

O DIREITO ESQUECIDO PELO TEMPO CONSUMIDO: LAZER E MOBILIDADE URBANA EM BELÉM-PA

Recebido em: 06/06/2019

Aprovado em: 28/02/2020

Licença: 

*Lauanna Picanço da Costa Rodrigues*¹
*Patrícia do Socorro Chaves de Araújo*²
Universidade Estadual do Pará (UEPA)
Belém – PA – Brasil

*Tadeu João Ribeiro Baptista*³
Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)
Natal – RN – Brasil

RESUMO: Mobilidade urbana e lazer são temas amplamente estudados, porém, pouco associados. Almejando estabelecer essa relação, e partindo do princípio de que ambos são fenômenos inerentes à cidade, busca-se discorrer sobre o assunto a partir do contexto do município de Belém. Objetivou-se compreender, especificamente, o tempo para o lazer dos universitários que residem no Distrito de Icoaraci, considerando a perspectiva deles acerca das condições de mobilidade urbana. Para tanto, buscou-se verificar qual é a opinião dos universitários sobre planejamento urbano e qualidade do transporte público de Belém; apurar a média de tempo gasto diariamente para deslocamento (tempo de viagem); e identificar se os universitários conhecem e participam das políticas públicas de esporte e lazer desenvolvidas em Icoaraci. Trata-se de uma pesquisa de levantamento, de caráter quantitativo, de nível exploratório, cuja técnica de coleta de dados utilizada foi o formulário online. Obteve-se como resultado que a maior insatisfação dos participantes da pesquisa, a respeito do transporte público, é o tempo de viagem. Ademais, a maior parte avaliou a mobilidade urbana do município como ruim, e quando questionados sobre tempo para o lazer no dia a dia, “às vezes” teve o maior índice. Além disso, verificou-se que poucos sabem da existência de políticas públicas de esporte e lazer em Icoaraci e uma parcela menor ainda participa das mesmas. Conclui-se, nessa primeira aproximação com a temática, que, embora existam leis e diretrizes acerca de mobilidade urbana e lazer no âmbito da cidade, a promulgação dessas não tem sido acompanhada por sua efetivação.

PALAVRAS-CHAVE: Atividades de Lazer. Mobilidade Urbana. Política Pública. Icoaraci.

¹ Acadêmica do Curso de Licenciatura em Educação Física da Universidade do Estado do Pará (UEPA). Monitora da disciplina Estudos do Lazer.

² Professora Assistente IV da Universidade do Estado do Pará. Doutora em Pedagogia da Educação Física, Mestre em Motricidade Humana, Licenciatura em Educação Física e Pedagogia. Membro do Grupo em Estudos do Lazer (GEL) da Universidade Estadual de Maringá. Professora do Núcleo de Esporte e Lazer (NEL) / SEDUC.

³ Professor Adjunto da Universidade Federal de Goiás, onde atua como Docente no curso de graduação em Educação Física e no Programa de Pós-Graduação em Educação. É Líder do COEESA - Grupo de Estudos e Pesquisa sobre Corpo, Estética, Exercício e Saúde. Doutor em Educação pela Universidade Federal de Goiás. Pós-Doutorado em Educação na Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP.

THE LAW FORGOTTEN FOR CONSUMED TIME: LEISURE AND URBAN MOBILITY IN BELÉM/PA

ABSTRACT: Urban mobility and leisure are widely studied themes, however, little associated. Desiring to establish this relationship, and assuming that both are phenomena inherent to the city, it is sought to discuss the subject from the context of the Municipality of Belém. In order to specifically understand the leisure time of University students residing in the District of Icoaraci, considering their perspective on the conditions of urban mobility. Therefore, we sought to verify the opinion of university students about urban planning and quality of public transportation in Belém; calculate the average amount of time spent daily for travel (travel time); and identify if the University students know and participate in the public policies of sports and leisure developed in Icoaraci. This is a survey, quantitative and exploratory level and the technique of data collection used was online form. As a result, the greatest dissatisfaction among survey participants with respect to public transportation is travel time. In addition, most evaluated the urban Mobility of the municipality as bad, and when asked about leisure time in the day to day, “sometimes” had the highest index. In addition, it was verified that few know if there are public policies of sport and leisure in Icoaraci and a smaller part still participates in them. It is concluded, in this first approach with the theme that although there are laws and guidelines on urban mobility and leisure within the city, the promulgation of these, has not been accompanied by its effectiveness.

KEYWORDS: Leisure Activities. Urban Mobility. Public Policy. Icoaraci.

Introdução

Vive-se um processo de renovação urbana, ou seja, transformações⁴ no espaço já urbanizado para atender demandas das regiões metropolitanas. Porém, elas não ocorrem de forma planejada e não priorizam o interesse e o bem-estar da população. Segundo Marcellino (2008, p. 17), alguns dos efeitos gerados pelo processo de renovação urbana são alterações da paisagem, descaracterização do patrimônio ambiental urbano, perda das ligações afetivas entre morador e habitat, diminuição dos equipamentos coletivos e aumento do percurso casa/trabalho.

Ao se considerar, especificamente, o aumento do percurso casa/trabalho, tem-se um problema que se acentua nas dez principais regiões metropolitanas do Brasil, devido

⁴ Pode envolver a demolição, construção ou reconstrução de edificações, transporte e a infraestrutura como um todo de uma determinada área urbana.

aos congestionamentos e à crescente precariedade do sistema de mobilidade urbana. Tal problemática reflete na alocação de tempo dos cidadãos, ou seja, no controle individual do tempo diário para obrigações/tarefas diárias e lazer.

Tendo como *locus* de pesquisa o município de Belém-PA, vê-se que o seu processo de urbanização impulsionou a especulação imobiliária, contribuindo para uma forte migração da população. Um dos locais ocupados foi o Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), localizado a 18km do centro de Belém, que passou por um intenso movimento de ocupação de terras públicas e privadas em função do próprio processo de aumento das periferias em decorrência da ampliação do número de pessoas com baixa renda, fato que trouxe exclusão social e acúmulo de equipamentos urbanos e serviços no centro de Belém.

Devido às políticas concentradoras e contrárias à distribuição de renda e políticas públicas de qualidade, os moradores do DAICO ainda dependem de muitos serviços que não são encontrados no Distrito, como a educação superior. Assim, diariamente, os moradores que almejam essa formação, deslocam-se para as universidades dependendo de transporte público, que possui uma frota reduzida de linha direta para as faculdades. Enfrentam, então, longas viagens com superlotação, sendo necessário, em alguns casos, pegar mais de um ônibus para chegar até o local desejado.

Diante dessa realidade, buscou-se verificar qual é a opinião dos universitários sobre planejamento urbano e qualidade do transporte público oferecido no município de Belém; apurar a média de tempo gasto diariamente no percurso casa/universidade/estágio/trabalho; identificar se eles conhecem e utilizam as políticas públicas de esporte e lazer desenvolvidas no distrito. Ademais, o presente estudo abrange vários conceitos que compõem a fundamentação teórica e partem do princípio de que o direito ao lazer e à mobilidade urbana são inerentes à cidade.

Segundo a Constituição Federal do Brasil de 1988, o lazer é um direito social fundamental e para que este se faça efetivo é necessário “integrar a Política Municipal de Esporte e Lazer às demais políticas setoriais” (BELÉM, 2008), tal como a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

Sendo assim, este trabalho buscou compreender as condições de mobilidade urbana do município de Belém, bem como, o seu reflexo no acesso e tempo para o lazer dos universitários que residem no Distrito de Icoaraci, considerando a perspectiva desses sujeitos frente à realidade vivida.

O interesse pela temática surgiu no dia a dia, a partir do viver e observar o processo de renovação urbana, em Belém, devido às alterações no trânsito, geradas principalmente pelas obras públicas relacionadas ao *Bus Rapid Transit* (BRT). Surgiram também dos estudos desenvolvidos ao longo da participação no Programa de Monitoria na disciplina Estudos do Lazer, associados às discussões na disciplina de Políticas Públicas ao longo da graduação em Educação Física. Além disso, justifica-se tal análise em função da escassa produção sobre a relação do fenômeno lazer e mobilidade urbana na Região de Belém, que faça uma análise sobre o tema que se aproxime da propostas apresentada neste texto. Um dos poucos estudos, encontrados na revisão de literatura para esta pesquisa, com abordagem semelhante, é a investigação de Pereira e Bahia (2019).

A Cidade e o Direito à Mobilidade Urbana

No IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, em 1930, foi redigida a *Carta de Atenas*, na qual se atribuiu à cidade as funções básicas de habitar, trabalhar, recrear-se e circular. “Essas quatro funções, que são as quatro chaves do urbanismo, cobrem um domínio imenso, sendo o urbanismo a consequência de uma maneira de pensar levada à vida pública por uma técnica de ação” (IPHAN, 1933, p. 29). Se for

considerado recrear-se como lazer, das quatro funções urbanas necessárias à vida na cidade, três também são reconhecidas como direitos sociais, no Brasil, a partir do Art. 6º da CF-1988. Porém, a função circulação, atualmente entendida por mobilidade urbana (RODRIGUES, 2015, p. 46), ainda não foi adicionada ao referido artigo constitucional.

É importante salientar que assim como não existe uma definição única a respeito do que seja mobilidade, o mesmo ocorre quando o assunto é mobilidade urbana. Contudo, alguns estudiosos que elaboraram uma Cartilha sobre o assunto partem da compreensão de que:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens na cidade [...]. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito (BRASIL, 2005, p. 4).

Durante muito tempo, a mobilidade foi tratada a partir de uma perspectiva quantitativa, ou seja, número de linhas de transporte, número de quilômetros por viagem, de viagens por dia, etc. Embora a análise quantitativa seja importante, na atual complexidade da sociedade capitalista, faz-se necessário um “conceito mais complexo que capta a mobilidade como um fenômeno multifacetado, com dimensões diferenciadas, em nível social, econômico e político, e as especificidades de sua inserção nas diversas esferas que o urbano oferece” (RODRIGUES, 2015, p. 24).

A mobilidade urbana passa a ser promulgada pelo poder público em 10 de julho de 2001, a partir do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257, que, no Art. 182 da CF-88, a qual estabelece a construção de um plano diretor como obrigatória para cidades com mais

de vinte mil habitantes, sendo este o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana (BRASIL, 2008, p.1).

Embora a mobilidade urbana não esteja presente na CF-88 como um dos direitos sociais, a partir da Emenda Constitucional n. 90, de 2015, o direito ao transporte é incluído na redação do Art. 6º: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

No entanto, pensar apenas em transporte não garante as condições necessárias para “[...] acessar toda a cidade, de usufruir das suas funções urbanas e gozar dos direitos sociais positivados (por exemplo: educação, saúde, trabalho, lazer, moradia)” (RODRIGUES, 2015, p. 47).

Então, para que a infraestrutura de uma cidade atenda às necessidades de sua população, é essencial que haja planejamento urbano. Para Duarte (2011, p.24), o planejamento urbano possui como objeto de estudo a cidade, considerando não só o seu aspecto físico, mas também as características sociais, culturais e econômicas.

Para falar sobre planejamento urbano no Brasil, é importante também compreender que a urbanização brasileira decorre de um intenso processo migratório que acelerou o crescimento das cidades de forma desordenada (BAHIA; FIGUEIREDO, 2017, p.136). Além disso, o Brasil possui grande diversidade e extensão territorial, o que dificulta ainda mais sua organização.

Com base nesses apontamentos, este trabalho discute as questões de mobilidade urbana do município de Belém e especificamente sua relação com o Distrito Administrativo de Icoaraci. Para tanto, será apresentada a atual divisão político-administrativa de Belém, bem como o resultado da análise do seu plano diretor e plano de mobilidade urbana, a partir de autores que estudaram a realidade dessa cidade.

Belém é uma das metrópoles brasileiras, sendo a maior cidade da região Norte. Composta por sete municípios (Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal). O município de Belém possui 1.446.042 habitantes (IBGE, estimativa 2016), o que representa 59,70% da população de toda a sua região metropolitana. Para fins político-administrativos, o território do município de Belém foi dividido em 8 distritos e 71 bairros com um território de 50.582,30 ha.

Tabela 1: Distritos Administrativos definidos conforme a Lei n. 7.682

| 1º Distrito Administrativo | Mosqueiro | DAMOS |
|----------------------------|---------------|-------|
| 2º Distrito Administrativo | Outeiro | DAOUT |
| 3º Distrito Administrativo | Icoaraci | DAICO |
| 4º Distrito Administrativo | Bengui | DABEN |
| 5º Distrito Administrativo | Entroncamento | DAENT |
| 6º Distrito Administrativo | Sacramenta | DASAC |
| 7º Distrito Administrativo | Belém | DABEL |
| 8º Distrito Administrativo | Guamá | DAGUA |

Fonte: Companhia de Desenvolvimento e Administração da área metropolitana de Belém – CODEM.

A grande extensão territorial desse município, bem como sua estrutura em virtude do processo histórico de inserção da região na evolução da economia nacional e mundial, torna a sua administração extremamente complexa e heterogênea. Como consequência, o município possui muitos desafios a serem enfrentados, tais como a segregação social e espacial, desequilíbrio entre o centro e a periferia, entre outros.

A fim de discutir a temática, mobilidade urbana e lazer, a partir do contexto dos universitários que moram no Distrito de Icoaraci (DAICO) fazem-se necessário compreender que, apesar da divisão distrital surgir com o intuito de oferecer uma política administrativa de qualidade, a centralização de bens e serviços ainda é nítida e prejudicial, causando insatisfação da população da região metropolitana. A gestão do trânsito de Belém ainda é extremamente monopolizada, sem tráfegos de interligação, elos rodoviários e principalmente uma política pública que venha atender às demandas latentes da população.

Reflexo disso é a criação do Movimento Pró-Emancipação de Icoaraci (MPEI) em 1983. O MPEI objetivava a elevação do distrito à categoria de cidade para se desmembrar de Belém-PA, porém, em 1987, o projeto de lei que criou o município de Icoaraci foi integralmente vetado pelo governador da época (MPEI, 2018). Em 2014⁵, após 27 anos, o movimento retorna, pedindo a emancipação de Icoaraci. Os moradores à frente do movimento acreditavam que, a partir da emancipação, conseguiriam maior incentivo ao turismo, melhoria dos serviços públicos, aumento da renda da cidade e mais mobilidade urbana.

Antes da última tentativa de emancipação de Icoaraci, em 2008, surge o primeiro Plano Diretor do município de Belém-PA, que teve início a partir de discussões, estudos técnicos e fóruns de debates com a sociedade, elaborados pela gestão municipal do período de 2000 a 2004. Segundo o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2018, p.27), o Plano Diretor é o principal instrumento de planejamento urbano que integra o planejamento municipal e as diretrizes e prioridades nele apresentadas. Essas devem ser incorporadas no plano plurianual, nas diretrizes orçamentárias e no orçamento anual do município.

Ao fazer uma análise e apresentar suas considerações gerais sobre o Plano Diretor do município de Belém-PA, Santos (2010, p. 118) aporta que:

Em suas disposições preliminares, o Plano dá ênfase às questões previstas na Constituição Federal e Estadual, no estatuto da Cidade e na Lei Orgânica do Município de Belém.

Define objetivos e diretrizes orientadoras da política urbana, dando um caráter genérico ao texto, por não apresentar programas e/ou ações estruturantes. Tal formato do Plano, priorizando apenas objetivos e diretrizes sem detalhar programas e ações, dificulta a apropriação por parte da população da Lei do Plano Diretor, assim como inibe a chance do Plano ser exequível.

⁵ O presidente do MPEI, o servidor estadual Antônio José Viana, destaca que os cinco principais eixos defendidos para a criação do município são saneamento, saúde, transporte, educação, geração de emprego e renda e segurança pública. Para ele, ao longo dos 145 anos do distrito, houve um déficit de criação de políticas públicas para esses segmentos, criando a sensação de abandono na população icoaraciense (O LIBERAL, 2014).

Ademais, ao abordar a questão da gestão democrática, que é um dos princípios fundamentais da política de gestão urbana, conforme estabelecido no Art. 3º, deve garantir “[...] a participação da população em todas as decisões de interesse público, por meio dos instrumentos de gestão democrática previstos na Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001” (BELÉM, 2008, p. 2).

Outro documento que, conforme o § 1º, Art. 24, da Lei Federal n. 12.587/2012, deve ser elaborado pelos municípios com população acima de 20.000 habitantes, e atualizado no máximo a cada 10 anos, é Plano de Mobilidade Urbana (PLANMOB), sendo este um instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O primeiro PlanMob/Belém foi elaborado em 2016 e apresenta como objetivos principais promover o bem-estar da população, a partir de medidas que busquem a normatização do transporte coletivo e individual, além de intervenções físicas e operacionais que colaborem para a efetivação de políticas públicas, alinhadas ao Plano Diretor do Município de Belém (BELÉM, 2016, p. 11).

Buscando garantir o processo de participação democrática na elaboração do PlanMob/Belém, foram realizadas audiências públicas a partir do Decreto n. 83.814/2015, que instituiu as comissões técnica e executiva para o seu acompanhamento. No decorrer desse processo, foram elaboradas árvores de problemas de acordo com eixos identificados a partir das demandas sociais apresentadas.

A mobilidade encontra-se presente na árvore (SeMOB, 2016) como um dos problemas de ineficiência da gestão, pontuando que os problemas estão na ausência de acompanhamento social na implementação; ausência de regulação de transporte de carga; transparência na tomada de decisão e gestão de recursos; falta de recursos para mobilidade; ineficiência da gestão dos órgãos de controle da mobilidade urbana; deficiência na capacidade institucional; e obras viárias incompletas.

Segundo Ribeiro (2017), os problemas destacados no Plano são basicamente os mesmos elencados nas duas últimas décadas por estudos anteriores e, mesmo assim, por motivos de ordem política e econômica, as administrações municipais não efetivaram as propostas de resolução. O PlanMob/Belém determina diretrizes e objetivos a serem implantados a curto (2020), médio (2024) e longo prazo (2028). É notório que grande parte das metas apresentadas pelo Plano destaca medidas relacionadas ao sistema *Bus Rapid Transit* (BRT), que está em fase de implementação desde o ano de 2012.

A Cidade e o Direito ao Lazer

O lazer é um direito social constitucional (Art. 6º da CF-88) e também uma das funções básicas atribuída à cidade, que é a “[...] expressão central de uma comunidade organizada a partir de suas instituições, leis, princípios religiosos, processos produtivos, procedimentos administrativos, serviços coletivos, patrimônios, tradições e manifestações culturais que constituem o lazer” (GOMES, 2008, p. 7). Isso significa dizer que a cidade é mutável frente ao dinamismo social.

Ressalta-se que o lazer é um fenômeno discutido por várias áreas do conhecimento, tais como sociologia, filosofia, psicologia, turismo e educação física, e conseqüentemente possuem várias conceituações. No entanto, a concepção do fenômeno lazer se altera não só considerando a perspectiva da área do conhecimento, mas também está sujeito a mudanças mediante a dinâmica social. E, desse modo, novos conceitos de lazer surgiram a partir da reflexão desse fenômeno em uma sociedade capitalista que supervaloriza o trabalho.

Embora diversos autores, ao longo do tempo, tenham discutido o tema lazer, nesta pesquisa entende-se que esse não é um fenômeno isolado, que amplia a relação entre o capital e o trabalho, mas envolve todo o contexto e dinâmica social, além, evidentemente,

dos processos econômicos do modo de produção (GOMES, 2004). Neste artigo, concorda-se com Gomes (2004, p. 125), ao dizer que:

Entendo o lazer como uma dimensão da cultura constituída por meio da vivência lúdica de manifestações culturais em um tempo/espaço conquistado pelo sujeito ou grupo social, estabelecendo relações dialéticas com as necessidades, os deveres e as obrigações, especialmente com o trabalho produtivo.

Ademais, a autora pontua que o lazer é um campo dotado de características próprias que possui quatro elementos inter-relacionados: a) o tempo, que não se restringe aos períodos institucionalizados para o lazer como férias e fins de semana, mas sim corresponde ao seu proveito no presente momento; b) o espaço/lugar, que é mais que um espaço físico, sendo um “local” apropriado pelos sujeitos, buscando transformá-lo em ponto de encontro para o convívio social; c) as manifestações culturais, que são conteúdos vivenciados como fruições da cultura sejam com objetivo de diversão, de descanso ou de desenvolvimento; e d) a atitude (ou ação), fundamentada na ludicidade e compreendida como expressão humana de significância da/na cultura aludida no brincar consigo, com o outro e com a realidade (adaptado de GOMES, 2004, p.124).

Ao discutir o fenômeno lazer da/na cidade contemporânea, é necessário considerar a sua realidade social, espacial, política, bem como, o contexto histórico em que está inserida. Tendo como foco o município de Belém, é importante compreender que ainda existe a concentração de bens e serviços no centro da cidade e o acesso a esses, para determinados grupos, torna-se extremamente difícil devido à distância e a opções de locomoção.

Conforme Bahia e Figueiredo (2017, p.136), como consequência do crescimento e “explosão” das cidades, ocorre a segregação de uma parcela significativa da população. Isso porque esse processo ocorre de forma desorganizada e resulta no surgimento de áreas periféricas, contribuindo não só para exclusão social, mas também para acúmulo de

equipamentos urbanos e serviços no centro da cidade. Isso demonstra a falta de gestão urbana por parte do poder público, que não opera buscando a prestação de serviços uniformemente.

Outra questão é que as medidas tomadas para atender demandas nas regiões metropolitanas, em sua maioria, não são realizadas de forma planejada e almejando atender às necessidades e ao bem-estar da população, mas sim ao interesse privado. Ao focar na problemática do aumento do percurso casa/trabalho, tem-se um crescente imbróglio que se acentua nas dez principais regiões metropolitanas do Brasil, devido não só ao aumento dos congestionamentos, mas, também, pelos problemas decorrentes da crescente precariedade do sistema de mobilidade urbana. Como resultado, ocorre o aumento do tempo para realizar o percurso casa/trabalho/universidade.

Segundo Jannuzzi (2004, p. 115), a alocação de tempo dos cidadãos, ou seja, o controle individual do tempo diário para obrigações/tarefas diárias e lazer é um dos indicadores de qualidade de vida. Então, significa dizer que o aumento do tempo de viagem, que vem consumindo cada vez mais o dia a dia de trabalhadores e estudantes, reflete na qualidade de vida dos mesmos.

A qualidade de vida é um objeto de pesquisa de clara natureza multidisciplinar, e por esse motivo não há consenso conceitual. Contudo, considerando que o *locus* desta pesquisa é o município de Belém, considera-se a qualidade de vida no ambiente da cidade e entendê-la a partir da proposta elaborada por Jampaulo Júnior, o qual, em sua tese de doutorado, intitulada “Qualidade de vida, Direito Fundamental – Uma questão urbana: a função social da cidade”, propõe a qualidade de vida como um novo Direito Fundamental.

Segundo o autor

A qualidade de vida como direito fundamental será composta e concretizada através da cidadania, dos valores sociais do trabalho, da livre iniciativa, da construção de uma sociedade livre, justa e solidária, da garantia do desenvolvimento social, da irradiação da pobreza e marginalização com a

redução das desigualdades sociais e regionais. Acrescenta-se ainda, os recursos disponíveis na sociedade e que possibilitam uma existência digna para que o homem possa desenvolver suas potencialidades, através dos direitos individuais e coletivos, e dos direitos sociais, garantindo-se, para tanto, o seu bem-estar físico, mental, social e a satisfação e afirmação culturais. E por fim, deverá preponderar ao princípio da dignidade da pessoa humana (JAMPAULO JÚNIOR, 2007, p. 156).

Então, partindo do entendimento de que a qualidade de vida se concretiza por meio da cidadania, significa dizer que ela abrange as funções básicas que a cidade deve oferecer (habitação, trabalho, recreação e circulação) em conjunto com a garantia dos direitos sociais constitucionais (educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, transporte, lazer, etc.). Nesse sentido, o fenômeno lazer é de suma importância na vida humana, mas, para que se faça efetivo na cidade, ele depende da garantia de outros direitos, bem como administração e gestão urbana de qualidade.

Contudo, para que o lazer seja garantido a todos com isonomia, é necessário “[...] integrar a Política Municipal de Esporte e Lazer às demais políticas setoriais” (BELÉM, 2008). Não há como pensar em implementação de Políticas de Esporte e Lazer sem considerar a realidade local de cada grupo social, e nem desconsiderar o acesso ou ausência de serviços básicos, porquanto, esta deva ser uma ação intersetorial. Segundo Brito (2017, p. 86), “[...] é importante que sejam realizados levantamentos das necessidades da comunidade atendida, averiguações sobre a provável vocação para o lazer, além da história da identidade local”.

Embora o lazer tenha adquirido notoriedade como problema social e como causa de reivindicação que faz parte da qualidade de vida no ambiente das cidades, ele não reverberou em ações adequadas e suficientes, por parte do poder público, que suprissem a demanda social. Nesse sentido, Brito (2017, p.80) destaca a importância da participação popular, pois sua ausência resulta em políticas públicas socialmente limitadas e pouco representativas.

Metodologia

Trata-se de uma pesquisa social que permite a obtenção de novos conhecimentos no campo da realidade social (GIL, 2008, p. 26), que é compreendida em um amplo sentido, pois envolve todos os aspectos relativos ao homem em seus múltiplos relacionamentos com instituições sociais e outras pessoas.

Nesse sentido, esta pesquisa caracteriza-se como uma pesquisa de levantamento (survey).

As pesquisas deste tipo se caracterizam pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer. Basicamente, procede-se à solicitação de informações a um grupo significativo de pessoas acerca do problema estudado para em seguida, mediante análise quantitativa, obter as conclusões correspondentes dos dados coletados (GIL, 2008, p. 54).

Uma das vantagens da pesquisa de levantamento é a possibilidade de se quantificar os resultados, permitindo a confecção de tabelas, gráficos e outras formas de apresentação e análise dos dados (GIL, 2008).

É considerada também, uma pesquisa exploratória, a qual visa se familiarizar com um assunto ainda pouco conhecido e explorado (GIL, 2008). Nessa lógica, este artigo busca desenvolver uma compreensão inicial acerca da relação dos fenômenos mobilidade urbana e lazer, a partir do contexto de uma população específica. É importante ressaltar que estudos exploratórios são essenciais sempre que um pesquisador queira inovar e desenvolver uma nova compreensão sobre o assunto pesquisado.

Sendo assim, como técnica de coleta de dados, foi aplicado um formulário pela plataforma do *Google Forms*, em concordância com a proposta de Oliveira e Jacinski (2017, p. 9). Os autores afirmam que: “A possibilidade de criação de formulários eletrônicos é um facilitador no que diz respeito à distribuição da pesquisa aos entrevistados e, posteriormente, à organização e análise dos dados então coletados”. Esse

método também garante um grande alcance, confiabilidade das informações, adequando-se com uma maior flexibilidade à disponibilidade dos sujeitos e promovendo não só um amplo acesso aos participantes, mas, também, possibilita a otimização do tempo destinado para o período de coleta de dados.

Sobre a sua configuração, o formulário Google, de forma gratuita, possibilita a coleta e a organização de informações. Os dados coletados são armazenados em planilhas e podem ser visualizados, em tempo real, em formatos de gráficos, gerados automaticamente pela própria plataforma (OLIVEIRA; JACINSKI, 2017, p. 20). Além disso, possui diferentes estilos de perguntas, métodos de entrada para as respostas e a opção de quebras de seções que possibilita encaminhar o participante da pesquisa para sessões específicas, considerando sua resposta. E isso é possível a partir do modelo de “pergunta baseada na resposta” (GOOGLE, 2018).

O instrumento de coleta de dados foi aplicado durante os 20 primeiros dias de novembro de 2018 e teve como critérios de participação: a) ser morador do Distrito de Icoaraci; b) ser estudante de universidade pública de Belém-PA; c) ser maior de idade.

Ao final do preenchimento do formulário, encontra-se o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) que os sujeitos devem concordar para que de fato sejam efetivados como participantes da pesquisa. Além disso, todos recebem uma cópia de suas respostas via e-mail. Esta pesquisa obedece às diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos, de acordo com a Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde. O estudo não apresenta riscos à integridade física dos participantes, pois foi utilizado apenas um preenchimento de formulário para coleta de dados. O risco de constrangimento foi reduzido, inclusive pelo instrumento permitir a confidencialidade e manter o anonimato, bem como, os participantes tinham a liberdade de não responder às perguntas e de retirar o seu consentimento a qualquer tempo.

A divulgação ocorreu por meio de cartazes nos campi das universidades públicas de Belém-PA e, também por meio da ferramenta de impulsão de publicação do Aplicativo Instagram, que promove uma publicação com base no público-alvo que pode ser selecionado a partir da sua localização e temas de interesse. A localização escolhida foi Icoaraci e os temas selecionados, a partir das opções disponíveis, foram: Universidade do Estado do Pará, Universidade Federal do Pará, Universidade, Graduação, Ensino superior, Estudante, Graduação e Lazer.

Ao todo, 67 universitários responderam ao formulário, sendo esta uma amostra não probabilística, devido à natureza qualitativa da pesquisa e considerando que não há levantamentos sobre o número de universitários que estudam em Icoaraci e estudam em universidades públicas. A análise dos dados coletados foi realizada com os dados estatísticos fornecidos pela própria plataforma do *Google Forms* e a discussão deles, elaborada a partir do referencial teórico, considerou o contexto atual do município de Belém.

Resultado, Análise e Discussão

O processo de urbanização do município de Belém impulsionou a especulação imobiliária e, conseqüentemente, a população com menor poder aquisitivo migrou para outras regiões mais afastadas do centro da cidade em busca de melhor qualidade de vida. Contudo, o adensamento demográfico ocorreu de forma desorganizada, o que resultou no surgimento de áreas periféricas (SILVA, 1997, p. 3), trazendo exclusão social e acúmulo de equipamentos urbanos e serviços para o centro de Belém.

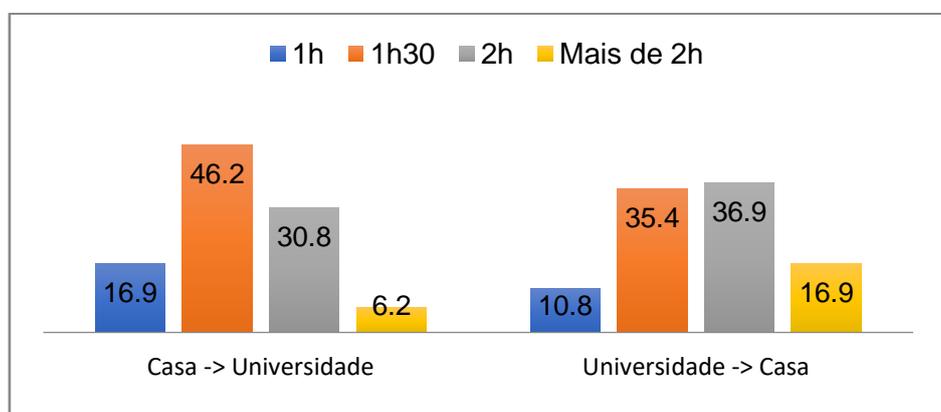
Um dos locais que, em função do próprio processo de aumento das periferias da cidade de Belém, recebeu boa parte da população foi o Distrito Administrativo de Icoaraci (DAICO), que se localiza a 18 km do centro da cidade. Contudo, devido às políticas

concentradoras e antidistributivas, os moradores do DAICO ainda dependem de muitos serviços que não são encontrados no Distrito, tal como a educação em nível de ensino superior.

Por esse motivo, diariamente, os icoaracienses que almejam formação superior gratuita se deslocam para as universidades públicas. Então, buscando compreender a realidade vivida pelos universitários que moram em Icoaraci, a partir da análise de aspectos referentes à mobilidade urbana e ao lazer, foi aplicado um formulário pelo período de 20 dias, possuindo o total de 67 participantes, sendo 54% da Universidade Federal do Pará (UFPA), 34% da Universidade do Estado do Pará (UEPA) e 12% da Universidade Federal Rural da Amazônia (UFRA). Sobre o período em que estudam, verificou-se que 62,7% dos alunos participantes da pesquisa estudam no turno matutino, 35,8% no turno vespertino e, com menor percentual, 14,9% no turno noturno.

Conforme os dados coletados, 97% dos participantes utilizam o transporte público para realizar o deslocamento casa/universidade/estágio/trabalho. Ao serem questionados sobre o tempo de espera nas paradas de ônibus, 54% aguardam 30min ou mais. Sobre o tempo de deslocamento de casa para universidade, 46,2% disseram que, em média, gastam 1h30 e sobre o retorno da universidade para casa, 36,9% afirmaram que gastam em torno de 2horas.

Gráfico 1: Tempo de Viagem



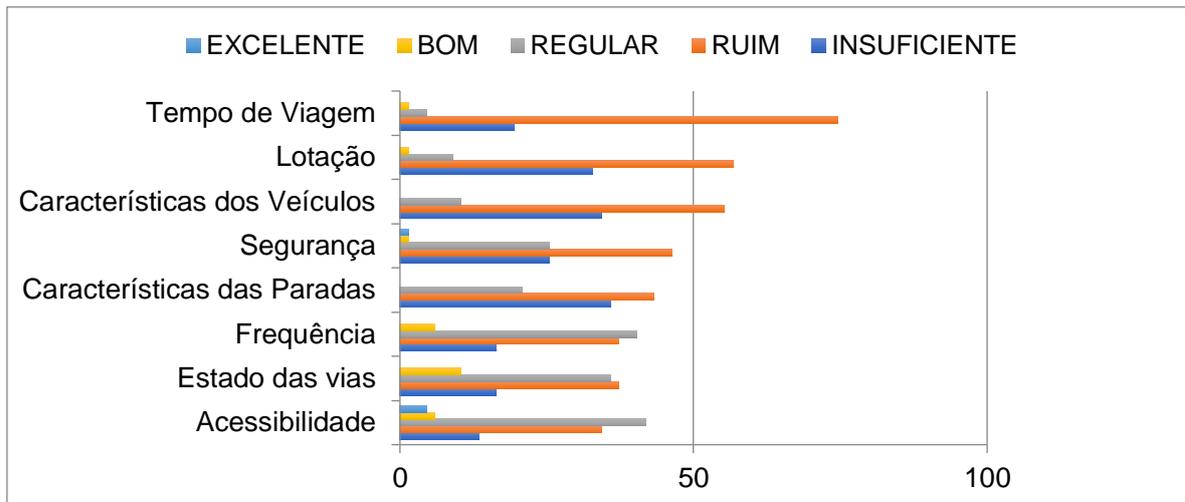
Fonte: Dados da pesquisa (2018).

Mediante a análise mais detalhada, identificou-se que a maioria dos alunos gasta mais de duas horas para chegar à universidade e mais de duas horas para retornarem para casa, principalmente, os que estudam na UFPA ou UFRA. Para conseguir visualizar isso, imagine que os universitários realizam esse percurso de segunda a sexta-feira, considerando o tempo gasto pela maioria, ou seja, 1h30 para ir e 2h para voltar, sendo o total de, no mínimo, 3h30 por dia. Então, durante um mês, significa dizer que 72 horas de 20 dias foram passados dentro de ônibus, ou seja, uma média de que, a cada 20 dias, três são gastos em tempo de viagem.

Além de enfrentarem longas viagens, os universitários sofrem, considerando que o transporte público ofertado a Icoaraci possui uma frota reduzida de linha direta para as universidades públicas. Sendo assim, identificou-se que 32,3% pegam mais de um ônibus para chegar até os campi das universidades e 38,4% pegam mais de um ônibus para retornar às suas casas.

Outro problema é a qualidade do transporte público oferecido pelo município de Belém, ao se analisar oito indicadores a partir da avaliação dos participantes da pesquisa que podiam classificá-los como excelente, bom, regular, ruim ou insuficiente. Obteve-se, como resultado,

Gráfico 2: Avaliação da qualidade do transporte público do município de Belém.

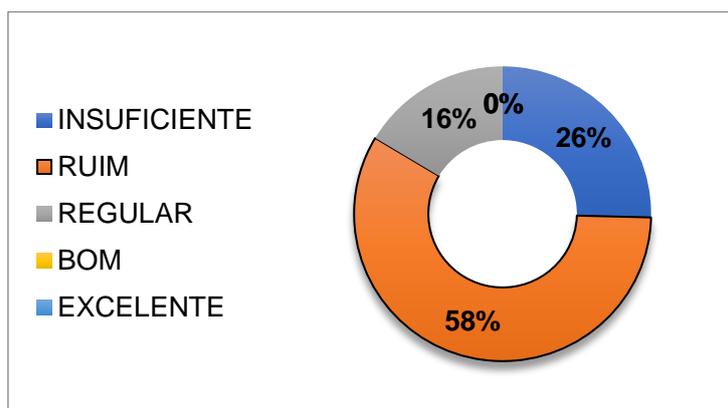


Fonte: Dados da pesquisa (2018).

Como já mencionado, a alocação de tempo é um dos indicadores de qualidade de vida (JANNUZZI, 2004, p. 115), e o aumento do tempo de viagem tem consumido uma parte significativa do tempo da população, principalmente das que residem longe do centro. Em Belém, os congestionamentos e a falta de planejamento urbano que busque atender às necessidades da população, e uma gestão urbana que elabore soluções condizentes com a realidade do município causam transtornos diários para a população, o que reflete na alocação de tempo dos cidadãos, ou seja, no controle individual do tempo diário para obrigações/tarefas diárias e lazer.

Isso reflete na opinião dos universitários, que, ao serem questionados sobre a qualidade da mobilidade urbana do município de Belém, partindo do entendimento de que: “A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano” (BRASIL, 2005). Como resultado, obteve-se uma avaliação extremamente negativa, conforme o Gráfico abaixo:

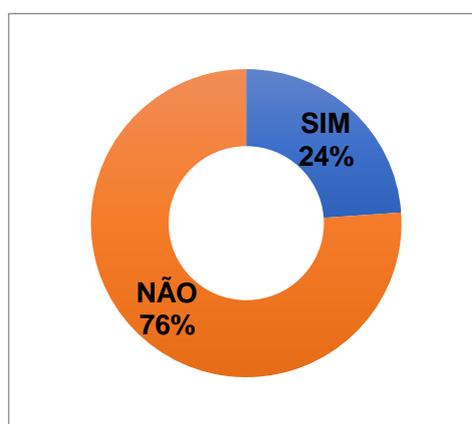
Gráfico 03: Qualidade da Mobilidade Urbana do Município de Belém/PA.



Fonte: Dados da pesquisa (2018).

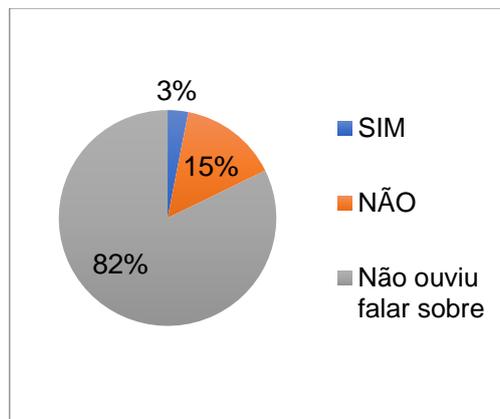
Sobre o Plano Diretor, 76,1% disseram que não sabem o que é. Além disso, quando foram questionados sobre a participação em seminários de revisão do Plano Diretor de Belém (SRPD), detectou-se que apenas 3% participaram de algum dos seminários ocorridos em 2018. Isso é preocupante, considerando a importância da participação popular na tomada de decisões, e que a gestão democrática é um dos princípios fundamentais da política de gestão urbana. Torna-se relevante dizer que ambos os SRPD de 2018 ocorreram no espaço de faculdades particulares.

Gráfico 04: Você sabe o que é o Plano diretor?



Fonte: Dados da pesquisa (2018).

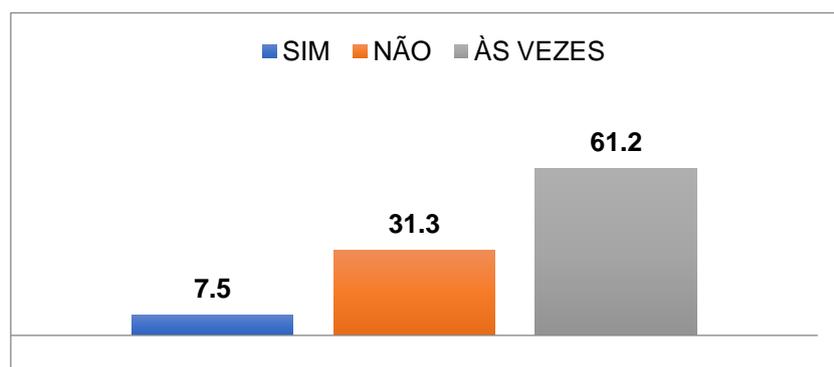
Gráfico 05: Participou de algum dos Seminários sobre a Revisão do Plano Diretor de Belém.



Fonte: Dados da pesquisa (2018).

Sobre as questões de lazer, a primeira pergunta refere-se à rotina diária que inclui obrigações da casa, tarefas da universidade e estágio/trabalho, e se possuem tempo para o lazer no dia a dia. Como resultado, 61,2% responderam que “às vezes” possuem tempo; 31,3% não possuem tempo; e apenas 7,5% afirmaram ter tempo para o lazer diariamente.

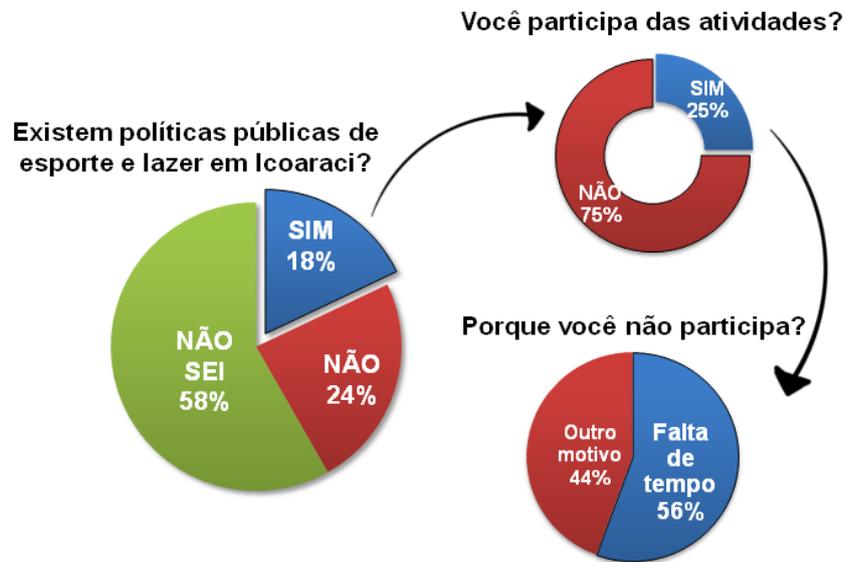
Gráfico 06: Você possui tempo para o lazer no seu dia a dia?



Fonte: Dados da pesquisa (2018).

O Gráfico 7 apresenta as informações a respeito da opinião dos participantes sobre esse fenômeno, 76% afirmam que lazer é um direito social, 13,5% acreditam que seja um privilégio e 10,5% classificam-no como entretenimento.

Gráfico 7: Políticas públicas em Icoaraci: conhecimento e participação.



Fonte: Dados da pesquisa (2018).

Ademais, sobre a existência de políticas públicas de Esporte e Lazer, ficou evidente que a maior parte dos universitários não sabe se existem políticas públicas e, entre aqueles que sabem, poucos participam de suas atividades.

Isso demonstra a falta de divulgação das políticas públicas existentes no DAICO, bem como, a ausência de participação popular, o que, conseqüentemente, resulta em políticas públicas socialmente limitadas e pouco representativas (BRITO, 2017, p. 80). Identifica-se, pois, a falta de tempo como o principal fator para a não participação das políticas públicas que funcionam em Icoaraci.

À Guisa de Conclusão

Este estudo, ao buscar verificar a opinião sobre a mobilidade urbana no município de Belém, constatou a insatisfação dos universitários de Icoaraci com o tempo gasto diariamente para se deslocarem. Ao se considerar o tempo gasto pela maioria, ou seja,

3h30 por dia em média, equivalente há três dias gastos em deslocamento a cada 20 dias mensais. Vale ressaltar que, embora existam estudos elaborados sobre o tempo de viagem das cidades brasileiras, esses levantamentos são generalistas e acabam não considerando a particularidade de alguns locais.

Nessa primeira aproximação com a temática, constata-se então que as condições de mobilidade urbana do município de Belém ainda estão longe de atender à necessidade dos universitários que moram em Icoaraci. E isso pode provocar impactos significativos no tempo destinado à realização das diferentes atividades de lazer deles, considerando que o extenso tempo consumido por longos períodos de viagem interfere na alocação do tempo diário do grupo em questão. Este fato, também tende a provocar redução nos níveis de qualidade de vida, o que torna os resultados deste estudo coincidentes com as informações apresentadas por Jannuzzi (2004), não apenas em relação às atividades de lazer, bem como, na própria realização dos estudos, nos níveis de estresse e, conseqüentemente, nos níveis de qualidade de vida, conforme a definição proposta por Jampaulo Junior (2017).

Constatou-se que a maior parte dos universitários não sabe se existem políticas públicas de esporte e lazer em Icoaraci, e dos que sabem pouquíssimos participam nas suas definições e/ou usufruem as mesmas. Isso evidencia que, antes da sua implementação, não foi realizado um estudo sobre a comunidade, seus interesses e suas necessidades. Conseqüentemente, a falta de participação da população local contribui para que as políticas públicas existentes sejam pouco representativas.

Discutir lazer e mobilidade urbana, a partir de determinado contexto, é fundamental, considerando que cidade é um organismo vivo, produto de relações sociais e constituído por diferentes espaços, ou seja, não é um território homogêneo, mas sim resultado da divisão de classes sociais, bem como, da organização social da produção.

Por esse motivo, a cidade é palco de uma luta diária pelo direito à cidade, à cidadania plena e à apropriação desse espaço. Isso porque parte da população ainda sofre com a falta de oferta de serviços básicos, o que demonstra a falta de gestão urbana.

A qualidade de vida, de acordo com Jampaulo Junior (2017), concretiza-se por meio da cidadania, que abrange o acesso às funções básicas que a cidade deve oferecer (habitação, trabalho, recreação e circulação) em conjunto com a garantia dos direitos sociais constitucionais (educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, transporte, lazer, etc.). Sendo assim, é necessário que, no âmbito municipal, se tenha incentivo ao envolvimento e participação da população nas discussões e ações sobre as questões que envolvem a cidade. A participação da população é imprescindível, pois é na capacidade de agir e reagir de seus atores principais, os moradores, que novos rumos poderão ser tomados em um processo de urbanização que contemple as necessidades do povo, constituído predominantemente pela classe trabalhadora e não das empresas.

REFERÊNCIAS

BELÉM. Plano Diretor do Município de Belém: Lei n. 8.655/08. Belém: Diário Oficial do Município, 2008.

_____. **Plano de Mobilidade do Município de Belém:** Lei n. 9198/01. Belém: Diário Oficial do Município, 2016.

BAHIA, Mirleide C.; FIGUEIREDO, Sílvia L. **O direito à cidade:** reflexões sobre o espaço público e lazer. *In:* AZEVÊDO, P. H; BRAMANTE, A. C. Gestão estratégica das experiências de lazer. Curitiba: Appris, 2017, p. 135-150.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm Acesso em: 6 jun. 2019.

_____. **Estatuto da Cidade.** 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

_____. **Cartilha.** Brasília: Ministério das Cidades/ Instituto Polis, 2005. Disponível em: <https://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em: 6 jun. 2019.

_____. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Lex: ACQUAVIVA, Marcus Cláudio. Vademecum universitário de direito. 7. ed. rev. ampl. São Paulo: Editora Jurídica Brasileira 2018.

BRITO, G. **Políticas públicas de lazer**: discutindo sua construção. In: AZEVÊDO, P. H; BRAMANTE, A. C. Gestão estratégica das experiências de lazer. Curitiba: Appris, 2017. cap. 5, p. 73-92.

DUARTE, F. **Planejamento urbano**. 2. ed. Curitiba: Ibex, 2011.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMES, C. L. **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

_____. Lazer urbano, contemporaneidade e educação das sensibilidades. **Revista Itinerarium**, Rio de Janeiro, v.1, 2008.

GOOGLE. **Ajuda dos Editores do Documentos**: Formulário Google. Disponível em: https://support.google.com/docs/answer/141062?hl=pt-BR&ref_topic=6063584. Acesso em: 25 nov. 2018.

IPHAN. **Carta de Atenas**. 1933. Disponível em: <https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 06 jun. 2019.

JAMPAULO JÚNIOR, João. **Qualidade de vida, direito fundamental** – uma questão urbana: a função social da cidade. 2017. 206 f. Tese (Doutorado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2017.

JANUZZI, P. M. **Indicadores sociais no Brasil**: conceitos, fontes de dados e aplicações. 3. ed. Campinas: Alínea, 2004.

O LIBERAL. **Jornal o Liberal**: Caderno Dois. Belém, Sábado, 18 de outubro de 2014. Disponível em: <https://www.oliberal.com/politica/emancipa%C3%A7%C3%B5es-de-icoaraci>. Acesso em 05 jun.2019.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e Sociedade**: múltiplas relações. Campinas: Alínea, 2008.

MOVIMENTO POPULAR PRÓ - EMANCIPAÇÃO DE ICOARACI. **Projeto emancipação de Icoaraci**. Belém. 2018. Disponível em: <https://www.romanews.com.br/cidade/projeto-de-emancipacao-de-icoaraci-e-protocolado-na-alepa-veja-o-que/49584/> Acesso em: 06 jun.2019.

OLIVEIRA, George W. de Bessa; JACINSKI, Lucas. **Desenvolvimento de um questionário para coleta e análise de dados de uma pesquisa, em substituição ao modelo Google Forms**. Disponível em: https://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/8339/1/PG_COADS_2017_2_06.pdf. Acesso em: 06 jun. 2019.

PEREIRA, Pablo Vitor Viana; BAHIA, Mirleide Chaar. Práticas sociais de lazer e suas relações no espaço público Estação das Docas em Belém-Pará. **Papers do NAEA**, v. 28,

n. 2, p. 1-18, 2019. Disponível em: <http://periodicos.ufpa.br/index.php/pnaea/article/view/8219/6056>. Acesso em: 02 mar. 2020.

RIBEIRO, Willame de Oliveira. **Interações espaciais na rede urbana do Nordeste do Pará: particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal.** Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus de Presidente Prudente. 2017.

RODRIGUES, O. M. **Mobilidade urbana:** análise, compreensão e perspectivas para Rondonópolis/MT. 2015. 187 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Rondonópolis, 2015.

SANTOS, D. **O lazer no Plano Diretor das metrópoles amazônicas:** um estudo comparativo entre Belém e Manaus. 2010. 199 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) – Universidade da Amazônia, Belém, 2010.

SEMOB (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana). **PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Diretoria de Mobilidade Urbana – DEMOB,** Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD, 2016. Disponível em: <https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanomobilidade.pdf>. Acesso em 24 de julho de 2019.

SILVA, Márcia Monteiro da. **Políticas públicas e participação popular:** análise do projeto de macrodrenagem da Bacia do Una Belém / Pará. TCC. Belém: CSE. UFPA. 1997.

Endereço dos Autores:

Lauanna Picanço da Costa Rodrigues
AV. João Paulo II N°769 – Marco
Belém – PA – 66.645-057
Endereço Eletrônico: patriciadaraujo@hotmail.com

Patrícia do Socorro Chaves de Araújo
Passagem São Pedro 69 (Lomas Valentina) – Marco
Belém – PA – 66.095720
Endereço Eletrônico: patriciadaraujo@hotmail.com

Tadeu João Ribeiro Baptista
Alameda das Mansões, 218 – Candelária
Condomínio Residencial Metropolis
Torre Nova Iorque, Apart. 901 – Bloco C
Natal – RN – 59.064-740
Endereço Eletrônico: tadeujrbaptista@yahoo.com.br