157, 2023. Disponível em: <<https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/31158>>. Acesso em: 14 nov. 2023.

BUSS, P. M. Promoção da saúde e qualidade de vida. **Ciência & saúde coletiva**, v. 5, p. 163-177, 2000.

CARNEIRO, D. C.; CARVALHO, S. M. As estruturas de gestão e planejamento da arborização urbana de Ponta Grossa – PR. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, v. 1, n. 1, 2013.

CASTRO, C. C. de; KANASHIRO, M. Mobilidade urbana sustentável: proposta de um sistema cicloviário para Londrina. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, v. 3, n. 8, 2015.

COMPANHIA PARANAENSE DE ENERGIA – COPEL. **Manual de Iluminação Pública – Prefeituras, 2012**. Disponível em:

<<https://www.copel.com/hpcopel/root/pagcopel2.nsf/5d546c6fdeabc9a1032571000064b22e/f5f8db1e97503339032574f1005c8ff9?OpenDocument>>. Acesso em: 19 nov. 2023.

COUTINHO, N. C. de A. Da concretização do direito de proteção contra desastres, sob a ótica da teoria dos direitos fundamentais. **Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito**. v. 6 n. 2 (2014):

Julho/Setembro. Disponível em

<<https://revistas.unisinos.br/index.php/RECHTD/issue/view/479>>. Acesso em: 19 nov. 2023.

CUNHA, J. C. da. **Nova Geografia Econômica: Um ensaio para o Brasil. 2008**. 131 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

FACCHINI, L. A.; PICCINI, R. X.; TOMASI, E.; THUMÉ, E.; TEIXEIRA, V. A.; SILVEIRA, D. S. da; MAIA, M. de F. S.; SIQUEIRA, F. V.; RODRIGUES, M. A.; PANIZ, V. V.; OSÓRIO, A. Avaliação de efetividade da Atenção Básica à Saúde em municípios das regiões Sul e Nordeste do Brasil: contribuições metodológicas. **Cadernos de saúde pública**, v. 24, p. s159-s172, 2008.

FENERICH, A. T. **Fatores e nível de estresse no trânsito**. 2016.

FREIRE, R. A. **Infraestrutura urbana**. Londrina: Editora e Distribuidora Educacional S.A., 2017.

FROTA, A. J. A.; TASSIGNY, M. M.; BIZARRIA, F. P. de A.; OLIVEIRA, A. G. **Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental, Florianópolis**, v. 4, n. 1, p. 129 -155 , abr./set.2015.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. **The Spatial Economy: cities, regions and international trade**. Cambridge: The MIT Press, 1999.

GASTAL, A. Efeitos sociais e econômicos dos recentes grandes desastres naturais na América Latina e a necessidade de preveni-los. PNUD/MHU (Ministério de Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente). **Seminário Internacional “Estratégias e Ações Frente a Desastres Naturais”**. Anais. Salvador, 1987, p.11-16.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Portal do IBGE, último censo**. 2022. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/toledo/panorama>>. Acesso em: 10 nov. 2023.

KASMIN, M. A. ANÁLISE DA EFICIÊNCIA DO SUS NO ESTADO DO PARANÁ, NOS ANOS DE 2008 A 2013/Analysis of efficiency of Brazilian public health system – SUS in Paraná (2008 – 2013). **Informe GEPEC**, [S. l.], v. 24, n. 2, p. 117–135, 2020. DOI: 10.48075/igepec.v24i2.24458. Disponível em: <<https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/24458>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

KLIEMANN, D. C. Urbanização e a existência de vazios urbanos: uma análise do caso do município de Toledo. 2017. 89 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo, 2017.

PORTUGAL, Licínio da Silva. **Transporte, mobilidade e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

KRUGER, C.; RAMOS, L. F. Iluminação pública e eficientização energética. **Revista Espaço Acadêmico**, v. 16, n. 185, p. 37-49, 7 out. 2016.

KRUGMAN, P. **Geography and Trade**. Cambridge: MIT Press, 1991

LANGARO, J. F. **Quando o futuro é inscrito no passado: colonização e pioneirismo nas memórias públicas de Toledo-PR (1950-2010)**. 2012.

LIMA, C. R. **Gerenciamento Integrado de Resíduos Sólidos: apresentação do curso de capacitação em limpeza pública para profissionais de prefeituras**. Vitória: 2002.

LIMA, J. F. de. **O espaço e a difusão do desenvolvimento econômico regional**. REDES, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 2, p. 134 - 151, maio/ago. 2010.

LIMA, P. V. P. S.; SOUZA, J. S. de; SOBRINHO, A. M. de A.; FAUSTINO, J. C. dos S.; CASIMIRO FILHO, F. **Gestão municipal da segurança pública: responsabilidade dos municípios brasileiros no combate à violência**. 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/14879>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana?. Formação (Online), [S. l.], v. 1, n. 14, 2011. DOI: 10.33081/formacao.v1i14.705. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/705>>. Acesso em: 16 nov. 2023.

LONDE, P. R.; MENDONÇA, M. das G. Espaços livres públicos: relações entre meio ambiente, função social e mobilidade urbana. **Caminhos de Geografia**, v. 15, n. 49, p. 138–151-138–151, 2014.

LYNCH, K. A Imagem da Cidade, **Edições 70**, Lda. 2008.

MARTIN, R.; SUNLEY, P. Paul Krugman's geographical Economics and its implications for regional development theory: A critical assessment. 2017.

Tradução de BARROS, A. M. L. de. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do departamento de Geografia da UFES**, 2017.

MATTEI, T. S.; BEZERRA, F. M. Eficiência dos gastos públicos com educação: evidências para o ensino fundamental de Santa Catarina. **DRd - Desenvolvimento Regional em debate**, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 27–46, 2018. DOI: 10.24302/drd.v8i2.1486. Disponível em: <<https://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/1486>>. Acesso em: 25 nov. 2023.

MELLO, C. M. de; WITT, R. R.; DORNELES, E. L.; MARIN, S. M. A enfermagem no atendimento em desastres e em eventos com múltiplas vítimas. **VITTALLE - Revista de Ciências da Saúde**, [S. l.], v. 25, n. 1, p. 37–44, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.furg.br/vittalle/article/view/6018>>. Acesso em: 18 nov. 2023.

MICHELETTO, T. M. G. P. O risco do idoso pedestre nas vias urbanas. **Companhia De Engenharia de Tráfego de São Paulo – Notas Técnicas**. v. 219, p. 1-13, 2011.

MOTTA, D. M. da; AJARA, C.. Configuração da rede urbana do Brasil. **Revista Paranaense de Desenvolvimento - RPD**, [S. l.], n. 100, p. 5–23, 2011. Disponível em: <<https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/222>>. Acesso em: 24 nov. 2023.

MOTTA, P. R. F. A universalização como princípio fundamental do regime jurídico do saneamento básico e do Estatuto das Cidades. In: PICININ, Juliana; FORTINI, Cristiana (org). Saneamento básico: estudos e pareceres à luz da lei nº 11.445/2007. Belo Horizonte: **Fórum**, 2009. p. 237-246.

MOURA, R.; SILVA, L. A. de A. e. Desastres naturais ou negligência humana?. **Revista Geografar**, v. 3, n. 1, 2008.

MULLER, K. D. Colonização pioneira no Sul do Brasil: o caso de Toledo, Paraná. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 48, n. 1, p. 83-139, 1986.

MYRDAL, G. Teoria econômica das regiões. **Saga**, 1968.

NIEDERAUER, O. H. **Toledo no Paraná: a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso**. 3ª edição. Toledo: Tolegraf, Impressos Gráficos Ltda, 2011.

OBRIST, B.; ITEBA, N.; LENGELER, C.; MAKEMBA, A.; NATHAN, R.; ALBA, S.; DILLIP, A.; HETZEL, M. W.; MAYUMANA, I.; SCHULZE, A.; MSHINDA, H.. Access to health care in contexts of livelihood insecurity: a framework for analysis and action. **PLOS Medicine, Cambridge**, v. 4, n. 10, 2007.

OLIVEIRA, A. L.; VIANA, G.. Desenvolvimento regional do Paraná sob a ótica da urbanização. **Revista Capital Científico-Eletrônica (RCCe)** - ISSN 2177-4153, v. 5, n. 1, p. 55-73, 2007.

OLIVEIRA, G. B. de; LIMA, J. E. de S. Elementos endógenos do desenvolvimento regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável. **Revista da FAE**, [S. l.], v. 6, n. 2, 2017. Disponível em: <<https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/462>>. Acesso em: 8 nov. 2023.

OLIVEIRA, G. R. de. Saúde e meio ambiente urbano: direito à infraestrutura urbana como pressuposto do direito à saúde. **Revista do CNMP**, n. 9, p. 155-186, 2021. p. 1-39, 2000.

PASQUALI, L. **A curva normal. Matemática Discreta**. Rio de Janeiro, 2006.

PETENUTI, A.; LOPES, L.; VOLPATO, R. J.; PESSINI, M. A. Caracterização das sequelas das vítimas de acidentes de trânsito com motocicleta em vias urbanas numa cidade da região noroeste do Paraná. **Akrópolis-Revista de Ciências Humanas da UNIPAR**, v. 24, n. 2, 2016.

PIACENTI, C. A. Economia e desenvolvimento regional/ Carlos Alberto Piacenti, Jandir Ferreira de Lima, Paulo Henrique de Cezaro Eberhardt. Foz do Iguaçu: Parque Itaipu, 2016.

PINTO, E. M. da C.; ARAÚJO; C. L. de; CAVALCANTE, M. D. L.; SILVEIRA, B. D. A. da; FERNANDES, R. T. V. Avaliação do acesso ao transporte público no bairro lagoa azul localizado em natal/rn. **Anais IV CONAPESC**. Campina Grande: Realize Editora, 2019. Disponível em: <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/56594>>. Acesso em: 18/11/2023.

PINTO, G. B.; PAULO, E. de; SILVA, T. C da. Os centros culturais como espaço de lazer comunitário: o caso de Belo Horizonte. **CULTUR-Revista de Cultura e Turismo**, v. 6, n. 2, p. 86-108, 2012.

PRINA, B. Z.; TRENTIN, R. Análise teórica sobre a afinidade conceitual entre urbanização e inundações. **Geografia em Questão**, [S. l.], v. 16, n. 02, 2023. Disponível em: <<https://e-revista.unioeste.br/index.php/geoemquestao/article/view/27751>>. Acesso em: 14 nov. 2023.

PRIORI, A. **História do Paraná: séculos XIX e XX**. Maringá: EDUEM, 2012. Disponível em: <<https://books.scielo.org/id/k4vrh/pdf/priori-9788576285878-07.pdf>>. Acesso em: 11/11/2023.

PUPPI, I. C. **Estruturação Sanitária das Cidades**. Curitiba, Universidade Federal do Paraná/São Paulo: Cetesb, 1981.

RAMOS, P. A. M. **Projecto de ciclovias**. Mestrado Integrado em Engenharia Civil - 2007/2008 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2008.

REIS, R. S. **Determinantes ambientais para realização de atividades físicas nos parques urbanos de Curitiba: uma abordagem sócio-ecológica da recepção dos usuários**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Desportos, 2001.

REOLON, C. A. The urban agglomeration of soy bean: Cascavel and Toledo in the context of the metropolization in the west region of Paraná. 2007. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento regional e do Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Parana, Toledo, 2007.

RICARDO, C. de M.; CARUSO, H. G. Segurança pública: : um desafio para os municípios brasileiros. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 102–119, 2007. DOI: 10.31060/rbsp.2007.v1.n1.10. Disponível em: <https://revista.forumseguranca.org.br/index.php/rbsp/article/view/10>. Acesso em: 17 nov. 2023.

RIPPEL, R. Migração e desenvolvimento econômico no Oeste do Estado do Paraná: Uma análise de 1950 a 2000. Tese (Doutorado em Demografia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual De Campinas. 2005.

RIPPEL, R. Toledo No Paraná : 75 Anos De Transformações Econômicas E Demográficas - 1946 – 2021. **Informe GEPEC**, [S. l.], v. 26, n. 3, p. 81–101, 2022. DOI: 10.48075/igepec.v26i3.29810. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/29810>. Acesso em: 5 nov. 2023.

RIPPEL, R. **Willy Barth**. Toledo: GFM Gráfica e Editora, 2018.

RIPPEL, R. Os Encadeamentos produtivos de um complexo agroindustrial: um estudo da Frigobrás-Sadia de Toledo e das empresas comunitárias. Masters Degree), Curitiba, 1995.

RIPPEL, R. População e rede urbana. Foz do Iguaçu: Parque Itaipu, 2016.

RODRIGUES, João Gaspar. PROGRAMA DE PREVENÇÃO A ROUBOS DE PASSAGEIROS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO. **Conselho Nacional do Ministério Público**, p. 151, 2019.

RODRIGUES, W.; SANTANA, W. C. Análise econômica de sistemas de gestão de resíduos sólidos urbanos: o caso da coleta de lixo seletiva em Palmas, TO. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 4, p. 299-312, 2012.

SALGUEIRO, T. B. **Oportunidades e transformação na cidade centro**. Finisterra, [S. l.], v. 41, n. 81, 2006. DOI: 10.18055/Finis1460. Disponível em: <<https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1460>>. Acesso em: 5 nov. 2023.

SALLES, M. C. T.; GRIGIO, A. M.; SILVA, M. R. F. DA. Expansão urbana e conflito ambiental: uma descrição da problemática do município de Mossoró, RN - Brasil. **Sociedade & Natureza**, v. 25, n. 2, p. 281–290, maio 2013.

SANTORO, P. F. Perímetro urbano flexível, urbanização sob demanda e incompleta: o papel do Estado frente ao desafio do planejamento da expansão urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 16, n. 1, p. 169, 2014. DOI: 10.22296/2317-1529.2014v16n1p169. Disponível em: <https://rbeur.emnuvens.com.br/rbeur/article/view/3837>. Acesso em: 2 nov. 2023.

SANTOS, A. M. de J. **O Custo do medo—o efeito da violência nas micro e pequenas empresas**. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, v. 6, n. 4, p. 1044-1085, 2022.

SANTOS, M. J. dos, VIEIRA, E. T., & SANTOS, D. de F. dos. (2018). Educação e capital social: uma relação estreita com o desenvolvimento / Education and social capital: a close relation with development. *DRd - Desenvolvimento Regional Em Debate*, 8(2), 4–26. <https://doi.org/10.24302/drd.v8i2.1776>.

SILVA, G. J. C. da; MENEZES, L. B.; NEDER, H. D. Qualidade da malha rodoviária, custos econômicos associados e determinantes dos acidentes de trânsito no Brasil: avaliação e proposição de política. **Revista de Políticas Públicas**, v. 19, n. 1, p. 327-347, 2015.

SILVA, L. L. F. da; LUSTOSA, L. **Iluminação Pública no Brasil: Aspectos energéticos e institucionais**. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006.

SILVA, R. R. da; BACHA, C. J. C. Acessibilidade e aglomerações na Região Norte do Brasil sob o enfoque da Nova Geografia Econômica. **Revista Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 24, n. 1, p. 169-190, 2014. Doi: <http://dx.doi.org/10.1590/0103-6351/1507>.

SINGER, P.; SZMRECSÁNYI, T. **Perspectiva atual do problema**. In: SANTOS, J. L. F.; LEVY, M. S. F.; SZMRECSÁNYI, T. (Orgs.). *Dinâmica da população: teorias, métodos, e técnicas de análise*. São Paulo: T. A. Queiroz, 1991.

SION, A. O. Necessidade de investimentos em infraestrutura para universalização do saneamento básico no combate a pandemias: uma análise do enfrentamento à covid-19 à luz do novo marco legal do saneamento básico. **Revista de Ciências Jurídicas e Sociais-IURJ**, v. 1, n. 1, p. 111-141, 2020.

SPAROVEK, G.; LEONELLI, G. C.; BARRETO, A. G. O. P. A linha imaginária. In: **Revista do Instituto Polis**. *O Planejamento do município e o território rural*, São Paulo, 2004.

STEIN, M. N. **A construção do discurso da germanidade em Marechal Cândido Rondon (1946-1996)**. 2000. 123 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2000.

SZEREMETA, B.; ZANNIN, P. H. T. A importância dos parques urbanos e áreas verdes na promoção da qualidade de vida em cidades. **R. Ra'e ga - Curitiba**, v. 29, p. 177-193, 2013.

TAVARES, A.R. 2012. **Justiça constitucional e direitos sociais no Brasil**. In: J.C. FRANCISCO, Neoconstitucionalismo e atividade jurisdicional: do passivismo ao ativismo judicial. Belo Horizonte, Del Rey, p. 137-153. VIGLIAR, J.M. 1997. Ação civil pública. São Paulo, Atlas, 171 p.

TOLEDO, Prefeitura Municipal. **Iluminação Pública: Jardins América, Europa e Santa Clara IV serão os próximos a serem modernizados**. Disponível em: <<https://www.toledo.pr.gov.br/noticias/infraestrutura-rural-e-urbana-e-de-servicos-publicos/iluminacao-publica-jardins-america>>. Acesso em: 10 de nov. 2023.

VEENHOVEN, R. **The four qualities of life**. *Journal of happiness Studies*, v. 1.

VIEGAS, A. P. B.; CARMO, R. F.; LUZ, Z. M. P. da. Fatores que influenciam o acesso aos serviços de saúde na visão de profissionais e usuários de uma unidade básica de referência. **Saúde e Sociedade**, v. 24, p. 100-112, 2015.

VIEIRA FILHO, D. S.; NÓBREGA, F. A. R.; SILVA, F. B. da; VERAS, R. L. O. de M. Infraestrutura Urbana: infraestrutura e o crescimento populacional no Brasil. **Caderno de Graduação - Ciências Exatas e Tecnológicas - UNIT - SERGIPE**, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 19–25, 2013. Disponível em: <https://periodicos.grupotiradentes.com/cadernoexatas/article/view/304>. Acesso em: 13 nov. 2023.

ZAMPARONI, C. G.. Riscos e desastres naturais em ambiente urbano: o exemplo de Cuiabá/MT. **Revista Brasileira de Climatologia**, v. 10, n. 1, 2012. ZMITROWICZ, W.; ANGELIS NETO, G. de. Infraestrutura urbana. São Paulo: EPUSP, 1997. Acesso em: 13 nov. 2023.

ZORZI, L.; TURATTI, L.; MAZZARINO, J. M. O direito humano de acesso à água potável: uma análise continental baseada nos Fóruns Mundiais da Água. **Revista Ambiente e Água**. Taubaté, 2016. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ambiagua/a/ycqD5sxZkGzXZMgJp6snvHh/?format=pdf&lang=pt>>. Acesso em 13 nov. 2023.

## APÊNDICE A – Questionário aplicado

Bairro:	
Nº do questionário:	
1.	Qual é a qualidade do sistema de abastecimento de água no bairro?
	a) Excelente
	b) Bom
	c) Regular
	d) Ruim
	e) Não sei/não se aplica
	Observação:
2.	Como você avalia a disponibilidade de energia elétrica no bairro?
	a) Excelente
	b) Bom
	c) Regular
	d) Ruim
	e) Não sei/não se aplica
	Observação:
3.	O bairro possui sistema de água, luz e esgoto adequados?
	a) Sim
	b) Não
	c) Parcialmente
	d) Não sei/não se aplica
	Observação:
4.	Existe um bom sistema de coleta de lixo no bairro?
	a) Sim
	b) Não
	c) Parcialmente
	d) Não sei/não se aplica
	Observação:
5.	Como você avalia a qualidade das vias e calçadas do bairro?
	a) Excelente
	b) Bom
	c) Regular
	d) Ruim
	e) Não sei/não se aplica
	Observação:
6.	O bairro possui ciclovias ou faixas exclusivas para bicicletas?
	a) Sim
	b) Não
	c) Parcialmente

d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
7. Como você avalia a segurança no trânsito do bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
8. O bairro conta com áreas verdes e espaços de lazer adequados?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
9. Há escolas e creches de qualidade no bairro?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
10. O bairro possui equipamentos de saúde acessíveis e de qualidade?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
11. Como você avalia a segurança pública no bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
12. O bairro possui espaços culturais, como teatros e museus?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
13. Existe um bom acesso ao transporte público no bairro?	

a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
14. O bairro conta com comércio e serviços diversificados e de qualidade?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
15. Como você avalia a qualidade das áreas de lazer e esportivas no bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
16. O bairro possui acessibilidade para pessoas com deficiência?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
17. Há espaços destinados à convivência comunitária, como praças e centros comunitários?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
18. Como você avalia a iluminação pública no bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
19. O bairro possui medidas de prevenção e combate a enchentes e deslizamentos?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	

d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
20. Existem incentivos para a preservação do patrimônio histórico e cultural no bairro?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
21. O bairro possui políticas de preservação ambiental e sustentabilidade?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
22. Como você avalia a disponibilidade de espaços para estacionamento no bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
23. Há políticas de incentivo ao uso de energias renováveis no bairro?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
24. O bairro possui medidas de prevenção e combate a incêndios?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
25. Existe um plano de mobilidade urbana que promova o uso de transportes sustentáveis?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	

26. Como você avalia a disponibilidade de serviços de internet e telecomunicações no bairro?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
27. O bairro possui áreas destinadas à produção de alimentos, como hortas comunitárias?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
28. Há políticas de incentivo à geração de emprego e renda no bairro?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	
29. Como você avalia a infraestrutura de transporte no bairro (ruas, pontes, viadutos)?	
a) Excelente	
b) Bom	
c) Regular	
d) Ruim	
e) Não sei/não se aplica	
Observação:	
30. O bairro possui medidas de acessibilidade para idosos e pessoas com mobilidade reduzida?	
a) Sim	
b) Não	
c) Parcialmente	
d) Não sei/não se aplica	
Observação:	