

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

ARIEL ROCHA DE LIMA

**O LUGAR NA MEMÓRIA E OS CAMINHOS PARA O ESPORTE, CULTURA E
LAZER – AS PERCEPÇÕES SOBRE ACESSO A CIDADE NA VILA MALVINA, EM
PORTO ALEGRE.**

PORTO ALEGRE

2019

ARIEL ROCHA DE LIMA

O LUGAR NA MEMÓRIA E OS CAMINHOS PARA O ESPORTE, CULTURA E LAZER – AS PERCEPÇÕES SOBRE ACESSO A CIDADE NA VILA MALVINA, EM PORTO ALEGRE.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª. Claudia Luisa Z Pires.

Porto Alegre

2019

ARIEL ROCHA DE LIMA

O LUGAR NA MEMÓRIA E OS CAMINHOS PARA O ESPORTE, CULTURA E LAZER – AS PERCEPÇÕES SOBRE ACESSO A CIDADE NA VILA MALVINA, EM PORTO ALEGRE.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Aprovado em: Porto Alegre, 19 de dezembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA:

Profª Drª Michele Lindner

Me. Theo Soares de Lima

AGRADECIMENTOS

A jornada até aqui não teria sido possível sem o apoio incondicional da minha família, em especial minha mãe e pai que sempre me apoiaram e batalharam para dar condições de me dedicar exclusivamente aos meus estudos, com certeza sem o apoio e exemplo de vocês nada disso teria sido possível!

Gostaria de deixar aqui também o meu agradecimento aos meus irmãos de sangue, que não me deixam desistir de correr atrás dos meus sonhos e aos meus irmãos de fita e ideais, pois sem vocês conspirar por um mundo melhor seria impossível.

Deixo aqui também meu agradecimento àqueles que estiveram comigo naqueles espaços formais e informais do ambiente acadêmico e da vida e que se dispuseram, a partir de conversas regadas com muita paciência, a ouvir minhas confabulações e desesperos em relação a este trabalho.

Por fim, agradeço também a aquela pessoa (de cachinhos) que me acompanhou durante os altos e baixos da graduação e que não deixou de ver o meu potencial mesmo quando eu já não acreditava mais nele. Muito obrigado por ser muito mais que uma amiga!

A todos vocês e a muitos outros humanos que não menciono aqui, meu muito obrigado!

EPÍGRAFE

Ele Não.

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar a percepção dos moradores da comunidade da vila Malvina, na zona Sul de Porto Alegre (RS), sobre o acesso aos espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura. É sabendo que o processo de urbanização do município gaúcho, assim como o das demais cidades brasileiras, se deu de forma fragmentada e desigual e que isso levou a (re) produção de um espaço urbano marcado por disputas e conflitos que marcam não só o solo urbano, mas também a memória das pessoas, que propomos a partir do uso da Cartografia Social, como metodologia complementar a obtenção dos dados, apontar e evidenciar a realidade vivida pelos moradores.

Palavras-chave: 1. Cidade. 2. Direito. 3. Percepção. 4. Memória. 5. Lugar.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the perception of the residents of the community of the village Malvina, in the south of Porto Alegre (RS), about the access to the public spaces and public facilities of leisure, sport and culture. It is well known that the urbanization process of the gaucho municipality, as well as that of other Brazilian cities, took place in a fragmented and unequal way and that this led to (re) production of an urban space marked by disputes and conflicts that not only mark the soil. urban, but also the memory of people, which we propose from the use of Social Cartography, as a complementary methodology to obtain data, point out and highlight the reality lived by the residents.

Keywords: 1. City. 2. Right. 3. Perception. 4. Memory. 5. Place.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. CONTEXTUALIZAÇÃO – A ÁREA DE ESTUDO, DO MACRO AO MICRO	11
2.1. O CONTEXTO URBANO, A ESTRUTURA E ALGUNS INDICADORES SOCIAIS.	11
2.2. UMA BREVE HISTÓRIA DO BAIRRO SANTA TEREZA E ALGUNS INDICADORES	18
2.3. A VILA MALVINA	20
3. A CIDADE, SUA INFRAESTRUTURA E O DIREITO A ELA.	26
3.1. O DIREITO E O ACESSO A CIDADE	26
3.2. OS EQUIPAMENTOS URBANOS E A INFRAESTRUTURA DAS CIDADES	32
4. O LUGAR NA MEMÓRIA	36
4.1. NOTAS SOBRE O CONCEITO DE ESPAÇO, LUGAR E MEMÓRIA	36
4.2. A CARTOGRAFIA SOCIAL – BREVE CONSIDERAÇÃO	38
4.3. A CARTOGRAFAÇÃO – PROCEDIMENTOS TÉCNICOS E COMPLEMENTARES	39
5. RESULTADOS	40
5.1. SOBRE ALGUNS LUGARES FORMAIS E INFORMAIS E SUAS CONDIÇÕES DE USO	43
6. ANÁLISE DOS RESULTADOS	47
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
8. REFERÊNCIAL TEÓRICO-BIBLIOGRÁFICO	59
9. APÊNDICES	63
9.1. APENDICE A – ROTEIRO DE PERGUNTAS	63

1. INTRODUÇÃO

É a partir da segunda metade do século XX que se inicia um movimento de deslocamento da população rural para as áreas urbanas brasileiras, reconhecido como o êxodo rural, esse movimento foi resultado das promessas de melhores condições de vida e empregabilidade que pairavam sobre os centros urbanos na época. Em uma breve análise dos dados apresentados em 2010 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), até 1960 o perfil populacional (urbano-rural) brasileiro era equilibrado, com a população urbana girando entorno de 45,1% e a população rural em torno de 54,9%. É a partir desta mesma década que se percebe, até o fim do século XX, que ocorre um forte adensamento da população urbana. Esse número que já vinha sendo elevado, mas em taxas menores, aumentou significativamente, transformando o perfil populacional brasileiro majoritariamente em urbano, atingindo cerca de 80% da população residindo nos grandes centros urbanos ao final do século XX.

Uma das grandes problemáticas oriundas desse processo é que as cidades e seus gestores não estavam preparados para ordenar o crescimento da malha urbana que vinha acontecendo de forma tão acelerada e “orgânica”. A ausência de planos diretores e de um planejamento urbano eficiente acabou por abrir precedentes para uma série de problemas de infraestrutura para as cidades, em especial para as camadas mais populares de moradores. Este processo de adensamento populacional, que sofreram as cidades, fez gerar uma série de conflitos das mais diversas ordens e que ainda imperam sobre os grandes centros urbanos, como (principalmente) aqueles ligados a disputa por terras e por moradia, e que ainda hoje (final da segunda década do século XXI) persiste, somando um déficit de mais de sete milhões de unidades habitacionais (IBGE, 2010). É como Medvedovski et al. (2015, pg. 1) diz,

O modelo de urbanização brasileiro produzido nas últimas décadas gerou cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e exclusão social e territorial. Onde, grande parte das cidades abriga algum tipo de assentamento precário, com falta de equipamentos e infraestrutura mínima.

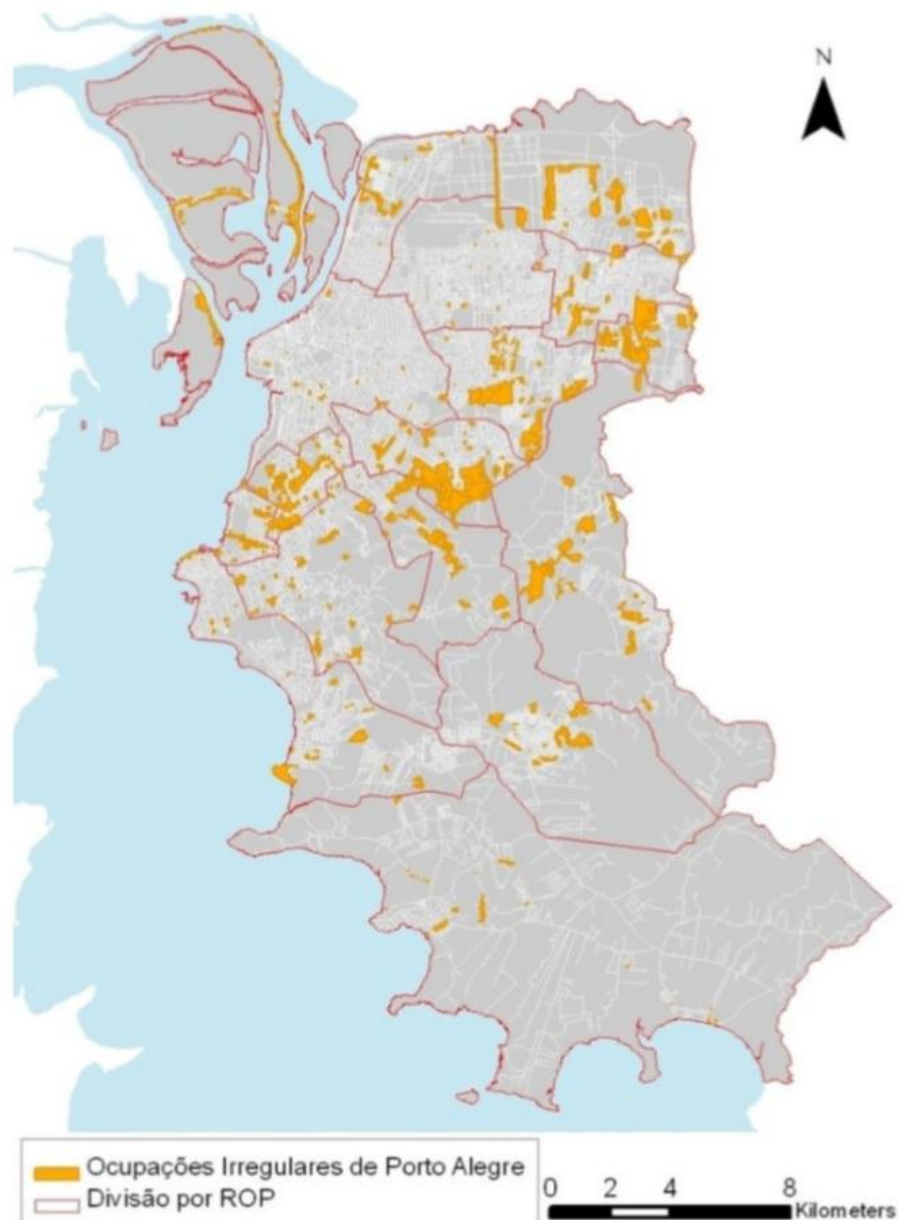
Neste sentido, segundo os dados do Ministério das Cidades e para Rolnik et al. (2007), 100% dos municípios com população acima de quinhentos mil habitantes apresentam assentamentos informais, que estão presentes em pelo menos 30% das cidades com menos de vinte mil habitantes e em cerca de 80% das cidades com população entre cem mil e

quinhentos mil habitantes, ou seja, segundo o último censo do IBGE, vivem em condições irregulares de habitação cerca de 12 milhões de pessoas, o que corresponde a quase 7 % da população total do País. A formação de favelas nas periferias das grandes cidades e nas áreas ambientalmente frágeis, assim como a ocupação de cortiços, a produção de parcelamentos clandestinos e/ou irregulares e a ocupação de terras públicas e privadas estão, desde o século XIX, dentre as soluções adotadas pelas famílias de renda mais baixa para produzir seus espaços de moradia. Estes espaços são pedaços de cidades caracterizados, especialmente, pela precariedade da infraestrutura urbana e pela insegurança da posse.

Em Porto Alegre, assim como para outras cidades, o processo de urbanização se dá de maneira fragmentada e desigual e como resultado desse processo histórico, o município apresenta uma valorização maior nos bairros mais próximos à área central, divididos em dois eixos principais: um em direção ao Norte e outro em direção ao Sul. A valorização destas áreas da cidade, através de uma série de empreendimentos privados e públicos, como a duplicação de avenidas, a construção e recuperação de áreas de lazer, entre outras obras, contrasta com a precarização de bairros mais afastados, produzindo uma grande disparidade não só financeira, mas também social, que acaba por segregar a população mais pobre, não garantindo o acesso a serviços e equipamentos urbanos e, por tanto, ao direito à cidade a estas comunidades.

A ocupação irregular do solo no município, neste sentido, se caracteriza em relação à propriedade e as normas urbanísticas. Assim, os assentamentos informais em Porto Alegre estão classificados como Loteamentos Irregulares e Vilas Irregulares, cabendo as suas regularizações (respectivamente) a Secretaria de Planejamento Municipal e ao Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB). No “Mapa da Irregularidade Fundiária de Porto Alegre”, elaborado por Moraes et al. (2009), constam mais de 480 núcleos e vilas irregulares no município (mapa 1), somando mais de 75 mil domicílios, onde moram quase 300 mil habitantes, ou seja, são quase 21,5% da população do município vivendo em vilas ou núcleos irregulares que apresentam algum tipo de carência, seja ela de infraestrutura urbana, ou fundiária.

Mapa 1 - Ocupações Irregulares por Região do Orçamento Participativo, em Porto Alegre.

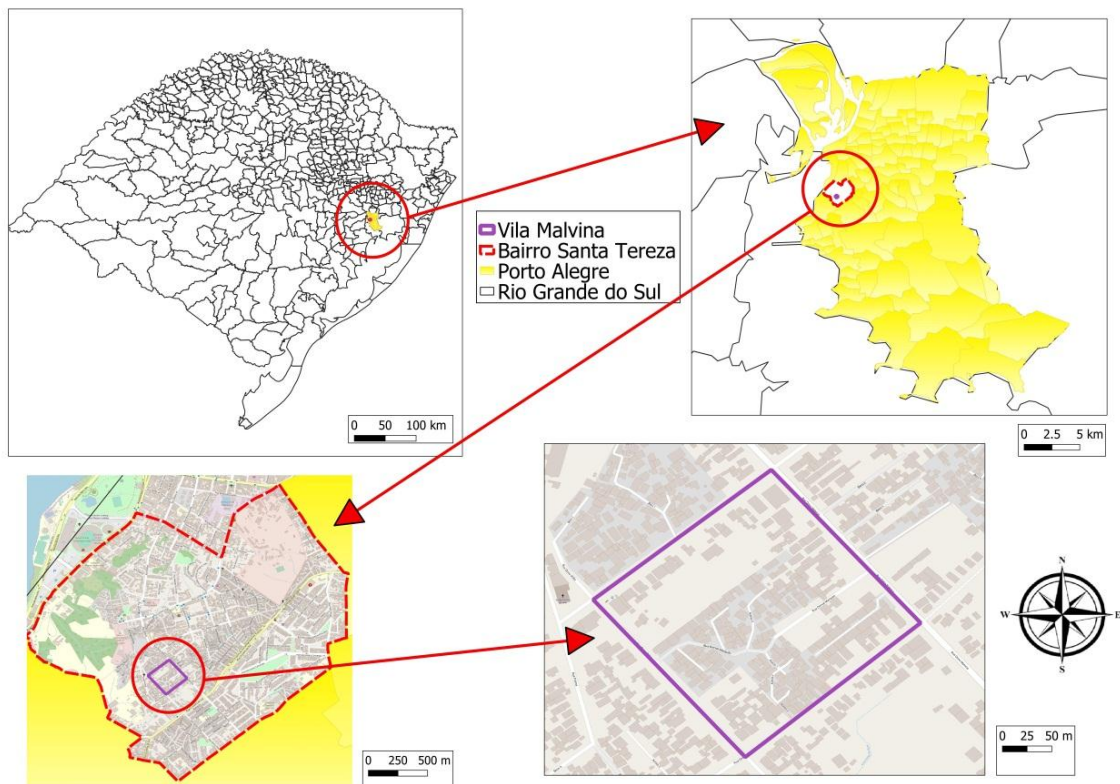


Fonte: DEMHAB, 2005, pg. 66.

A Vila Malvina, lócus desta pesquisa, esta localizada no bairro Santa Tereza, em Porto Alegre (mapa 2), e apresenta-se neste contexto de irregularidade urbanística, pois apesar de já ter sido cumprida a regularização fundiária na maior parte do loteamento, a comunidade ainda demanda de espaços e Equipamentos Públicos Comunitários de Lazer, Esporte e Cultura (EPC's), como praças, parques, quadras e ginásios poliesportivos, centros culturais e palcos para apresentações e expressão comunitária, entre outros. Além de demandarem também a melhoria na cobertura e prestação de outros serviços e equipamentos que já são ofertados. É o

entendimento de que estes espaços e equipamentos públicos de lazer, esporte e cultura, junto aos demais equipamentos e da infraestrutura urbana, além dos edifícios industriais, comerciais e de moradias, constituírem os componentes físicos básicos para a existência de um bairro, ou de uma cidade, e que a existência destes componentes é considerada, conforme Moraes et al. (2008, pg. 99), como “um fator importante para o bem estar social, de apoio ao desenvolvimento econômico, para o ordenamento territorial e de estruturação dos aglomerados humanos”, que este trabalho se justifica. Pois identificar a carência dos mesmos, além de evidenciar as desigualdades sociais, permite gerar dados que possam vir a subsidiar a adoção de ações e a construção de políticas públicas que atendam as demandas das comunidades, no sentido de terem garantido o acesso à cidade, uma vez que ela (a cidade) se constitui na existência e na garantia de acesso a estes e outros elementos urbanos.

Mapa 2 - Mapa de Localização da Vila Malvina, no Bairro Santa Tereza, em Porto Alegre.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Desta forma, como objetivo geral, o presente trabalho se propôs a identificar e mapear os principais espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura acessíveis à comunidade da vila Malvina, na zona sul de Porto Alegre. A eleição da Cartografia Social como metodologia para obtenção de dados, junto à comunidade da

Malvina, se justifica tanto no crescente uso da Cartografia Social em trabalhos acadêmicos e em estudos técnicos, feitos junto a comunidades quilombolas, ribeirinhos, ocupações urbanas, entre outros coletivos sociais, quanto no potencial que os resultados têm demonstrado para a construção de recursos reivindicatórios e para o adequamento de políticas públicas e urbanas. Principalmente porque permite um diagnóstico preciso da condição social em análise, uma vez que os indivíduos, ou coletivos, a partir da apropriação de técnicas cartográficas, ao efetuarem um mapeamento coletivo, demonstram o seu mundo vivido, a sua realidade, o conhecimento que tem do espaço, de orientação, dos seus principais pontos referenciais e conflitos, entre outros.

O presente trabalho apresenta-se estruturado em sete capítulos, sendo que no primeiro capítulo (introdução) buscou-se introduzir a temática abordada ao longo da pesquisa e os procedimentos metodológicos adotados. No Capítulo dois (Contextualização – A Área de Estudo, do Macro ao Micro) buscamos fazer uma contextualização da área de estudo, partindo do Macro (Porto Alegre) até chegar ao Micro (Vila Malvina), apresentando dados referentes ao contexto urbano, a sua estrutura e alguns indicadores sociais, além de uma breve história sobre o bairro Santa Tereza e alguns indicadores.

No capítulo três (A Cidade, sua Infraestrutura e o Direito a Ela) apresentamos algumas considerações sobre a cidade, sua infraestrutura e o direito a ela, trazendo a tona alguns conceitos como o direito e o acesso a cidade, propostos por autores como Henri Lefebvre e David Harvey. Neste capítulo apresentamos ainda o que são os equipamentos urbanos e algumas definições jurídicas. O capítulo quatro (O Lugar na Memória) traz consigo algumas notas sobre os conceitos de lugar, memória e espaço, introduzindo algumas considerações sobre o uso da cartografia social como ferramenta para o planejamento urbano e subsequentemente trazendo a metodologia aplicada na cartografia junto à comunidade.

O capítulo cinco (Resultados) apresenta os resultados do processo de cartografia, além de trazer algumas considerações sobre os lugares informais e formais que foram identificados na oficina de mapeamento coletivo com a comunidade, bem como as condições de uso de alguns deles. A análise de resultados (capítulo seis) traz junto aos dados coletados pela oficina de mapeamento coletivo a narrativa dos moradores em relação aos espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura. E, por fim, o capítulo sete encerra o presente trabalho, trazendo as considerações finais e apontando algumas ações que podem ser adotadas pelos organismos públicos competentes a fim de atender as demandas apresentadas pela comunidade da vila Malvina, além de indicar o potencial para a continuidade deste estudo.

Como metodologia de pesquisa, este trabalho baseou-se em quatro etapas: a primeira etapa consistiu-se na elaboração de uma revisão teórico-bibliográfica sobre a Cidade, sua infraestrutura e o direito a ela, buscando aporte, não somente nas teses e dissertações de mestrado e doutorado que transitam pelo assunto, mas também nas obras de autores como Henri Lefebvre (O Direito a Cidade (1968) e A Produção do Espaço (1974)), Edward Casey (Remembering: A phenomenological study (1987)), David Harvey (o Direito a Cidade (2012)), Marcelo Lopes de Souza (Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial (2013)) e Yi-Fu Tuan (Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência (1983) e Topofilia: um estudo sobre a percepção, atitudes e valores do meio ambiente (1974)).

A segunda etapa metodológica deste trabalho se caracterizou pela fase de levantamentos e sistematizações de dados, tanto em laboratório quanto em conjunto da comunidade. A primeira fase desta etapa, a sistematização de dados em laboratório, contou com a elaboração de uma base de dados georreferenciados, esses dados serviram como base para a elaboração dos recursos cartográficos que subsidiaram a reflexão sobre a disponibilidade dos equipamentos e espaços de lazer, esporte e cultura. A inexistência de dados georreferenciados sobre estes equipamentos e espaços, disponíveis a partir de fontes oficiais, nos levou a busca-los em fontes não oficiais e a elaborar trabalhos de campo para validação destes dados. A segunda fase desta etapa consistiu na elaboração do mapeamento participativo junto à comunidade. Este processo foi feito a partir de oficinas com grupos focais e o uso de uma plataforma virtual que possibilitou a identificação e mapeamento dos principais espaços e equipamentos de lazer, esporte e cultura disponíveis e acessíveis à comunidade.

A terceira etapa deste projeto de pesquisa consistiu na revalidação dos dados e informações obtidas tanto na primeira etapa metodológica quanto na segunda. É nesta etapa em que houve, além da conclusão da redação deste trabalho, a geração (em laboratório) dos mapas situacionais com os espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura da comunidade da Malvina. Nesta etapa, antes da elaboração dos mapas finais, foi necessária a conversão dos dados plotados pela comunidade para o formato 'kmz', esse procedimento foi feito a partir de um recurso disponível no mesmo software utilizado para o mapeamento virtual (Google Earth Pro). A realização deste procedimento permitiu que os dados fossem incorporados, junto aos demais dados, no software Quantum Gis (usado para a finalização dos mapas), com o mesmo sistema de coordenadas de referência.

Na última etapa levamos os resultados obtidos para a apreciação e correção da comunidade. Pretende-se ainda, após a conclusão do presente trabalho (apresentação junto à

banca e posteriores correções), a incorporação dos dados obtidos na pesquisa à justificativa fundamentada que vem sendo redigida pela comunidade e que busca a construção de um Centro Esportivo e Cultural na região.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO – A ÁREA DE ESTUDO, DO MACRO AO MICRO.

2.1. O CONTEXTO URBANO, A ESTRUTURA E ALGUNS INDICADORES SOCIAIS.

Segundo Souza e Müller (2007) e Ferreira e Menezes (2017, pg. 9 a 11), a evolução urbana de Porto Alegre ocorre em cinco fases distintas: A Primeira Fase, denominada de ‘ocupação do território’ (1680 á 1772), é caracterizada pelo povoamento da cidade pelos 60 casais de açorianos, que com seus filhos formavam um grupo de aproximadamente 300 pessoas. A Segunda Fase (1772 a 1820) é marcada pelo incremento populacional e pelo crescimento na produção de trigo na região do Jacuí, o que alavancou o desenvolvimento portuário e da economia urbana do município, uma vez que o escoamento do trigo, para ser exportado para as outras regiões, criou as condições necessárias para que isso ocorresse. É nesta fase que há também a mudança da Capital do Estado de Viamão para Porto Alegre e a construção e inauguração das Praças XV, da Praça da Alfandega e da Praça da Matriz.

A Terceira Fase (1820 a 1890) é marcada pelo crescimento populacional e o favorecimento da produção agrícola, decorrência da chegada de imigrantes italianos, alemães, espanhóis, africanos, poloneses, libaneses e judeus. É a partir do fim da Guerra dos Farrapos (1845) que a expansão realmente começa a ocorrer, a cidade se expande ao longo dos seus eixos de acesso, caracterizando a área central da península com uma intensiva ocupação, que se rarefaz à medida que se afasta do centro. É com o fim da Guerra do Paraguai (1872) que se tem o crescimento mais acentuado da população residente. A Quarta Fase (1890 a 1945) é caracterizada pela industrialização do município, em 1910 a população chega a 110.000 habitantes e em 1940 dobra esse numero, atingindo 272.232 habitantes. É durante as administrações republicanas (1889 a 1940) que foram instalados na cidade a eletricidade, a iluminação pública, a rede de esgoto, o transporte elétrico, a água encanada, as primeiras faculdades, os hospitais, as ambulâncias, a telefonia, as indústrias, o rádio e os primeiros planos diretores.

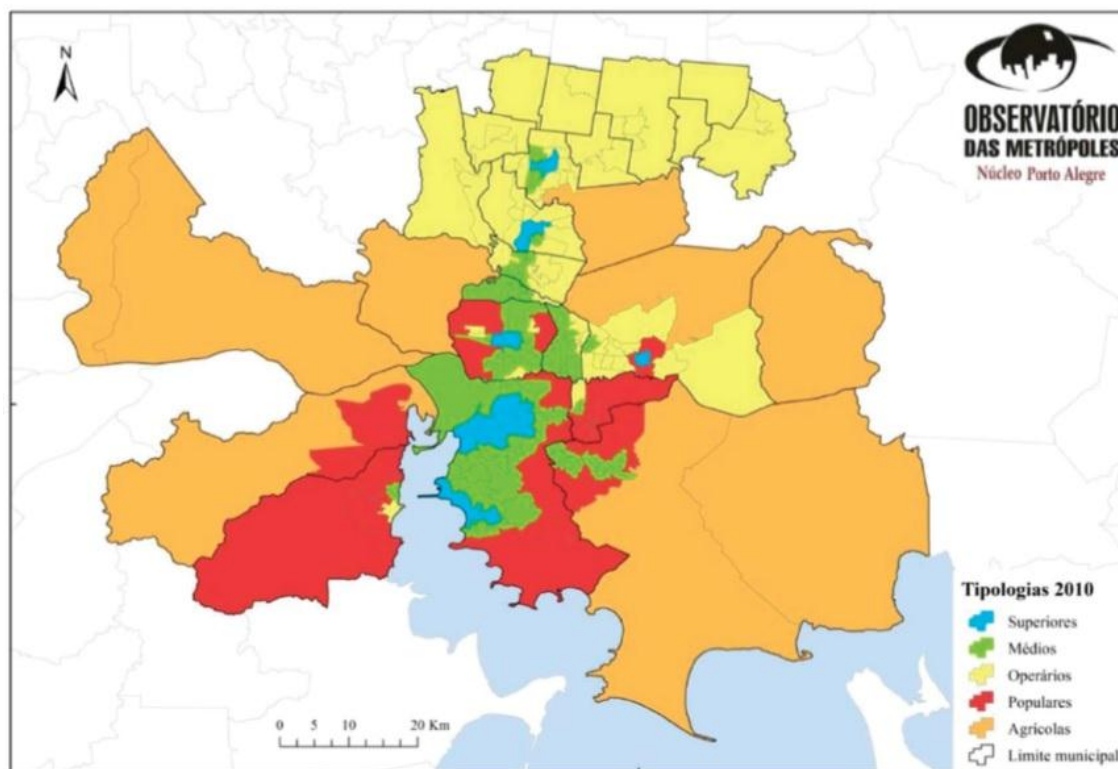
A Quinta Fase da urbanização de Porto Alegre (1945 a atualidade) é denominada de ‘metropolização’ do município e é aqui que surge, e começa a se configurar, a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). Foi pela expansão das indústrias que rumavam ao

Sudeste do País, buscando acesso a essa região, que se deu a ocupação urbana para além dos limites do município e ao mesmo tempo em que a metropolização do município ocorre, há o aumento da população de baixa renda. Isso se deu principalmente pela desindustrialização e diversificação da prestação de serviços que decorreu durante este processo e que envolveu a migração das indústrias para Sudoeste, e consequente formação da RMPA. No final do século XIX, Porto Alegre apresentava a população distribuída em três setores bem definidos: o Centro, a Cidade Baixa e na Voluntários da Pátria, e também ao longo dos principais eixos de acesso, o que deixava grandes vazios intermediários.

A cidade, nesta época (antes de 1945), já começava a apresentar equipamentos comerciais de relativa complexidade, destacando aqueles de cultura e lazer, administrativos e militares, de educação e saúde, de comércio e indústria e de infraestrutura e religião. É a partir de 1940 que a cidade assume seu caráter de centro administrativo, comercial e financeiro do Estado, cabendo destacar as obras de pavimentação da Avenida da Azenha e da João Pessoa, além das obras de ampliação da malha viária da cidade (abertura das Avenidas Farrapos, Borges de Medeiros e Salgado Filho). De 1960 a 1970 destacam-se também a construção dos viadutos da Borges de Medeiros, da João Pessoa, o Obirici, o Tiradentes e o Ildo Meneghetti. É neste período que começa também, a partir da implantação do sistema de rodovias federais e estaduais, apesar das tentativas de recuperação e integração dos corredores de exportação, o colapso da navegação fluvial e a estagnação das ferrovias no município.

Hoje, em função da migração da indústria, a zona norte/nordeste de Porto Alegre é a mais intensamente ocupada, caracterizada por uma população operaria e comercial. A zona central permanece densamente habitada, notando-se uma grande expansão para a zona sul da cidade, por uma população de classe média e alta, ao longo (principalmente) do rio. Em 2010 foram identificadas, a partir da relação entre o território e as categorias sócio-ocupacionais (CATs), cinco tipologias socioespaciais que caracterizam tanto a estrutura social do município, quanto à da RMPA (mapa 3), sendo elas: Superior, Médio, Operário, Popular e Agrícola (FERREIRA, 2017).

Mapa 3 - Tipologias Socioespaciais da RMPA em 2010.



Fonte: Mammarella, 2015, pg. 168.

As áreas do tipo Superior são reunidas em quatro grupos de acordo com suas localizações, onde: o primeiro grupo, que recebeu grandes investimentos imobiliários e de infraestrutura a partir das décadas de 70 e 80 do século XX, compreende bairros como Independência e Moinhos de Vento, Petrópolis, Mont'serrat, Bela Vista, Rio Branco, Santa Cecília e Higienópolis; o segundo grupo do tipo Superior é composto por bairros localizados na Zona Sul da Cidade, como Vila Assunção, Tristeza, Vila Conceição e Pedra Redonda, Ipanema, Espírito Santo e Guarujá; no terceiro grupo estão os bairros que passaram por um processo de elitização, como o Centro, Floresta, São João, Azenha, Menino Deus e Jardim Botânico; e, por fim, o quarto grupo do tipo Superior, e último, é composto pelos bairros três Figueiras, Chácaras das Pedras e Vila Jardim e se encontra ainda com as configurações em mudança, processo que começa a partir da construção do Shopping Iguatemi (1983) e que vem transformando a região ao concentrar comércio de alto padrão e moradias de camadas médias e de elite.

Os espaços Médios heterogêneos da cidade incluem os bairros Belém Novo, Camaquã, Cavalhada, Cristal, Partenon, Passo das Pedras, Rubem Berta, São José, Farrapos, Jardim Carvalho, Morro Santana, Arquipélago/Humaitá/Anchieta; Bom Jesus/Jardim Salso; Vila João Pessoa/Cel. Aparício Borges; Medianeira/Santa Tereza; Teresópolis/Nonoai; Vila

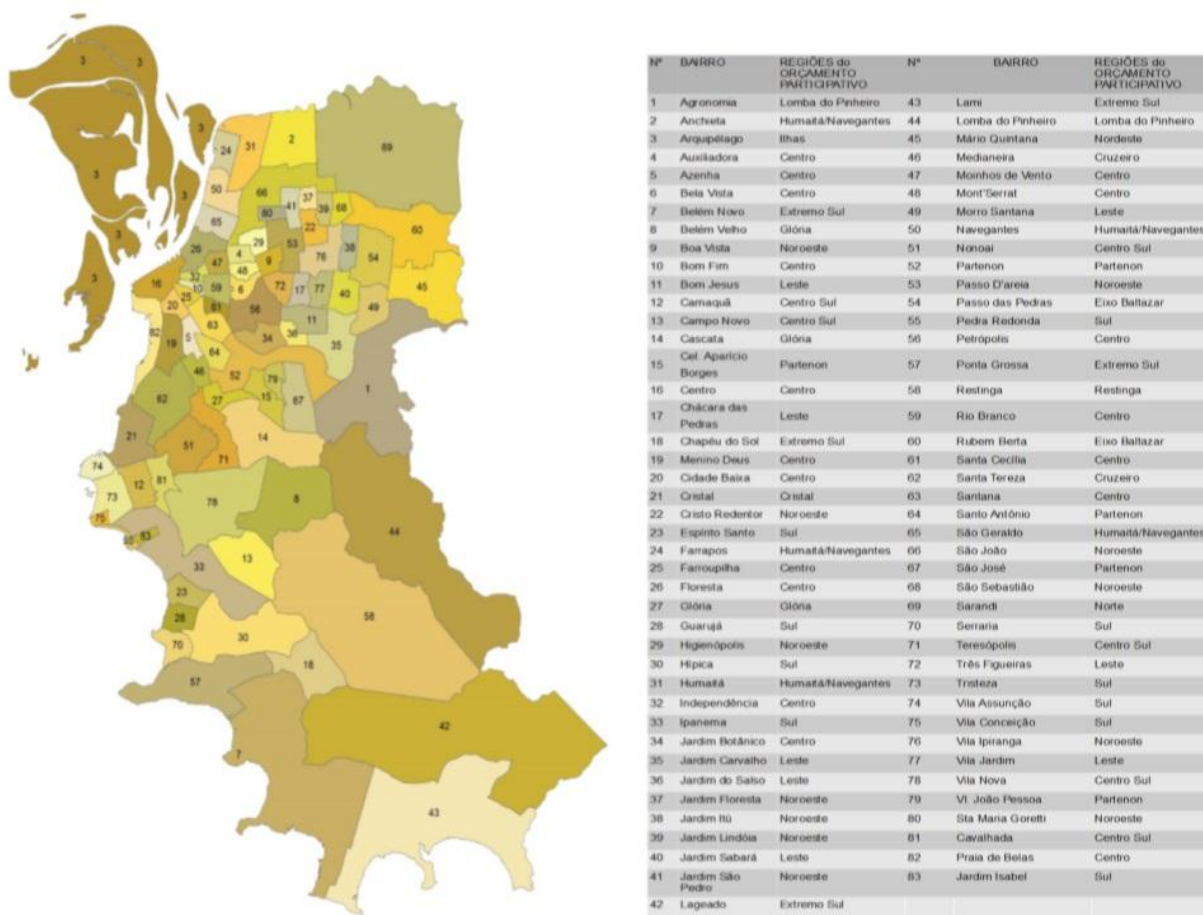
Nova/Campo Novo. Destacando-se o bairro Três Figueiras que sofre um processo de elitização concentrada a partir da década de 90, mas que tem início na década anterior, devido à região estar sendo destino de investimentos imobiliários voltados às camadas de alta renda da população, apresentando um perfil relativamente polarizado, com presença de altas densidades de moradias das camadas superiores, mas com participação significativa de moradias dos trabalhadores do Terciário não especializado. As demais áreas do tipo Médio mantiveram-se concentradas no entorno dos tipos Superiores, mas também avançaram para áreas em bairros antes periféricos como o Rubem Berta, Vila Nova, Belém Novo, Passo das Pedras, Cristo Redentor e Santo Antônio. Em Porto Alegre, provavelmente pelo efeito do processo de metropolização, que foi acompanhado de uma desindustrialização relativa, apenas uma área no bairro Sarandi se distingue como do tipo operário moderno e popular. A hierarquia social em Porto Alegre obedece a um padrão semiconcêntrico, devido ao Estuário do Guaíba servir como barreira geográfica ao oeste da cidade, onde as áreas do tipo superior estão cercadas por áreas do tipo médio, contornadas, por sua vez, por áreas do tipo popular (FERREIRA, 2017).

Percebe-se que Porto Alegre, assim como outras cidades, ao longo de suas histórias, por não fixarem o valor da terra, deixaram ao empreendimento privado a maior parte da tarefa de determinar os seus limites e a localização de suas zonas industriais e residenciais. Fazendo com que as cidades adquirissem uma organização e distribuição que nem é projetada e nem controlada, pois os gostos e conveniências pessoais, assim como os interesses vocacionais e econômicos tendem infalivelmente a segregar e, por conseguinte, a classificar hierarquicamente as populações das grandes cidades (PARK, 1967).

Segundo os dados do “Relatório da análise socioeconômica da cidade de Porto Alegre”, na última década intercensitária, apesar de se consolidar como moradia das categorias do tipo médias (32%), o município se apresenta como um espaço mais elitizado do que o restante da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), considerando-se que é o lugar onde se encontra um grande percentual de profissionais de ensino superior (20%) e de dirigentes (3%). Já o percentual de ocupados no Terciário não especializado é o equivalente ao dos operários (13%), em 2010. Como a cidade vivenciou um processo de desindustrialização relativa desde a década de 70, é esperado que o percentual do operariado arrefecesse, porém o percentual de trabalhadores do Terciário não especializado (16,4%) e os domésticos (5,9%) seguem com um expressivo percentual na estrutura social de Porto Alegre (FERREIRA, 2017).

Porto Alegre é a 12ª cidade mais populosa do Brasil, tendo sua divisão territorial em 94 bairros oficiais (Lei Municipal 12.112/2016) (mapa 4), com 8 Regiões de Planejamento (RGPs) (mapa 5) e 17 Regiões do Orçamento Participativo (mapa 6). Em 2018, a população total estimada do município era de 1.479.101 habitantes, onde a população feminina somava 755.564 mulheres (53,61%) e a masculina somava 653.787 homens (46,39%). A densidade demográfica do município estimada para 2018 era de 2.986,86 habitantes por km² e a expectativa de vida ao nascer (2010) era de 76,42 anos. Enquanto a sua estrutura etária o município apresenta 14,50% de crianças (0 a 11 anos), 10,05% de adolescentes (12 a 18 anos), 19,15% de jovens (19 a 29 anos), 41,26% de adultos (30 a 59 anos) e 15,04% de idosos (60 aos ou mais), sendo que este último grupo é o que mais cresce.

Mapa 4 - Mapa dos Bairros de Porto Alegre, antes de 2016.

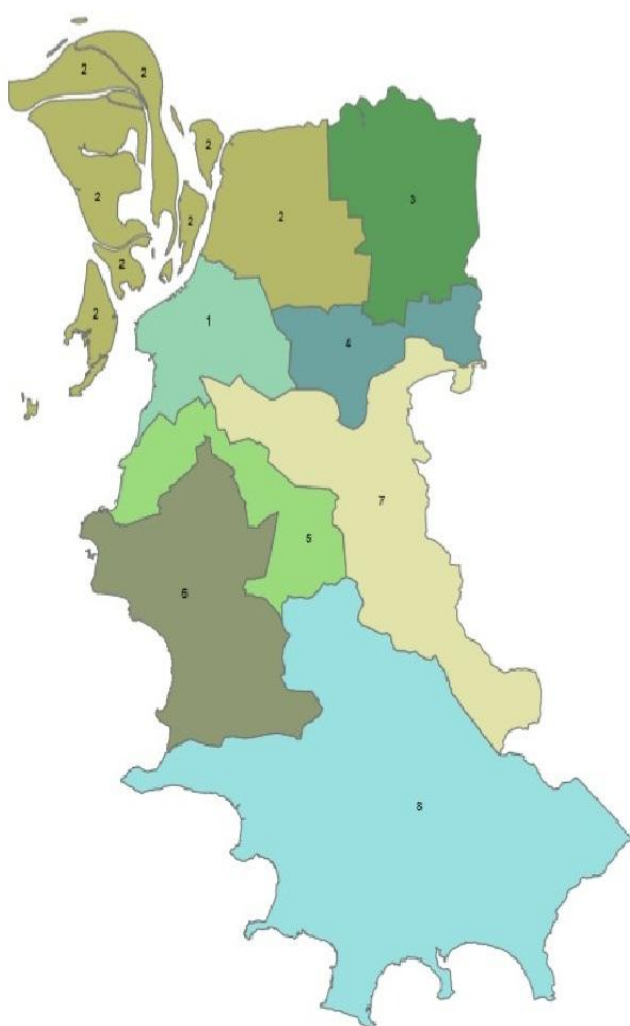


Fonte: PMPA, 2011.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é calculado a partir de indicadores de três dimensões como Saúde, Educação e Renda, e mede, sob a ótica

socioeconômica, a qualidade de vida da população. Em Porto Alegre o IDHM, até 2010, apresentava-se na faixa de Muito Alto Desenvolvimento (0,800 a 1) com o valor de 0,805, sendo que a dimensão que mais contribuiu para o IDHM foi a Renda (0,867), seguida de Longevidade (0,857) e de Educação (0,702). Porém, olhando esses índices por microáreas, ou Unidades de Desenvolvimento Humano Municipal (UDHM), como as propostas pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), percebe-se a existência de uma grande variação nos indicadores, tanto para áreas da Região Metropolitana, quanto para o município, o que evidencia as desigualdades sociais e territoriais que constituem não só a cidade, mas também a RMPA, demonstrando a desigualdade da relação de poderes na apropriação e produção do espaço urbano.

Mapa 5 - Mapa das Regiões do Planejamento de Porto Alegre.



Região	Bairros
1 - Centro	Marcelio Dias, Floresta, Centro Histórico, Auxiliadora, Moinhos de Vento, Independência, Bom Fim, Rio Branco, Mont' Serrat, Bela Vista, Farrroupilha, Santana, Petrópolis, Santa Cecília, Jardim Botânico, Praia de Belas, Cidade Baixa, Menino Deus, Azenha.
2 - Humaitá/Navegantes/Ilhas e Noroeste	Farrapos, Humaitá, Navegantes, São Geraldo, Anchieta, São João, Santa Maria Goretti, Higienópolis, Boa Vista, Passo D'Areia, Jardim São Pedro, Vila Floresta, Cristo Redentor, Jardim Lindóia, São Sebastião, Vila Ipiranga, Jardim Itú, Arquipélago
3 - Norte e Eixo Baltaza	Sarandi, Rubem Berta, Passo das Pedras
4 - Leste/Nordeste	Três Figueiras, Chácara das Pedras, Vila Jardim, Bom Jesus, Jardim do Salso, Jardim Carvalho, Mário Quintana, Jardim Sabará, Morro Santana
5 - Glória, Cruzeiro e Crista	Cristal, Santa Tereza, Medianeira, Glória, Cascata, Belém Velho
6 - Centro-sul e Sul	Camaqua, Cavalhada, Nonoai, Teresopolis, Vila Nova, Vila Assunção, Tristeza, Vila Conceição, Pedra Redonda, Ipanema, Espírito Santo, Guarujá, Serraria, Hípica, Campo Novo, Jardim Isabel
7 - Lomba do Pinheiro/Partenon	Santo Antonio, Partenon, Aparício Borges, Vila João Pessoa, São José, Lomba do Pinheiro, Agronomia
8 - Restinga/Extremo-sul	Restinga, Ponta Grossa, Belém Novo, Lageado, Lami, Chapéu do Sol

Fonte: PMPA, 2011.

Mapa 6 - Regiões do Orçamento Participativo de Porto Alegre.



Fonte: PMPA, 2011.

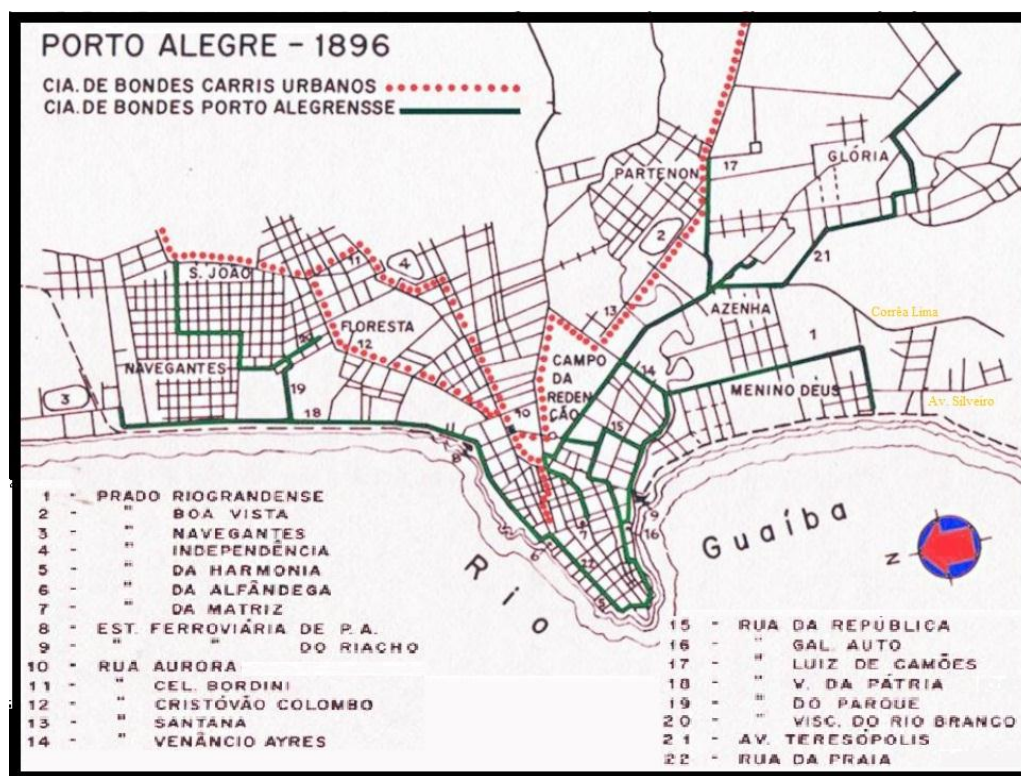
2.2. UMA BREVE HISTÓRIA DO BAIRRO SANTA TEREZA E ALGUNS INDICADORES

Antes da colonização de Porto Alegre, a região do Morro Santa Tereza era habitada por originários *Arachanes*, um dos Povos Guaranis que, se não acabaram dizimados, foram dispersados com a chegada dos imigrantes açorianos na região. É com o fim da Revolução Farroupilha, que o imperador D. Pedro II, em visita a Porto Alegre, em 1845, após encantar-se com a beleza do morro, resolve ali, em homenagem a sua esposa, a imperatriz D. Tereza Cristina, construir o extinto colégio Santa Tereza. Uma escola projetada, por um arquiteto integrante da Missão Artística Francesa, para meninas órfãs e que acabou dando nome ao morro, a área da escola, no antigo Arraial do Menino Deus, foi adquirida pelo imperador no dia 22 de novembro de 1845.

O bairro Santa Tereza foi por muito tempo uma área de grandes chácaras e muita mata nativa, o registro mais antigo de construções no bairro retrata-se ao início da segunda década do século XIX, quando foi construído o Solar da Travessa Paraíso, um prédio que serviu como charqueada no século XIX e um dos últimos remanescentes da arquitetura colonial no município. Outro prédio histórico da região é o asilo Santa Tereza, que mais tarde (1881) leva o nome de asilo da mendicidade Padre Cacique, construído em 1846, em um prédio em frente ao Guaíba e que ainda hoje, após revitalizações, segue atendendo idosos. Apesar de ter se desenvolvido mais intensamente a partir da segunda metade do século XX, com a instalação de empresas de comunicação no alto do morro, posição geográfica favorável a isso, o bairro transformou-se pouco a pouco a partir de 1850, quando as terras da região começaram a serem loteadas em função do crescimento dos bairros Menino Deus e Cristal.

Criado oficialmente pela lei 2.022 de 7 de dezembro de 1959, encontra seus limites na Av. Padre Cacique, da esquina da rua Miguel Couto até a Av. Taquari; por esta última até a rua Sepé Tiaraju; por esta, na direção sul-norte até encontrar a rua Catumbi, até encontrar sua esquina sul com a rua Prof. Clemente Pinto, daí por linhas secas e retas que envolvem a Vila dos Comerciantes, até a Travessa Nadir; por esta até a rua Mariano de Matos; por esta até a esquina com a rua José de Alencar no entroncamento com a rua Corrêa Lima; por esta até a rua Miguel Couto até encontrar a Av. Padre Cacique (PMPA). Algumas ruas como a Silveiro e a Corrêa Lima (antiga Estrada do Laboratório) já constavam na planta municipal de 1896 (figura 1), e hoje, apesar de ter um pequeno comércio, o bairro mantém-se essencialmente residencial. Em 2016 teve seus limites alterados pela Lei 12.112/16, sendo que as alterações mais significativas foram nos limites com o bairro Cristal, ao longo da Rua Jacuí e entorno.

Figura 1 - Planta Municipal de 1896 desenhada pela Cia. de Bondes Carris Urbanos. Destaque para a Rua Corrêa Lima e a Av. Silveiro no canto direito médio da imagem, demonstrando a existência de ocupações para a região do morro Santa Tereza já naquela época.



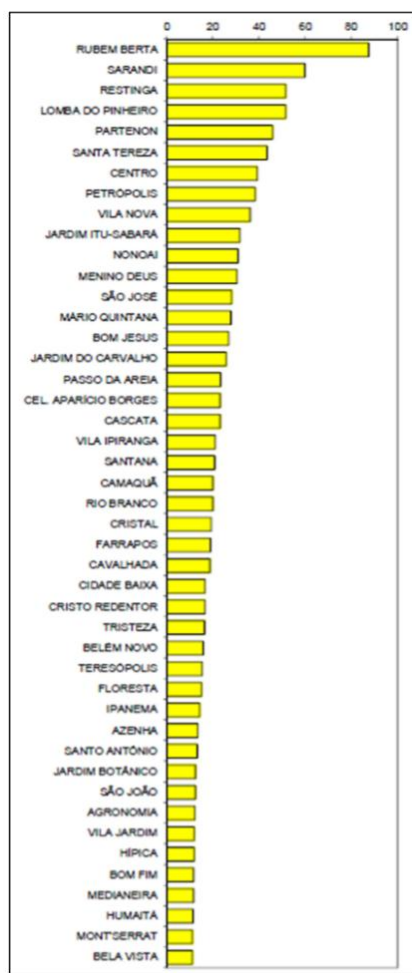
Fonte: Fotos Antigas RS, 2019.

Os Relatórios de Desenvolvimento Humano publicado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), nos últimos anos, apresentam a cidade de Porto Alegre com indicadores de condições de vida num patamar elevado entre as metrópoles brasileiras. Porém a cidade não é igual em todo o seu território e os dados do município e da Região Metropolitana, presentes no Atlas do Desenvolvimento Humano, permitem justamente, conforme Bassani (2008, pg. 9), “visualizar melhor as desigualdades intraurbanas, tornando-as mais evidente tanto na sua dimensão como na sua condição”.

Em Porto Alegre, o bairro Santa Tereza se apresenta como o 6º bairro com a maior população do município (figura 2), com o valor estimado em cerca de 55.500 habitantes, o que representa 3,94% da população do município. A área do bairro é de 5,56 km², o equivalente a 1,17% da área de Porto Alegre e apresenta a densidade demográfica de 9.982 habitantes por km². A taxa de analfabetismo é de 4,73% e o rendimento médio dos responsáveis por domicílio é de 3,48 salários mínimos. A população branca representa 64,82% e a população negra 34,42%, a estrutura etária é composta por 8% de idosos (+65 anos), 24,5% de Jovens (0-14 anos) e 67,5% de adultos (15-64 anos). A razão de dependência

total, que é o percentual de jovens (pessoas até 14 anos) somado ao percentual de idosos (pessoas acima de 65 anos), é de 48.1%, ou seja, quase a metade da população do bairro depende de alguma forma da população economicamente ativa (15-65 anos) da região (51,9% dos habitantes) (IBGE, 2010).

Figura 2 - Relação dos bairros de Porto Alegre com as maiores populações, em milhares de pessoas.



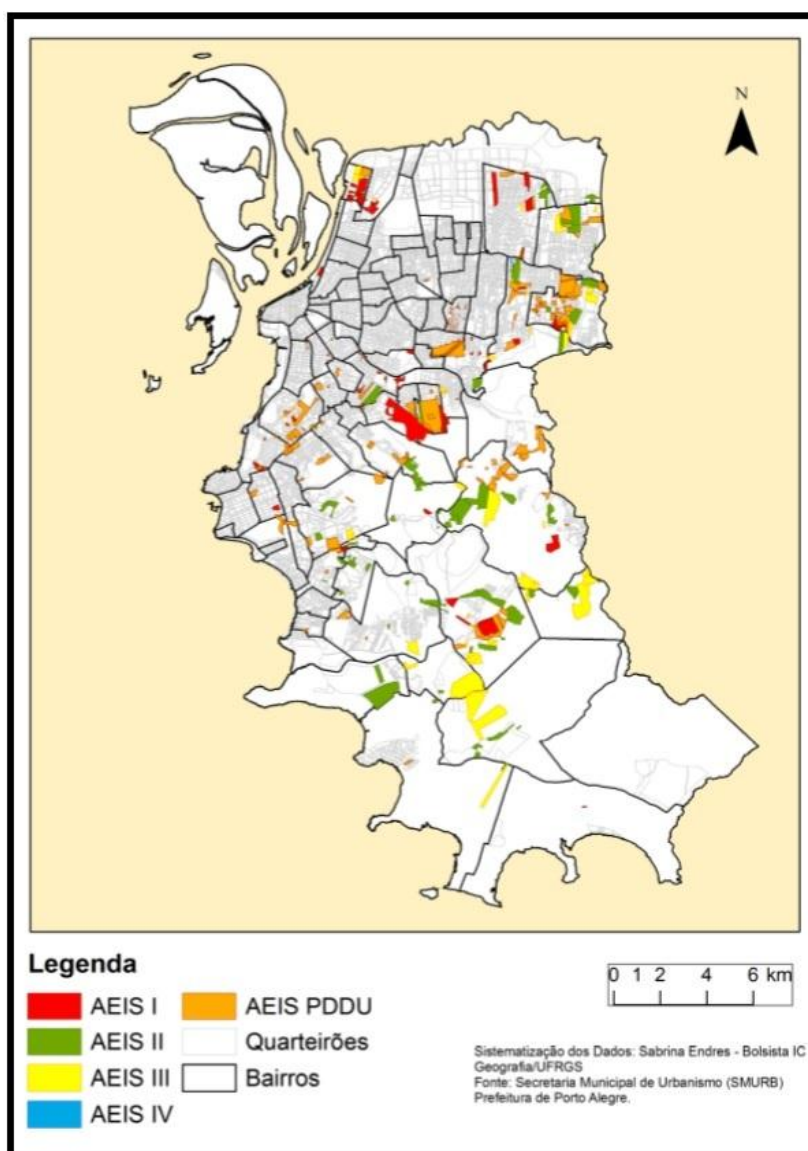
Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 2014, pg. 13.

2.3. A VILA MALVINA

As Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) foram instituídas em âmbito nacional pela Lei Federal 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade), e são previstas no município desde 1995, pela Lei Complementar Municipal 338/95. A demarcação de Áreas Especiais de Interesse Social é um instrumento urbanístico utilizado no planejamento das cidades para garantir o acesso ao solo urbano pela população de baixa renda, sendo destinadas prioritariamente à recuperação urbanística, a regularização fundiária e á produção,

manutenção e melhorias de empreendimentos de habitação de interesse social, incluindo recuperação de imóveis degradados, a provisão de equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviço e comércio de caráter local. Essas AEIS são classificadas em quatro categorias, onde as AEIS I são para assentamentos autoproduzidos; as AEIS II para loteamentos clandestinos ou irregulares; as AEIS III para áreas de vazios urbanos não utilizados ou subutilizados, e as AEIS IV para locais com edificações degradadas. São duzentas e quarenta e uma AEIS identificadas em Porto Alegre (mapa 7), sendo quinze localizadas no Bairro Santa Tereza (mapa 8), onde destas, cinco são do tipo AIES III, uma do tipo AEIS II e nove do tipo AEIS I.

Mapa 7 - Mapa de Localização das AEIS em Porto Alegre por Bairro.



Fonte: SMURB, 2013.

Mapa 8 - Áreas Especiais de Interesse Social no bairro Santa Tereza, em Porto Alegre.



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: PMPA, 2019.

A Vila Malvina, lócus desta pesquisa, localizada na zona Sul de Porto Alegre, está assentada em um terreno declivoso na encosta sudeste do morro Santa Tereza. A área foi definida como AEIS de categoria I e II, durante o governo municipal do prefeito Raul Pont, em 1998, mesmo ano em que se inicia o processo de regularização fundiária e urbanística da vila. É a partir do ano 2000 que as estruturas de saneamento, água, luz e pavimentação começam a ser entregue a comunidade da Malvina, uma vitória para a associação de moradores da comunidade, já que a ocupação desta área data, segundo relato dos moradores, do início da década de 1970, quando “*os primeiros ocupantes invadiram o mato para construir suas casas, todos inicialmente vindos do interior*” (Morador 1, 2019). O primeiro terreno a ser demarcado comunitariamente foi o terreno que ainda hoje é o da associação da comunidade.

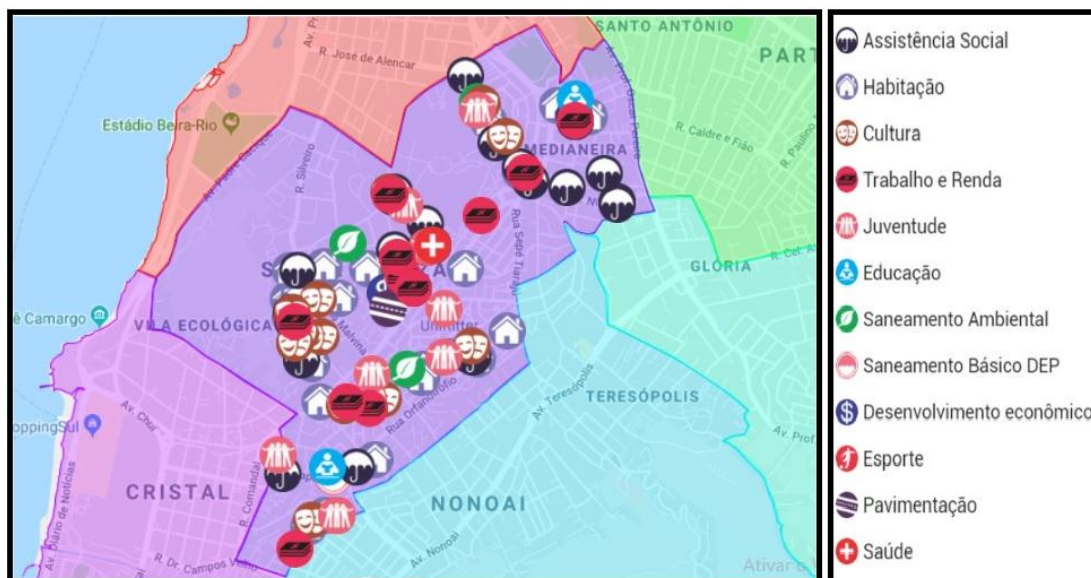
A necessidade de melhorar as condições de vida na região levou a articulação dos moradores e ao surgimento de uma rede intracomunitária de apoio, com o objetivo de assegurar melhores condições habitacionais e de infraestrutura urbana para os moradores da área, além de organizar as demandas para serem levadas a prefeitura. Depois de consolidada a regularização fundiária e o adequamento da infraestrutura básica, as articulações e

reivindicações feitas pela comunidade por meio da associação de moradores declinaram, levando-a a um estado inercial que culminou no abandono da sede, até mais ou menos 2010, quando passou por um processo de ressignificação de suas funções. Perceberemos que, mesmo com o processo de regularização fundiário feito, e com a adequação do sistema básico de infraestrutura urbana (água, luz, esgoto, asfaltamento e coleta de lixo), a construção de espaços públicos e equipamentos de lazer, esporte e cultura na região foram negligenciados. Na verdade, o que acontece é que, dos poucos espaços dos quais a comunidade dispunha, como “a cancha da Malvina”, a “cancha da FEBEM” e a “cancha do parangão”, entre outros espaços, foram sendo subtraídos na medida em que os processos de urbanização foram sendo consolidados na região.

Os dados do Plano de Investimento do Orçamento Participativo (OP) para a Região da Cruzeiro, até 2018/2019, nos permitem dimensionar, a partir da quantidade de projetos e valores solicitados, as prioridades de investimento demandadas pela população para toda a região (mapa 9). A área que mais demanda investimentos para esta região é a de Habitação, somando R\$ 6.614.414,09, num total de mais de 25 projetos, que incluem desde regularização fundiária, até cobertura e adequamento na prestação e oferta de serviços urbanos, como esgotamento sanitário, coleta de lixo, reassentamento de excedentes populacionais, entre outros.

A segunda área que mais demandou investimentos foi a de Assistência Social, incluindo cerca de 30 projetos, que vão desde a construção de centros de juventude, espaços culturais e esportivos, até a construção de espaços e centros assistenciais, entre outros, com o valor total de R\$ 3.161.117,33. Sendo que o total de investimento demandado para o mesmo período, só que para a área de Cultura, referente a 16 projetos, que incluem oficinas de dança, música, computação, artes, entre outros, foi de R\$ 197.000,00.

Mapa 9 - Mapa com a localização e os Tipos de Investimentos Demandados ao OP para a Região da Cruzeiro, até 2018/19.



Fonte: Plano de Investimento do Orçamento Participativo de Porto Alegre, 2018/2019.

Hoje o fato da antiga sede da associação de moradores ter dado lugar ao Instituto Cultural, Esportivo e Assistencial da Vila Malvina (ICEA Malvina), que além de disponibilizar um espaço de lazer, oferece a comunidade, atividades e oficinas de esporte, música e padaria em uma área, apesar de bem organizada, com estrutura inadequada, evidencia o descaso que essa região tem sofrido ao que se trata de acessar este tipo de equipamento. A origem do ICEA e a existência de lugares informais (não adequados ao uso destinado) para a prática esportiva, de lazer e cultura na comunidade, e nos seus entornos, como veremos, evidencia a carência e reforça a necessidade que esta região tem por ter mais espaços e equipamentos, deste gênero (esporte, lazer e cultura), adequados às suas demandas.

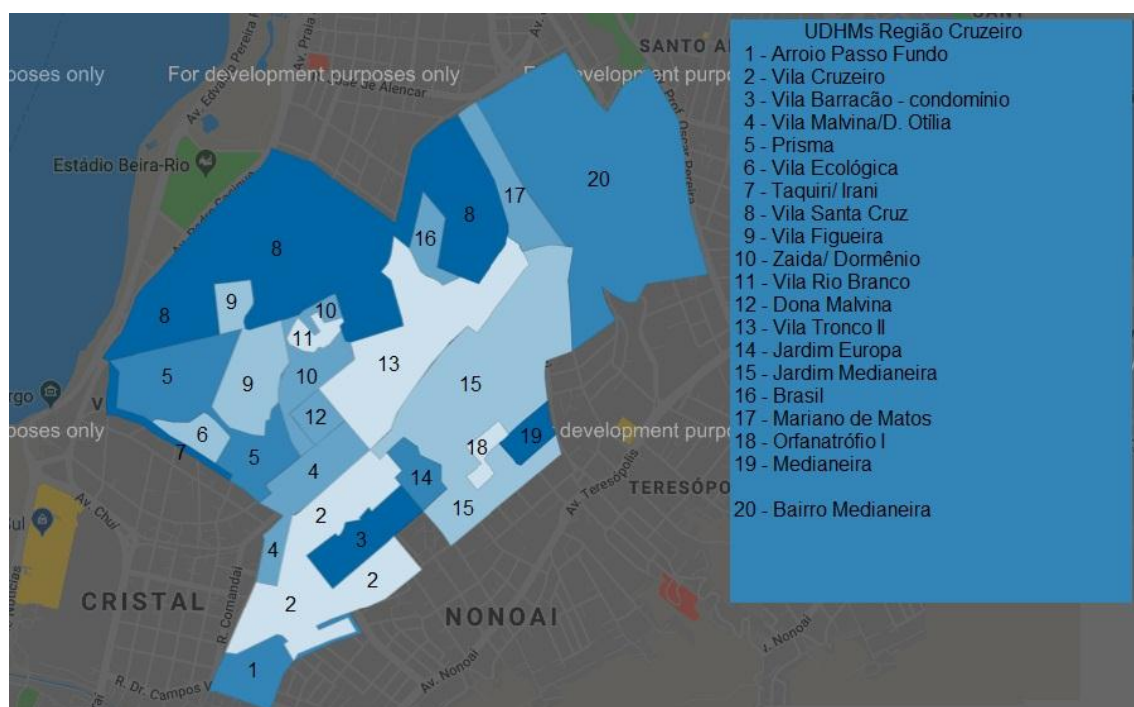
Foto 1 – Crianças jogando futebol na rua, em um dos acessos a Vila Malvina.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Segundo a classificação proposta pelo Plano das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), Porto Alegre apresenta 722 unidades de desenvolvimento municipal (UHDM), onde das 19 que compõem o bairro Santa Tereza e das 20 que compõem a Região da Cruzeiro (mapa 10), a Vila Malvina é uma. Identificada como UDH *Santa Tereza: Dona Malvina* (número doze no mapa 10), a comunidade apresenta um contingente populacional de cerca de 800 moradores, vivendo em uma área de 0,0553 km², ou seja, uma densidade demográfica de 14274,78 habitantes por km². O IDHM da unidade de desenvolvimento que compreende a área da Vila Malvina é alto (0,736), com o valor no intervalo entre 0,700 e 0,799. Os indicadores que mais contribuem para o IDHM alto na comunidade são a dimensão Longevidade com índice de 0,852, seguido de Renda, com índice de 0,744, e de Educação, com índice de 0,629. Comparada às demais UDHs de Porto Alegre, pelo IDHM, a Malvina está em 297^a posição, onde o maior de IDHM é da UDH *Jardim Isabel*, com 0,958, e o menor da UDH *Guajuviras A*, com IDHM de 0,593. Os dados sobre a estrutura etária da comunidade em 2010 apontavam que 6,59% da população da comunidade eram de idosos; 20,91% dos moradores têm 15 anos ou menos; e 72,50% da população têm idades entre 15 e 64 anos.

Mapa 10 - Unidades de Desenvolvimento Humano na Região da Cruzeiro (Sta. Tereza + Medianeira).



Fonte: Atlas Brasil, 2010.

3. A CIDADE, SUA INFRAESTRUTURA E O DIREITO A ELA.

3.1. O DIREITO E O ACESSO A CIDADE

Proposto inicialmente pelo sociólogo marxista Henri Lefebvre em 1968, o direito a cidade nasce como um conceito contrário à alienação provocada pelos imperativos de uma urbanização desenfreada e regulatória. Definindo a cidade como “a projeção da sociedade no terreno”, Lefebvre, na época, já percebia que as consequências da urbanização superavam em muito as da industrialização, onde as cidades passaram a ser produzidas enquanto mercadorias, onde o valor da cidade deixa de ser o de uso, passando a ter um valor de troca, deixando, desta forma, de ser lugar de encontros, reunião e simultaneidade para se tornar um lugar de e para consumo. No Brasil, o direito a cidade, embora não com o mesmo nome, se manifesta na Constituição de 1988, nos artigos 182 e 183 que garantem a função social da propriedade urbana e a usucapião. Sendo o Estatuto das Cidades outro marco importante para o direito a cidade, uma vez que ele assegura o “uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”.

Nas jornadas de Junho de 2013 (manifestações nacionais impulsionadas pelo aumento das tarifas no transporte público) o direito a cidade era um dos conceitos-chave, expresso de múltiplas formas, desde demandas por transporte público para acessar os equipamentos da

cidade, até a liberdade de expressão pública, sem represália ou violência. E, conforme Vasconcelos (2015) e Tavalori (2016), embora exista um alargamento na concepção da importância do direito a cidade nos últimos anos, esse debate às vezes ignora que dentro de uma malha urbana se desenvolvem diferentes tipos de territórios, com mais ou menos acesso a direitos. A gritante desigualdade brasileira se materializa em uma malha urbana fragmentada onde, enquanto, o centro concentra maiores oportunidades de trabalho e habitação pra população com maior poder aquisitivo, além de uma abundancia de equipamentos de cultura, as regiões periféricas sofrem de um parco planejamento urbano, com poucos equipamentos culturais e uma população aviltada de direitos básicos.

Pensar na cidade, e logo no direito a ela, implica em compreender que para que o direito a ela se efetive, as políticas públicas precisam considerar os trajetos percorridos pelas diferentes populações e realidades brasileiras, entendendo o seu papel fundamental na diminuição da desigualdade nos âmbitos étnicos, de gênero e de condição social. Conforme Harvey (2015, pg. 1),

Vivemos em um mundo em que os direitos da propriedade privada e a taxa de lucro superam todas as outras noções de direito. O direito a cidade é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos, é um direito de mudarmos a nos mesmos mudando a cidade, é um direito coletivo e não individual, já que essas transformações dependem do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização.

A cidade é um espaço de encontros, da diversidade, de confrontos, bem como da reprodução da força de trabalho, e nela devem estar representada e garantida os direitos de toda a diversidade que constitui a nossa sociedade, independentemente de gênero, renda, classe e etnia. O direito a cidade vai além do acesso à moradia, que é mais que só um teto, é também um conjunto de infraestrutura básica, com boa localização e com custo acessível que permita que a diversidade que vive na cidade possa conviver de forma harmônica nos e com os espaços que a constituem. Para Tavalori (2016, pg. 102),

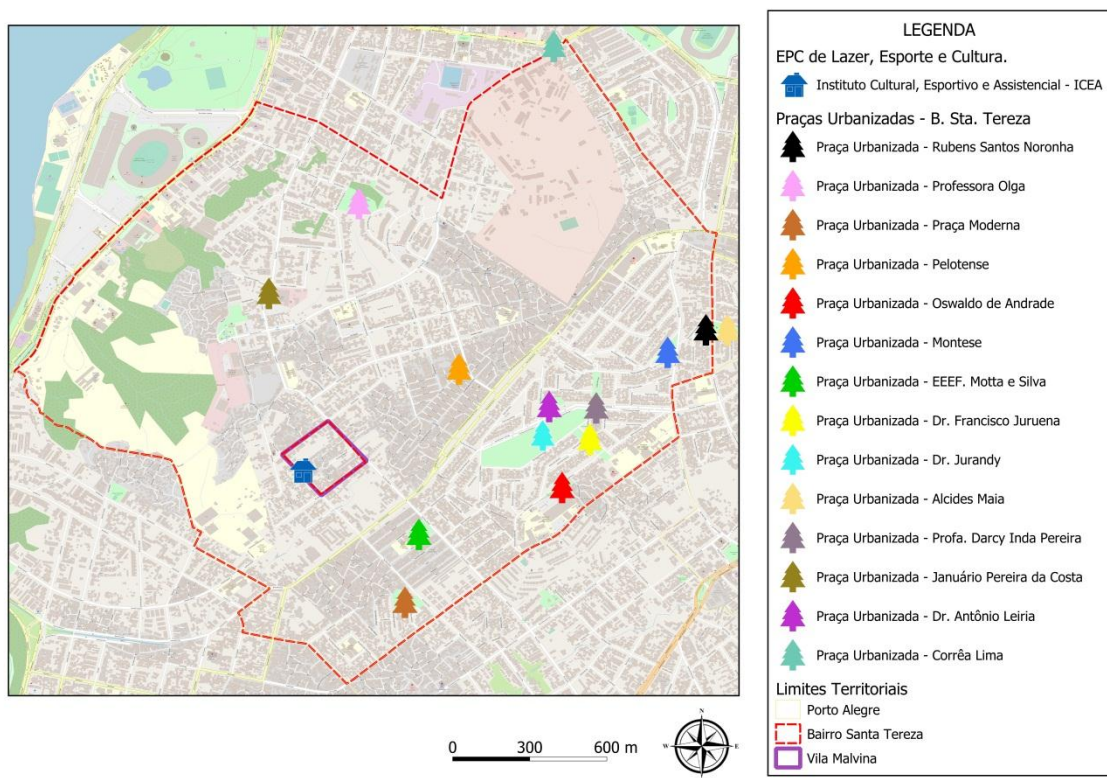
O direito à cidade é muito mais uma tentativa de organizar lutas fragmentadas num denominador comum, de ampliar pautas específicas para um contexto mais abrangente com objetivos políticos não imediatos, de dar um sentido à apropriação dos espaços da cidade e das lutas por direitos, na tentativa de traduzir mudanças na cultura política dos movimentos sociais urbanos.

No Brasil as políticas urbanas foram regulamentadas a partir do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.527/01), que atribuiu aos municípios a tarefa de elaborar e implantar planos diretores participativos. Definiu instrumentos jurídicos, tributários e urbanísticos para a

política urbana, entre eles está o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo, que incide sobre moveis vazios (terrenos ociosos) que não cumprem sua função social. Além de diversos mecanismos que visam à regulamentação fundiária, o estatuto define também a função social da propriedade e da cidade, além do direito a cidades sustentáveis, com saneamento, trabalho, moradia, transporte, cultura e outros serviços aos seus moradores. Porém, ainda assim, mesmo com o avanço das políticas urbanas brasileira, como as últimas edições do Minha Casa Minha Vida II, III e IV, que passam a pensar nas outras dimensões do urbano para além da moradia, como as relações de acessibilidade, mobilidade e disposição de equipamentos culturais e de lazer, há um longo percurso para que efetivamente se trabalhe com os territórios da cidade e não com políticas setoriais. Mesmo que desde 2003, com a criação do Ministério das Cidades, já se venha trabalhando com políticas urbanas de forma integrada, ainda há necessidade por uma maior integração entre os entes federados. Sendo que as superações da informalidade e dos problemas de mobilidade urbana figuram como os principais desafios aos gestores públicos para as próximas décadas.

É a partir do entendimento de que a mobilidade urbana tem um papel central na efetivação dos demais direitos na cidade, seja o direito a cidade propriamente dita, ou todos os demais direitos, como os direitos a saúde, a educação e ao lazer, que percebemos que não adianta haver disponíveis inúmeros equipamentos e espaços de lazer, esporte ou cultura no nosso bairro, região ou cidade, se não temos como nos deslocar até eles, ou se as condições para tal são precárias. E é neste sentido que apresentaremos o contexto de acesso da comunidade da Malvina as praças e parques do entorno e no bairro Santa Tereza (mapa 11).

Mapa 11 – Localização do Instituto Cultural, Esportivo e Assistencial (ICEA) da Vila Malvina e Praças Urbanizadas no Bairro Santa Tereza.



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: SMAM, PMPA e SMURB/2019.

Inicialmente, com os dados cedidos pela Secretária Municipal do Meio Ambiente (SMAM), montou-se uma relação com os endereços das praças e parques por bairro de Porto Alegre. Em posse dos dados referentes ao bairro Santa Tereza, elaboramos uma tabela que traz alguns dados sobre o tempo de deslocamento, por modal de transporte, para as praças urbanizadas do bairro. Para a elaboração destas tabelas usou-se o aplicativo da Google, o *Google Earth Pro*, que permite este tipo de cálculo a partir da entrada de dois endereços: o de saída; e o de destino. Como ponto de saída optou-se em usar o endereço do ICEA (entendido como um referencial territorial para a comunidade), e para o endereço de destino, a localização das praças do bairro.

Nas tabelas que seguem abaixo (tabelas 1 e 2), observamos que as colunas da esquerda apresentam a distância em quilômetros do ICEA até as praças, e que a coluna do meio apresenta o tempo de deslocamento até elas. Percebemos também que existem mais de um valor por modal em vários casos, e que em alguns não há. A existência de mais de um valor por modal significa (na coluna da distância (esquerda)) que há mais de um caminho possível para se chegar até o local em questão e, por conseguinte, (na coluna de deslocamento (no

meio)) mais de um tempo de deslocamento possível. Nos lugares onde os valores são 0 (zero), ou há espaços vazios, significa que não há cobertura do modal em questão.

Tabela 1 – Tempo Médio de Deslocamento por Modal de Transporte.

Tabela de relação de distância (ICEA - EUC) por modal e tempo de deslocamento												
Nome das Praças	Distancia Real (km)				Tempo Deslocamento (min)				Tempo Médio de Deslocamento (min)			
	a pé	Bicicleta	onibus	carro	a pé	Bicicleta	onibus	carro	a pé	Bicicleta	onibus	carro
Alcídes Maia	2,3	2,3	3,1	2,4	31	12	42	6	31	12,6	38	6,3
	2,4	2,3	2,3	2,4	31	13	30	6				
	2,3	2,4	2,4	2,5	31	13	42	7				
Praça Moderna	0,8	0,8		1,1	13	7		3	14,3	7,3	0	3
	0,85	0,85			13	7						
	1,2	1,2			17	8						
Motta e Silva	0,7	0,8		0,7	10	5		3	10,5	5	0	3
	0,8	0,7			11	5						
Corrêia Lima	2,5	2,5	2,5	2,5	11	32	37	6	12,3	34	36	7,3
	2,6	2,9	2,5	3,2	13	32	31	8				
	3	3,1	3,9	3,2	13	38	40	8				
Dr. Francisco Juruena	1	1	1	1	14	7	13	3	15	8,5	13	6,6
	1	1,2		1	15	10		3				
	1			1	16			14				
Dr. Antônio Leira	1,3	1,4		2	18	9		5	18,5	18,5	0	5,6
	1,4	2		2,1	19	11		6				
		2,2		2,1		11		6				
Darcy Indá Pereira	1,5	1,5	1,5	1,6	21	9	20	4	21	10,3	33,5	4,6
	1,5	1,6	2,1	1,6	21	10	47	5				
		2,3		1,6		12		5				

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Olhando para a coluna da direita, o tempo médio de deslocamento, é possível perceber que existe uma variação muito grande a partir do modal de transporte, independentemente da distância a ser percorrida. Percebe-se que o que dispense menos tempo para deslocamento são os carros (veículos automotores), seguidos pelas bicicletas, depois a pé e, por fim, com o maior tempo dispendido ao deslocamento, os ônibus (transporte coletivo).

Tabela 2 – Tempo Médio de Deslocamento por Modal de Transporte

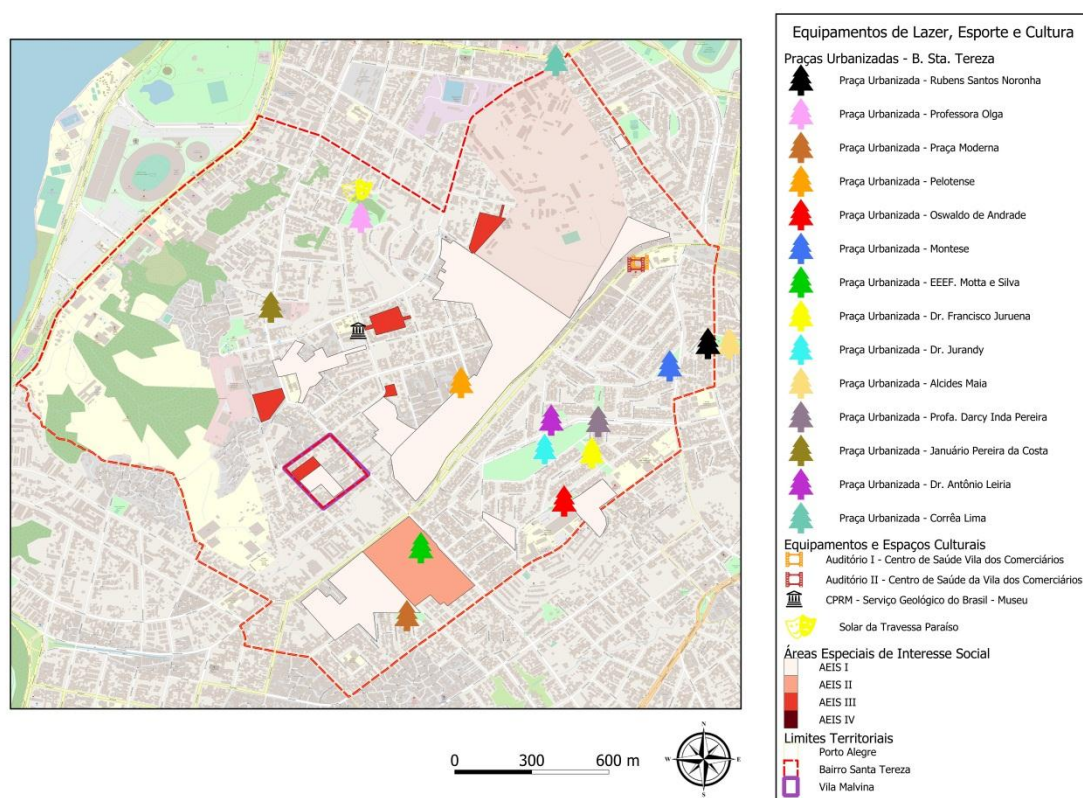
Tabela de relação de distância (ICEA - EUC) por modal e tempo de deslocamento												
Nome das Praças	Distancia Real (km)				Tempo Deslocamento (min)				Tempo Médio de Deslocamento (min)			
	a pé	Bicicleta	onibus	carro	a pé	Bicicleta	onibus	carro	a pé	Bicicleta	onibus	carro
Prof. Olga Silva Gutierrez	1,5	1,8	1,5	1,8	21	10	20	4	22	10,6	32,5	4,5
	1,5	1,8	1,7	1,8	21	10	45	5				
	1,7	2			24	12						
Dr. Jurandy (medianeira)	1,2	1,3	1,2	1,3	17	7	16	3	18,3	7,6	29	3,6
	1,3	1,3	2,1	1,4	17	8	42	4				
	1,5	1,3		1,4	21	8		4				
Oswaldo de Andrade	1,4	1,6	1,4	1,7	20	11	20	5	21	11	20	5
	1,4	1,6		2	21	12		5				
	1,4	1,6		1,6	22	10		5				
Pelotense	1,2	1,2	1,2	1,2	14	5	34	3	21,3	5,3	34	3,6
	1,3	1,2		1,3	16	5		3				
	1,2	1,4		1,5	34	6		5				
Montese	2	2	2	2,1	26	9	26	5	26,3	10	35,3	5
	2	2	2,1	2	27	10	37	5				
	2	2,1	2,1	2,1	26	11	43	5				
Rubens Santos Noronha	2,2	2,2	2,2	2,4	30	12	29	6	30	12,6	37,3	6,3
	2,3	2,3	3	2,4	30	13	40	6				
	2,2	2,4	2,9	2,4	30	13	43	7				
Januário Pereira da Costa	1	1		1	14	7		3	15	8,5	0	3
	1	1,2		1	15	10		3				
	1				16							

Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

A partir destes dados, e sabendo que a estrutura etária da comunidade é composta por 6,59% de idosos, 20,91% de crianças e 72,50% de adultos, e que a renda média per capita é de R\$ 818,43, percebemos que não há garantia de acesso a esses equipamentos. Pois mesmo que as distancias não sejam tão longas, existe uma série de condicionantes que impedem o efetivo acesso a estes espaços. Se considerarmos a renda, por exemplo, vemos que o valor indica que o poder aquisitivo da comunidade é médio/baixo, logo mesmo que haja famílias com carros próprios, e com bicicletas, como meio de transporte, o percentual de pessoas que depende do deslocamento a pé e de ônibus na vila é muito maior, e isso, por si só, já é um impedimento, pois o tempo necessário ao deslocamento por estes modais é maior que os outros e acaba sendo, por vezes, superior ao tempo disponível no cotidiano da comunidade para atividades de lazer, esporte e cultura, impedindo-os de acessá-los.

Outro dado interessante, que permite refletir sobre a disponibilidade de equipamentos dentro do bairro Santa Tereza, e que de certa forma reflete como um padrão para outros espaços e bairros na cidade, é o que apresentamos abaixo (mapa 12).

Mapa 12 – Localização dos Equipamentos Urbanos Comunitários de Lazer, Esporte e Cultura, no Bairro Santa Tereza, comparadas com a localização das Áreas Especiais de Interesse Social.



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: SMAM, PMPA e SMURB/2019.

Percebemos que as áreas com a maior cobertura dos equipamentos de lazer, esporte e cultura (praças, parques, centros culturais, museus e salas de cinema), no bairro Santa Tereza, são aquelas áreas de ocupação mais antigas, consolidadas antes de 1980 e que “casualmente” apresentam as melhores rendas da região. Constatando-se também que “coincidentalmente” aonde as Áreas Especiais de Interesse Social se concentram a disponibilidade, e logo a oferta, dos equipamentos e espaços comunitários para o lazer, esporte e cultura, é limitada, se não nula. Para Campos Filho (1999, p.111)

[...] quanto mais baixa a renda dos moradores, mais eles serão dependentes dos serviços da rede estadual subsidiados. Por isso, a grande maioria da população, com renda familiar da ordem de até dez salários mínimos mensais, preferirão as creches, escolas de primeiro grau, postos de saúde, praças de lazer e áreas verdes do Estado. Essa condição é crucial para a definição do tamanho do bairro e da vizinhança. Isso porque a dimensão ótima desses equipamentos é uma condição de fundamental importância para a qualidade de prestação de serviços [...].

Sendo que para Ferrari (1977, p.301), “[...] a população ótima para a unidade de vizinhança deve ser tal que permita, no mínimo, a instalação de uma única escola primária e cujo tamanho não provoque sua desintegração, pela duplicação de equipamentos comunais”.

3.2. OS EQUIPAMENTOS URBANOS E A INFRAESTRUTURA DAS CIDADES

A Lei Federal 6.766/79 conceitua os equipamentos comunitários e os equipamentos urbanos, considerando como equipamentos públicos comunitários aqueles bens públicos de educação, cultura, lazer, esporte, saúde e similares. Enquanto considera como equipamentos públicos urbanos os bens públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado. Já a NBR 9284, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, intitulada de ‘Equipamento Urbano’, é mais específica e classifica os equipamentos que dão sustentação às funções urbanas de forma diferenciada, não os subdividindo em categoria de equipamentos comunitários e equipamentos urbanos.

A NBR 9284 define como equipamento público “todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados”. Classificando-os e subdividindo-os em dez categorias, a saber: (I) circulação e transporte; (II) cultura e religião; (III) esporte e lazer; (IV) infraestrutura (sistemas de comunicação, de energia, de iluminação pública e de saneamento); (V) segurança pública e proteção; (VI) abastecimento; (VII) administração pública; (VIII) assistência social; (IX) educação e, por

fim, (X) saúde. Porém a lei federal de parcelamento do solo não contempla a abrangência conceitual que a NBR dispõe, mas por experiência empírica, os conceitos apresentados pela norma, por sua maior abrangência e especificidade, permitem uma melhor compreensão do que são os equipamentos urbanos.

Segundo Romanini (2012, pg. 62), os equipamentos públicos comunitários de Cultura e Lazer são

[...] aqueles equipamentos com destinação diferenciada, como praças dotadas de áreas verdes, oficinas de artesanato, anfiteatros, bibliotecas, centros paroquiais, centros de tradição gaúcha e os equipamentos culturais. São os espaços de permanência para conversas e encontros, participação, expressão popular e apresentações.

Já os Equipamentos públicos comunitários de Esporte são “os estabelecimentos que proporcionam a prática de jogos e da atividade física, independente de faixa etária. São os campos de esportes, os estádios, as quadras formais e informais, que tratam do atendimento ao público” (pg. 62).

Porto Alegre, segundo dados da Secretária Municipal do Meio Ambiente (2019), possui 12 parques urbanos, sendo eles: o parque da Marinha do Brasil, Chico Mendes, Mauricio Sirotsky Sobrinho (Harmonia), Farroupilha (Redenção), Gabriel Kunijinik, Marechal Mascarenhas de Moraes, Moinhos de Vento, Germânia e a Orla Moacyr Scliar, que ocupam uma área de 210 hectares. Além dos 12 parques urbanos, Porto Alegre possui 667 praças urbanizadas, que ocupam uma área de quase cinco milhões de metros quadrados, sendo que 240 praças estão localizadas na zona Norte, 155 na zona Sul, 55 no Extremo Sul, 114 na zona Leste e 97 praças na zona Centro.

Os bairros com o maior número de praças urbanas são bairro Farrapos com 35 praças, seguido pela Restinga com 34 praças, depois o Centro Histórico com 24 praças, o bairro Rubem Berta com 23 praças e, por fim, o bairro Sarandi com 20 praças (tabela 3).

Tabela 3 - Praças por Bairros de Porto Alegre.

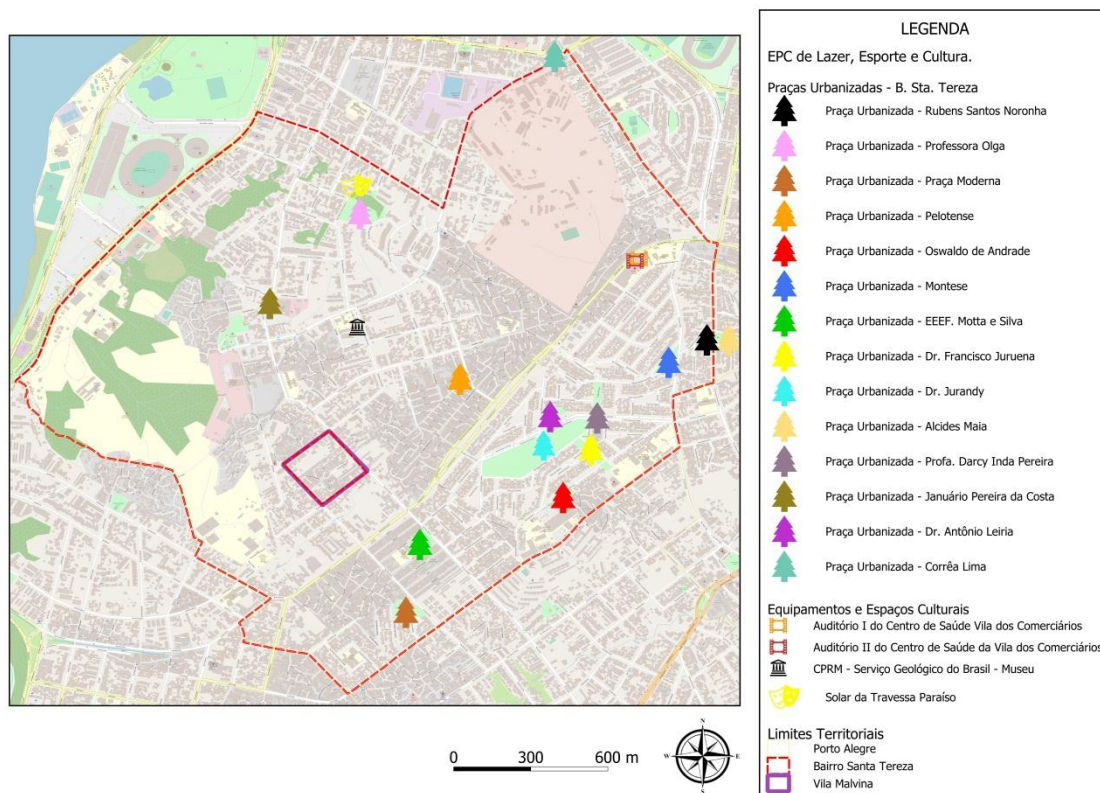
Bairro	Número de Praças	Bairro	Número de Praças
Anchieta	5	Jardim São Pedro	6
Aparicio Borges	2	Lami	1
Arquipélogo	3	Lomba do Pinheiro	16
Auxiliadora	4	Mário Quintana	18
Azenha	8	Medianeira	7
Bela Vista	3	Menino Deus	11
Bélem Novo	13	Moinhos de vento	4
Bélem Velho	2	Morro Santana	14
Boa Vista	3	Navegantes	4
Bom Fim	3	Nonoai	3
Bom Jesus	4	Parque Santa Fé	7
Camaquã	3	Partenon	19
Campo Novo	2	Passo D'areia	19
Cascata	2	Passo das Pedras	4
Cavalhada	9	Petrópolis	14
Centro	1	Ponta Grossa	1
Centro Histórico	24	Praia de Belas	7
Chácara das Pedras	6	Restinga	34
Chapéu do Sol	1	Rio Branco	2
Cidade Baixa	3	Rubem Berta	23
Costa e Silva	10	Santa Cecília	3
Cristal	8	Santa Maria Goretti	2
Cristo Redentor	5	Santa Rosa de Lima	10
Espirito Santo	11	Santa Tereza	9
Farrapos	35	Santana	8
Floresta	5	Santo Antônio	3
Glória	5	São Geraldo	4
Guáruja	4	São João	3
Higienópolis	3	São Sebastião	7
Hípica	15	Sarandi	20
Humaitá	4	Serraria	2
Independência	2	Sétimo Céu	2
Ipanema	18	Teresópolis	7
Jardim Botânico	2	Três Figueiras	6
Jardim Carvalho	16	Tristeza	9
Jardim do Salso	3	Vila Assunção	14
Jardim Floresta	2	Vila Conceição	5
Jardim Isabel	5	Vila Ipiranga	18
Jardim Itú	19	Vila Jardim	2
Jardim Leopoldina	2	Vila João Pessoa	3
Jardim Lindóia	5	Vila Nova	11
Jardim Sabará	15	Vila São José	2

Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: PMPA e SMAM, 2019.

Já em relação aos espaços e equipamentos culturais, Porto Alegre apresenta 388 espaços e centros de formação cultural, sendo que a região que mais concentra esses equipamentos é a do Centro Histórico, com 132 espaços culturais, seguido pelo bairro Menino Deus, com 21 centros de formação cultural (tabela 4). O bairro Santa Tereza, por sua vez, conta com 14 praças urbanizadas e 5 centros culturais (mapa 13). Cabe observar que constam no mapa 13 apenas 4 centros culturais e não 5 como aparece na tabela 4. Plotamos, durante o

processo de validação dos dados, uma divergência em relação a localização deste espaço cultural. Como não foi possível solicitar uma revalidação do dado pela fonte, optamos por apresentar os dois dados, condicionados a essa ressalva.

Mapa 13 – Localização das Praças e Centros Culturais no Bairro Santa Tereza.



Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: SMAM, PMPA e SMURB/2019.

Tabela 4 - Centros Culturais por Bairro de Porto Alegre.

Bairro	Centros Culturais
Agronomia	9
Auxiliadora	8
Azenha	1
Bela Vista	1
Boa Vista	2
Bom Fim	16
Centro Histórico	132
Cidade Baixa	12
Cristal	1
Farrapos	1
Farrópilha	13
Floresta	8
Guaruja	1
Higienópolis	2
Independência	13
Jardim Botânico	4
Jardim Lindóia	1
Jardim Sabará	1
Lomba do Pinheiro	2
Medianeira	1
Menino Deus	13
Moinhos de Vento	21
Mont'Serrat	1
Navegantes	8
Nonoai	2
Parthenon	7
Passo D'areia	7
Petropolis	7
Praia de Belas	9
Restinga	1
Rio Branco	12
Rubem Berta	1
Santa Cecília	4
Santa Tereza	3
Santana	14
Santo Antônio	2
São José	8
Sarandi	4
Três Figueiras	4
Tristeza	4
Vila Assunção	1
Vila Ipiranga	1

Fonte: Elaborado pelo autor. Dados: PMPA/ 2019.

4. O LUGAR NA MEMÓRIA

4.1. NOTAS SOBRE O CONCEITO DE ESPAÇO, LUGAR E MEMÓRIA.

A abordagem central da Geografia de 1950 até 1970 considerava o espaço como um receptáculo ou área. É partir de 1970 com a Geografia Radical que as abordagens em relação ao espaço se renovam, buscando, agora, a compreensão do espaço enquanto um produto da

ação humana que modela a superfície terrestre. Neste sentido, buscando citar alguns autores com afinidade temática, para Lefebvre (1976, p. 25) “o espaço é o lócus da reprodução das relações sociais de produção”, enquanto que para Santos (1985) “a sociedade só se concretiza através do seu espaço, onde a totalidade é formada por instâncias ou estruturas como a econômica, a jurídico-política, a ideológica e a do espaço, que coloca-se (está última) como uma estrutura subordinante e também subordinada, um fator social e não apenas um reflexo social”. Ou seja, o espaço é resultado da ação humana, assim como é reflexo e condição da sociedade. Então, se temos uma sociedade desigual, o espaço também será marcado pela desigualdade ocupacional, de distribuição e de significados (NETO, 2010).

Para Tuan (1983), que trata da relação entre o espaço e o tempo na construção do lugar, o lugar é uma área que foi apropriada afetivamente, transformando o espaço indiferente em lugar, o que implica, por sua vez, na relação com o tempo de significação deste espaço em lugar. Portanto, o que começa como espaço indiferenciado vai transformando-se em lugar à medida em que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. Sendo que na vivência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar, pois “a sensação de tempo afeta a sensação de lugar. Na medida em que o tempo de uma criança pequena não é igual à de um adulto, tampouco é igual sua experiência de lugar.” (p. 206).

Souza (1995, p. 84), ao se referir à ideia de território e a ideia de Estado Nação, também faz menções sobre o conceito de espaço como sendo “concreto em si (com seus atributos naturais e socialmente construídos) que é apropriado e ocupado por um grupo social”. Sendo que território, para o autor, é “definido e delimitado por e a partir de relações de poder” (p.78 e 96); “um campo de força, uma teia ou rede de relações sociais a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo um limite, uma alteridade: a diferença entre nós e os outros.” (p.86). Os conflitos e as contradições inerentes às sociedades têm íntima ligação com a constituição de territórios, pois “o território está, igualmente, presente em toda a espacialidade social ao menos enquanto o homem também estiver presente.” (p. 96).

A memória enquanto um conceito pode ser definido, grosso modo, como a capacidade que nós temos de coletar, armazenar e evocar informações que chegam até o cérebro por meio dos sentidos. Casey (1987, p. 186 - 187) traz a ideia de conexão entre o conceito de “lugar” ao de “memória”, propondo a ideia de *place memory* (memória do lugar), que seria “a persistência estabilizadora do lugar como um contenedor de experiências que contribui tão poderosamente para a memorabilidade intrínseca.” Segundo o autor, uma memória alerta e viva se conectaria, a seu ver, espontaneamente com o lugar, encontrando nele traços que favorecem e se desenvolvem paralelamente às suas próprias atividades, o que o leva a afirmar

que a memória seria “naturalmente orientada em relação a lugares (*place-oriented*), ou, pelo menos, suportada por eles (*place-supported*)”.

O lugar é a dimensão física e cultural de nossas vidas, lar para nossas tradições e memórias. A compreensão do nosso tempo hoje exige a necessidade do passado, pois é a partir dele que significamos nossas lutas e nosso futuro. Entender o passado como um elemento de compreensão das configurações espaciais presentes deve ser considerado como um procedimento a se adotar para pesquisas que busquem dimensionar ou esclarecer condições e conflitos sociais vigentes no meio urbano de hoje. Porém, diante da impossibilidade de se resgatar completamente a memória coletiva de um lugar, que é a soma das memórias individuais, deve-se buscar a obtenção das informações mais relevantes sobre ambas. Isso sem deixar de preocupar-se com o relacionar dos ambientes físicos remanescentes com as experiências e processos socioculturais dos grupos que tiveram vínculos diretos com estes aspectos em um determinado momento no pretérito.

4.2. A CARTOGRAFIA SOCIAL – BREVE CONSIDERAÇÃO.

A cartografia, nos últimos anos, se tornou uma importante ferramenta na luta pelo acesso e busca de direitos sociais e justiça urbana. O uso da Cartografia social, como um instrumento para análise das condições urbanas de acesso a cidade, vem demonstrando um elevado potencial na construção de recursos reivindicatórios para o adequamento de políticas públicas e urbanas, uma vez que permite um diagnóstico preciso da condição social em análise. Principalmente porque permite que os indivíduos, coletivos, comunidades ou grupos, a partir da apropriação de técnicas cartográficas, efetuem o mapeamento coletivo, demonstrando o seu mundo vivido, a sua realidade, o conhecimento que tem de espaço, de orientação e dos seus principais problemas e conflitos que os circundam. Segundo Costa (2016, pg. 2) compreende-se que,

[...] a Cartografia Social afigura-se como instrumento que propicia a fortificação das relações de poder local, com a valorização dos aspectos culturais mediante o resgate dos valores, saberes, tradições e identidades comunitárias. Fomentando o aprimoramento da rede de proteção social através das proposições de ações e políticas públicas que devem ser implementadas, tendo em vista o fortalecimento comunitário.

A Cartografia Social subsidia a análise, a espacialização e a maior visibilidade dos conflitos inerentes ao espaço urbano e neste sentido ela tem o potencial de integrar-se ao processo de planejamento e manejo dos territórios com uma perspectiva participativa. Pois,

segundo Neto et. al. (2016, pg. 62), “a produção do conhecimento inerente a Cartografia Social é fundamentado numa relação de troca realizada entre os sujeitos envolvidos na ação continua de mapear”. E que para Popayan (2005, p.6) apud in Costa (2016, pg.82),

[...] enquanto aporte metodológico a Cartografia Social possui fundamentos na investigação-ação-participação baseados no território e paisagem como elementos fundamentais da metodologia de pesquisa. Onde a comunidade participa da investigação, aportando seus conhecimentos e experiências ao mesmo tempo em que há troca. Os mapas se adequam e favorecem a cultura dos narradores orais, sendo que a construção coletiva de mapas permite a atualização da memória individual e coletiva. Onde a Ação significa que o conhecimento de uma realidade permite atuar sobre ela. Trata-se de conhecer a realidade para transformá-la e não de investigar só pelo prazer de conhecê-la.

A cartografia tem escapado ao controle das poderosas elites que exerceram a dominação sobre ela por varias centenas de anos. Essas elites – as grandes oficinas de mapas do Ocidente (Empresas), o Estado e, em menor medida, os acadêmicos – foram desafiados por dois importantes acontecimentos. Sendo que a primeira dimensão relacionada à libertação da cartografia tem relação direta com a confecção dos mapas, que está saindo das mãos dos especialistas. E a segunda dimensão diz respeito ao surgimento de novas tecnologias e softwares de mapeamento que apresentam um conjunto de ferramentas cooperativas livres, aplicações de mapeamento móvel, e geodenominação que podem ser utilizados para a construção de outras cartografias (CRAMPTON et. al. 2008, pg. 85).

4.3 A CARTOGRAFAÇÃO – PROCEDIMENTOS TÉCNICOS E COMPLEMENTARES

Neste trabalho, a elaboração do mapeamento participativo ocorreu por meio da realização de uma oficina de cartografia social com um grupo de seis moradores (três grupos focais com dois moradores cada) que estão envolvidos mais diretamente nas atividades do Instituto Cultural, Esportivo e Assistencial da Vila Malvina – ICEA. A idade média do grupo de entrevistados foi de trinta e seis anos de idade. Esta fase do trabalho foi realizada a partir das seguintes etapas:

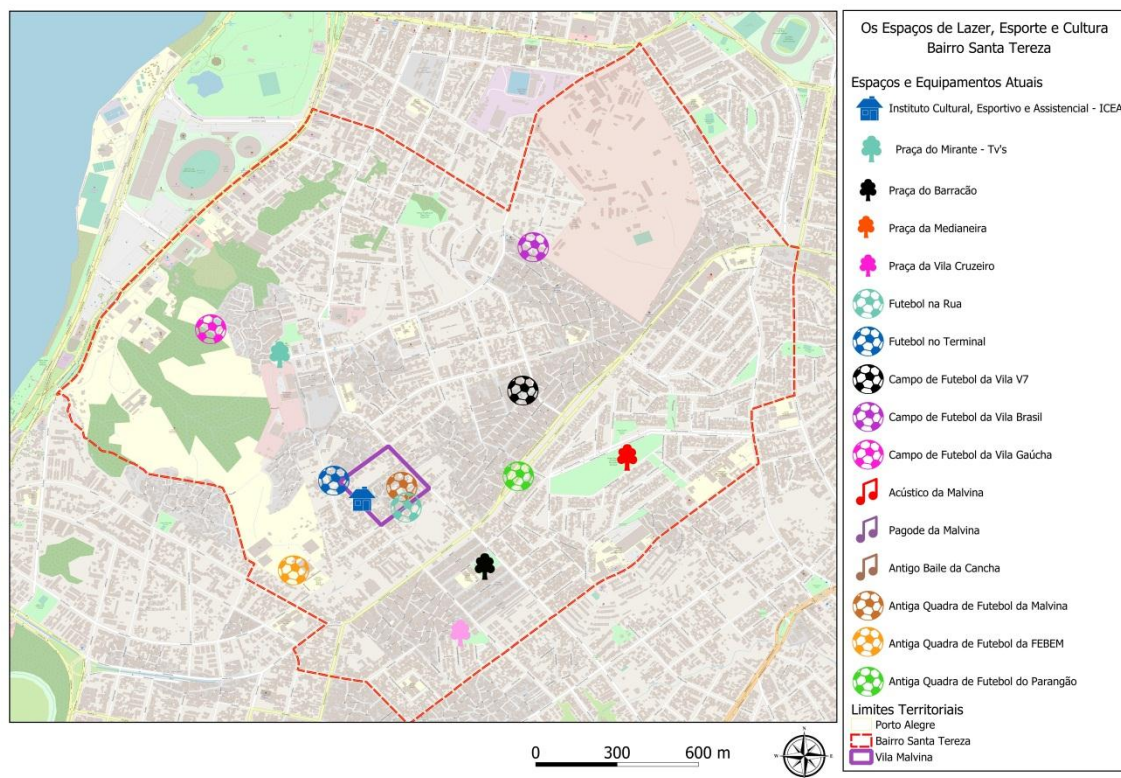
- ❖ Apresentação da proposta de atividades para a comunidade elencando a importância da Cartografia Social e o poder que ela confere em relação à representação e a construção do conhecimento sobre o lugar vivido;

- ❖ Utilização da plataforma virtual livre da *Google*, o *Google Earth Pro*, para inserção das informações sobre os espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura, atuais e antigos frequentados pela comunidade;
- ❖ Coleta de narrativas dos moradores sobre o acesso, disponibilidade e importância dos espaços e equipamentos públicos comunitários de Lazer, Esporte e Cultura presentes na região do bairro Santa Tereza, uso de roteiro de perguntas (em apêndice);
- ❖ Trabalho em laboratório que consistiu no download das informações plotadas no aplicativo do *Google* para o formato ‘*kmz*’ e transposição dessas informações mapeadas para um Sistema de Informação Geográfica – SIG com utilização do software *Quantum Gis*;
- ❖ Validação e atualização dos dados junto à comunidade (revisão);
- ❖ Correção dos mapas em laboratório, visando alterar e acrescentar informações elencadas no processo de validação;
- ❖ Apresentação e entrega dos mapas elaborados, que acontecerá em data posterior a apresentação deste trabalho de pesquisa.

5. RESULTADOS

Ao todo foram elaborados três mapas com a comunidade. O primeiro mapa (mapa 14) reúne os espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura identificados pela comunidade tanto para o bairro Santa Tereza quanto para a vila Malvina. O segundo mapa (mapa 15) apresenta as mesmas informações que o primeiro só que em uma escala menor, enfocando apenas a vila Malvina. Já o terceiro mapa (mapa 16) indica a área proposta pela comunidade para a construção de um Centro Esportivo e Cultural na área indicada como a AEIS do tipo III.

Mapa 14 – Os Caminhos para o Esporte, Cultura e Lazer no Bairro Santa Tereza.



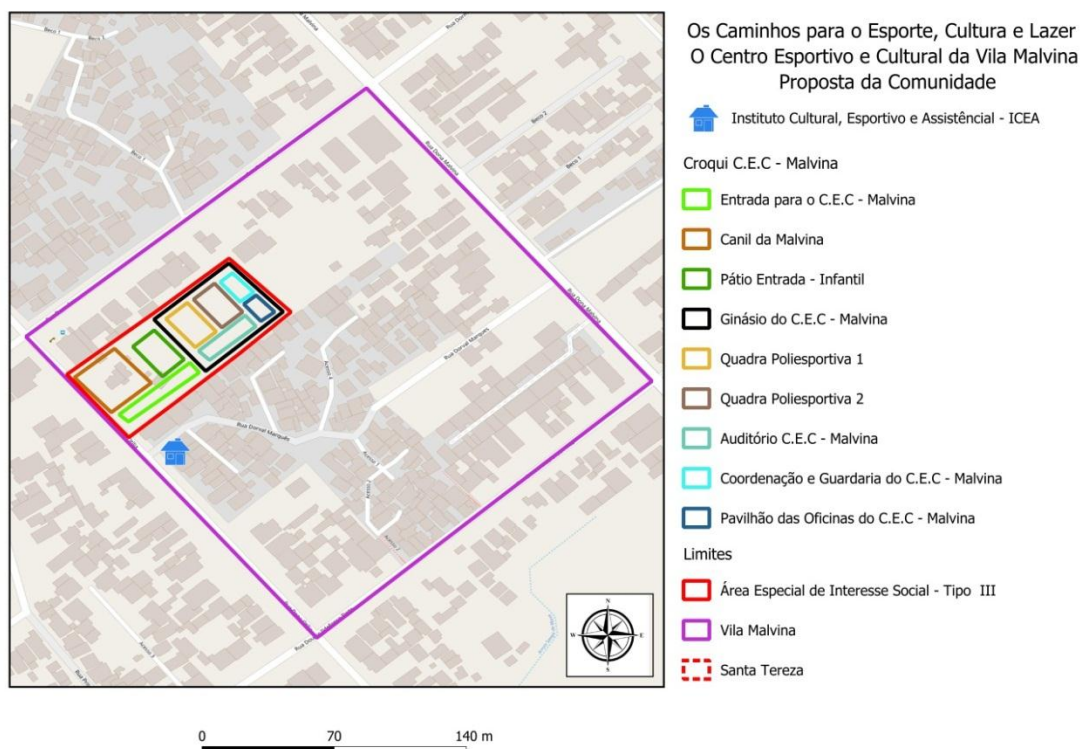
Fonte: Elaborado pelo autor em conjunto com os moradores da Vila Malvina, 2019.

Mapa 15 – Os Caminhos para o Esporte, Cultura e Lazer na Vila Malvina.



Fonte: Elaborado pelo autor em conjunto aos moradores da Vila Malvina, 2019.

Mapa 16 – Croqui elaborado junto à comunidade, proposta de utilização da área de vazio urbano subutilizado da Malvina.



Fonte: Elaborado pelo autor em conjunto aos moradores da Vila Malvina, 2019.

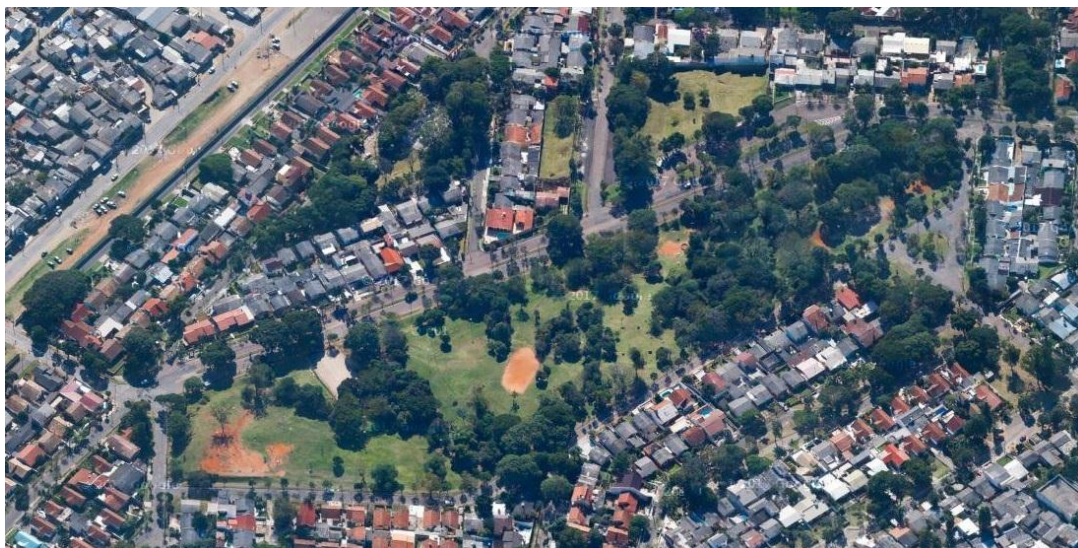
5.1. SOBRE ALGUNS LUGARES FORMAIS E INFORMAIS E SUAS CONDIÇÕES DE USO.

Ao todo foram identificados, no processo de mapeamento com a comunidade, quinze equipamentos/espacos de lazer, esporte e cultura, sendo que destes, quatro são antigos (não existem mais) e onze são atuais (ainda frequentados). Os equipamentos formais são aqueles espacos adequados para práticas culturais, de lazer e de esportes e que foram implantados mediante autorização do poder público, oferecendo infraestrutura para sustentar o uso destinado. Os espacos informais são aqueles lugares autoproduzidos e que não apresentam infraestrutura, ou se apresentam é mínima, para sustentar as práticas culturais, de lazer e esporte.

Do total de quinze lugares atuais e antigos identificados pela comunidade, seis são formais e nove informais. Sendo os formais a “praça da medianeira”; “praça do mirante – Tv’s”; “praça do barracão”; “praça da vila V7”; “antiga quadra de futebol da Malvina” e a “praça da vila Cruzeiro”. Os equipamentos informais foram identificados como sendo a “antiga quadra de futebol do parangão”; “antiga quadra de futebol da FEBEM”; o “futebol no terminal”; “futebol na rua”; a “quadra de futebol da vila Malvina”; a “quadra de futebol a vila Brasil”; a “quadra de futebol da vila Gaúcha”; o “pagode da Malvina”; e, por fim o “acústico da Malvina”.

Em relação às condições de uso, os equipamentos formais mais relevantes para a comunidade da Malvina foram tanto a “praça do barracão” quanto a “praça da medianeira”, estes equipamentos se apresentam com uma estrutura de média a boa, pois, segundo a comunidade, a “praça da medianeira” ou (oficialmente) a “praça urbanizada – Dr. Jurandy”, *“tem bastante espaco para lazer e até umas quadras pra jogar, só o problema são os condomínios que não deixam a gente andar de slackline, até colocaram uma grade envolta das arvores pra gente não poder colocar as fitas [...], [...] tem até uns seguranças deles (condomínios) que ficam nos cuidando”* (Morador 1, 2019). (foto aérea 1).

Foto Aérea 1 – Praça da Medianeira (centro da imagem). Observa-se a presença de condomínios no entorno e adjacências da praça.



Fonte: Google Earth, 2019.

A “praça do barracão” ou (oficialmente) a “praça urbanizada da EEEF. Motta e Silva” é uma alternativa para o lazer da comunidade (foto aérea 2), as dificuldades estão no deslocamento, que mesmo pela proximidade da comunidade, cerca de 800 metros (tabela 1), leva-se aproximadamente 10 minutos para ir a pé até ela. Segundo o relato dos moradores um dos problemas é “[...] *como tem que descer e subir a Otília (rua) até lá dai fica meio difícil, principalmente com os mais velhos e crianças, e quando chove também não dá né!*”. (Morador 2, 2019)

Foto aérea 2 – Praça do Barracão ou Praça Urbanizada – EEEF. Motta e Silva.



Fonte: Google Earth, 2019.

A “Praça da Vila V7” ou (oficialmente) “praça urbanizada – Pelotense” é uma das opções da comunidade, mas pouco usual, pois apresenta uma parca estrutura, com apenas uma cancha pequena de futebol e três conjuntos de bancos, sem espaços verdes e com acúmulo de lixo nas imediações (foto aérea 3).

Foto aérea 3 – Praça da Vila V7 ou praça urbanizada – Pelotense.



Fonte: Google Earth, 2019.

Sobre os lugares informais, pode se dizer que as condições de uso são consideravelmente piores que os outros espaços mapeados. A maioria destes espaços são improvisações e funcionam como uma *gambiarra*, a existência destes espaços tanto dentro da comunidade quanto em outras áreas do entorno deve-se principalmente pela dificuldade de acessar os equipamentos formais, seja pela distância ou pela estrutura disponível. Os principais espaços informais destinados a práticas esportivas e destacados pela comunidade da Malvina são: a “antiga quadra de futebol do parangão”; o “campo de futebol da vila Brasil” (foto aérea 4); o “campo de futebol da vila Gaúcha” (foto aérea 5); o “futebol no terminal” e o “futebol na rua”.

Foto aérea 4 – campo de Futebol da vila Brasil.



Fonte: Google Earth, 2019.

Foto aérea 5 – campo de Futebol da vila Gaúcha.



Fonte: Google Earth, 2019.

6. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Entendemos que a ausência de espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura, além dos outros elementos urbanos que compõem a cidade, os bairros e as vizinhanças, e que a não interveniência do poder público, independente da esfera (Federal, Estadual ou Municipal), no sentido de efetivar a aplicação dos instrumentos e políticas regulatórias com base nas demandas das populações locais, além de configurar um ato lesivo aos seus direitos constitucionais, leva a autoprodução desses espaços urbanos pelos indivíduos, coletivos e a sociedade civil organizada (associações, ONGs, movimentos sociais, organizações sindicais, etc.). E que é por meio destas ações de apropriação, transformação e ressignificação do lugar percebido e vivido, que as comunidades, os coletivos e os indivíduos em geral resistem e buscam suprir suas demandas culturais, sociais e urbanísticas.

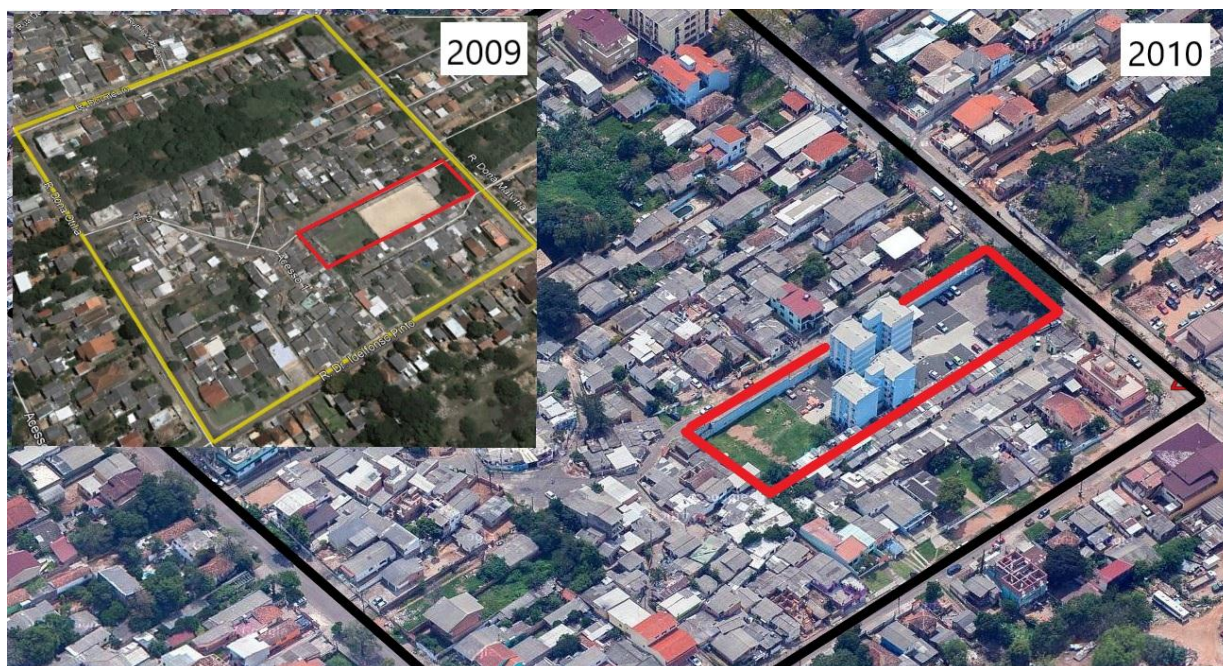
A existência de lugares informais (não oficiais/inadequados) usados para a prática de esportes, atividades culturais e de lazer, na comunidade da Vila Malvina, como o “futebol no terminal”, que ocorre em um pedaço de calçada no fim da linha do ônibus Santa Tereza; ou como o “futebol na rua”, que ocorre a pelo menos 20 anos na rua Dr. Idelfonso Pinto; assim como o “acústico da Malvina”, que ocorre todos os domingos á 15 anos e reúne os moradores, em frente a uma garagem no meio da comunidade, para “*fazer um som, quando não chove*”(Morador 3, 2019), evidenciam a demanda que há por equipamentos e espaços formais acessíveis e que estejam adequados as necessidades da comunidade. Conforme o relato de um dos moradores,

“[...] mais cedo levei o meu filho na praça da V7 e o guri ficou lá por uns 10 min e já tava entediado, [...] não adianta também ter um monte de praça, o que não tem, e ter só um balanço ou um banco na praça [...], o que a gente precisa é de espaço perto de nós, com estrutura pras crianças brincarem, imagina se o barracão (praça) fosse como o Parcão!?” (Morador 1, 2019).

Durante o processo de mapeamento percebeu-se que a comunidade teve espaços importantes para o lazer, esporte e cultura, mas que foram sendo perdidos na medida em que a região foi se urbanizando. Um destes espaços, e que segundo os moradores “*foi o espaço mais importante que a comunidade já teve*” (Morador 3, 2019), era a antiga quadra de futebol da Malvina, ou a “cancha da Malvina”. Esse espaço, uma cancha de futebol de areia de praia, foi fechado no final de 2009 pelo proprietário e transformado em dois blocos habitacionais (Foto 2). E apesar de ter sido um espaço privado,

“[...] como a comunidade ajudava a gerir, limpando e contribuindo com algum valor para a manutenção, podíamos usar e ali até construímos um galpão (baile da cancha) que servia para as festas e pra gente se ver, beber, dançar, durante e depois do futebol [...]” (Morador 1, 2019).

Foto 2 – Área da antiga “canha da Malvina” (polígono vermelho) antes da construção dos blocos habitacionais em 2009 e depois, já com as edificações prontas, em 2010.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2019.

Outro espaço subtraído da região, e que foi incorporado pela comunidade no mapeamento, foi à antiga “quadra do parangão”, onde “[...] *a galera da cruzeiro se reunia pra jogar aquela bola desde 1989 [...]*” (Morador 3, 2019) e que se perdeu com as obras da avenida tronco no final de 2012 (Foto 3).

Foto 3 – Vista Aérea da Antiga Quadra do Parangão, em 2011, antes das obras na Av. Tronco.



Fonte: Google Earth, 2019.

Durante a construção da cartografia se constatou a necessidade de separar os espaços e equipamentos de lazer, esporte e cultura em dois grupos: os atuais e os antigos. Os espaços antigos já foram descritos acima. Em relação aos atuais, observou-se que apesar da comunidade reconhecer alguns espaços externos a área da Malvina, a maioria deles foram plotadas no entorno próximo, se não imediato, da comunidade. Em relação aos espaços atuais percebeu-se que, pela ausência de espaços formais acessíveis e adequados as demandas da comunidade, existe uma concentração de atividades em lugares desprivilegiados infraestruturalmente e que mesmo sobre estas condições desfavoráveis, a partir de intervenções de grupos de moradores, a comunidade “[...] *melhora o ambiente* [...]” (Morador 2, 2019) para acomodar as atividades demandadas.

A partir de 2010, como um desdobramento da perda do espaço do “baile da cancha” e da “cancha da Malvina” a comunidade passou a buscar outros espaços na região para suprir essa nova ausência, mas não houve muitas opções se não o espaço em frente a um bar ali próximo, onde passou a acontecer o “pagode da Malvina”. Em 2012, na busca por um espaço para a prática de *Slackline* (Foto 4), um esporte que consiste em equilibrar-se sobre uma fita elástica com cerca de uma polegada de largura, ancorada entre dois pontos fixos, executando manobras como giros e piruetas, que um grupo de moradores, depois de terem recorrido a

outros espaços dentro da comunidade, mas sem êxito, identificou, na área da antiga sede da associação de moradores, um espaço em potencial para acomodar a prática da atividade.

Foto 4 – Crianças da comunidade fazendo fila para praticar Slackline no pátio da antiga sede da associação de moradores da vila Malvina.



Fonte: ICEA/Fotos (12/2012)

Inicialmente, apenas com um espaço do terreno cedido a eles, foram feitos alguns mutirões de limpeza no pátio e colocados os postes de ancoragem para as fitas de slackline. Depois de instalados no espaço e como a prática do slackline exige um acolchoamento para as quedas, o grupo que vinha assumindo o espaço se manifestou preocupado com o armazenamento do material (colchões) que foram sendo doados pela própria comunidade e que estavam estragando ao ficarem expostos na chuva. Como a solicitação do acesso a sede para guardar os materiais foi negada pela antiga administração da associação, a própria comunidade, depois de mobilizada pelo grupo interessado, acabou elegendo-os como a nova administração do espaço.

As reformas na sede depois que o grupo assumiu foram grandes e envolveu não só a participação do primeiro grupo de moradores (aqueles interessados no espaço para prática do slackline), como outros que foram se somando, com o tempo, a luta por um espaço da (e na) comunidade. Na medida em que o processo de revitalização da sede ocorria, “a quantidade de crianças que apareciam só aumentava” (Morador 1, 2019) (Foto 5), mas como a intenção original era apenas de “ter um lugar na vila pra andar de slackline” (Morador 1, 2019), a quantidade de demandas que o espaço começou a receber, acabou levando-os, mais tarde, a abrirem, com ajuda de um advogado, um Instituto Cultural Esportivo e Assistencial – ICEA. Pois assim, segundo eles, as chances de captar recursos seriam melhores.

Foto 5 – “Inauguração” do ICEA da vila Malvina, rua lateral bloqueada pela falta de espaço na sede.



Fonte: ICEA/Fotos (2013).

O ICEA é hoje, junto ao “acústico e o pagode da Malvina”, o principal espaço de lazer, esporte e cultura do qual dispõem os moradores da comunidade. Desde antes de sua inauguração o espaço vem resistindo e atendendo, sem subsídios, todas as terças e quintas feiras à tarde (oficialmente), mais de trinta crianças que vem não só da comunidade da

Malvina, mas também de outras do entorno. Segundo outro relato dos moradores, estes envolvidos mais diretamente na coordenação do ICEA,

“as maiores dificuldades em manter as atividades de padaria, música, informática e slackline, estão relacionadas à qualidade física do espaço e a captação de verbas, onde com apenas um banheiro em condições ruins de conservação, um pátio descoberto que nos deixa suscetíveis às condições de clima, uma cozinha familiar pequena e uma geladeira que não refrigera muito bem, fica difícil de atender todo mundo” (Morador 2, 2019).

Quando questionados sobre a importância de terem garantido o acesso a estes espaços e equipamentos urbanos, os moradores apontaram o seguinte:

“[...] eu acho que isso é direito básico, e a importância é isso, todo mundo aqui frequenta uma praça, quer tomar um chimarrão, pegar um sol, quer levar seu filho pra brincar, pra sair de dentro de casa [...]”; “[...] é ter uma quadra de futebol, uma academia pra se quiser fazer umas barra e uns exercícios [...]” (Morador 1, 2019).

Como resultado da oficina de mapeamento, além dos mapas situacionais, foi possível, junto à comunidade, reunir dados que representam tanto a dimensão de estruturas, espaços e equipamentos de lazer, esporte e cultura, formais e informais, disponíveis a eles, quanto os lugares em potencial para se implantar estes equipamentos. Neste sentido, a comunidade identificou no entorno da vila, um espaço para a construção do Centro Esportivo e Cultural da Malvina (C. E. C. – Malvina). Este espaço, segundo o plano diretor do município, é uma Área Especial de Interesse Social (AEIS) do tipo III, ou seja, uma área de vazios urbanos não utilizados ou subutilizados. Cabe, pelo entendimento da comunidade, que o poder público deverá tomar as medidas cabíveis a fim de compatibilizar o uso deste espaço com a proposta feita por eles (mapa 16) e as demandas da região.

Segundo o relato dos moradores, precisa-se ter pressa para se efetivar os estudos técnicos para viabilizar essa obra o quanto antes, pois se não for feita a destinação a que se pretende pela comunidade, pois *“o risco de invadirem o mato pra ocuparem construindo casas é grande e aí, se isso acontecer, eu quero ver sair do papel o C. E. C. da Malvina”* (Morador 1, 2019).

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou analisar a percepção dos moradores da vila Malvina sobre o acesso a cidade a partir dos espaços e equipamentos públicos comunitários de lazer, esporte e cultura. A pesquisa se deu com estabelecimento de contatos sistemáticos e que ainda se mantém com a comunidade e que exigiram abertura, flexibilidade e um profundo processo de reflexão para, em conjunto aos moradores, trazer a tona, a partir do uso do mapeamento participativo, essa dimensão de direito e acesso a cidade que acabamos de apresentar.

A necessidade de elaborar, a partir da proposta feita pela comunidade, para a construção do Centro Esportivo e Cultural da Malvina (C. E. C. – Malvina), um estudo de viabilidade técnica e financeira para a sua implantação indica o potencial para a continuidade deste estudo. Além de ficar evidenciada também a necessidade de um estudo mais detalhado sobre a qualidade dos equipamentos públicos comunitários na região, para buscar, a partir daí, suas respectivas adequações.

Neste trabalho foi possível perceber o potencial de estudos que priorizem a percepção das comunidades, coletivos e movimentos sociais que buscam o direito a cidade. O uso da cartografia social, neste sentido de possibilitar uma leitura diferencial das formas de apropriação e uso do meio urbano, insere-se como uma metodologia proeminente para obtenção de dados que possam vir a subsidiar a elaboração e adequação de políticas públicas, no sentido de efetivarem a justiça social.

É como apontamos mais cedo neste trabalho, “o lugar é uma dimensão física e cultural de nossas vidas, o lar para nossas tradições e memórias e é a partir dele que significamos nossas lutas e nosso futuro”. Buscar a compreensão do passado, a partir da história dos lugares e das memórias a eles associadas, pode ser considerado como um elemento chave para a compreensão das configurações espaciais presentes e pode (assim como deve) ser considerado como um procedimento a se adotar para pesquisas que busquem dimensionar ou esclarecer condições e conflitos sociais vigentes no meio urbano de hoje.

8. REFERENCIAL TEÓRICO-BIBLIOGRÁFICO

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (1986). NBR 9284: **Equipamento Urbano**: classificação. Rio de Janeiro.

BASSANI, V. D. S. **Porto Alegre Desigual: os vários retratos de uma metrópole**; 2008. Disponível em: http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/observatorio/usu_doc/porto_alegre_desigual.pdf. Acesso em: 27 de novembro de 2019.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 3º ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999, 144 p.

CASEY, E. S. **Remembering: A phenomenological study**. Indiana University Press. 1987.

CASTRO, I. E; GOMES, P. C.C; CORRÊA, R.L. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. P. 14-47, 77-166.

COSTA, N. O. et. al. 2016. **Cartografia Social Uma Ferramenta para a Construção do Conhecimento Territorial: Reflexões Teóricas Acerca das Possibilidades de Desenvolvimento do Mapeamento Participativo em Pesquisas Qualitativas**. ACTA Geográfica, Boa Vista, Ed. Esp. V CBEAGT, 2016. p.73-86.

CRAMPTON, J.W; KRYGIER. **Uma introdução à cartografia crítica**. In: ACSELRAD, H. et. al. (Org.). **Cartografias sociais e território**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano Regional, 2008. P. 85 – 111.

DIAS, T. S. **A expansão da ocupação urbana sobre o relevo do município de Porto Alegre – RS**. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

FERRARI, C. **Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo**. São Paulo: Pioneira, 1977, 631 p.

FERREIRA, G. S.; MENEZES, D. B. **Relatório de análise socioeconômica da cidade de Porto Alegre**. Porto Alegre: FEE, 2017.

FRANCO, S. C. **Porto Alegre Guia Histórico**. 2º edição. Porto Alegre: Editora da Universidade - UFRGS, 1992, p. 370.

HARVEY, D. 2008. **O Direito a Cidade**. Trad. Jair Pinheiro (do original: The Right of the city. New Left Review, n. 53 (2008)). Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

HAUSMAN, A. **Aspectos da Geografia Urbana de Porto Alegre: Crescimento Urbano**. In: Boletim Geográfico do Estado do Rio Grande do Sul. Ano VIII nº13 jan-dez, 1963.

HEIDRICH, et. al. 2016. **Estrutura e dinâmicas socioespaciais urbanas no Rio Grande do Sul: transformações em tempos de globalização (1991 – 2010)**. Porto Alegre: Editora Letral 1, 2016. 366 p.

IBGE, 2010. – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico de 2010**.

MAMMARELLA, R.; PESSOA, M.; FERREIRA, G.; TARTARUGA, I. **Estrutura social e organização social do território: Região Metropolitana de Porto Alegre - 1980-2010**. In: FEDOZZI, L.; SOARES, P. (Org.). **Porto Alegre: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. V. 1, p. 133-184.

MEDVEDOVSKI, N. S. et al. 2015. **Áreas Especiais de Interesse Social – A Universidade como parceira na definição das políticas municipais de Habitação Social**.

MORAES, A. et al. 2009. **Plano Municipal de Habitação de Interesse Social. Etapa II – Diagnóstico do Setor Habitacional de Porto Alegre**.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, METROPLAN, PNUD, FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Atlas do desenvolvimento humano da região metropolitana de Porto Alegre**, 2008.

ROLNIK, R. et al. 2007. **Regularização Fundiária Plena - Referências Conceituais**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

ROMANINI, A. **Planejamento urbano & equipamentos urbanos: o caso de Passo Fundo/RS**. *Revista de Arquitetura IMED*, Passo Fundo, v. 1, n. 1, p. 58-70, jul. 2012. ISSN 2318-1109. Disponível em: <https://seer.imed.edu.br/index.php/arqimed/article/view/382>. Acesso em: 30 nov. 2019.

SOUZA, C. F., MULLER, D. M. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2007.

SOUZA, M. L. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

TAVALORI, B. 2016. **Direito à Cidade: Uma Trajetória Conceitual**.

TUAN, YI-FU. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. 1930. Tradução de Livia de Oliveira, São Paulo: Difel, 1983.

TUAN, YI-FU. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1974. 288 pp.

VASCONCELOS, P. A. 2015. **As Metamorfoses do Conceito de Cidade**, 2015.

SIMMEL, G.; PARK, R.E.; WEBER, M. WIRTH, L.; DE LAUWE, P. H. C. **O Fenômeno Urbano**. (org) Otávio Guilherme VELHO. Rio de Janeiro, 1967.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias (do original: *Le Droit à la Ville*. Paris, Éditions Anthropos, 1968). 5ª edição – 2008 – 3ª Reimpressão – 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 1ª ed. Paris: Éditions Anthropos, 1974). Primeira versão: início - fev.2006

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008, 190p. (El espacio. In LEFEBVRE, Henri. Espacio y política: El derecho a la ciudad II. Barcelona: Península, 1976, 190p.

NETO, F. O. L; PAULINO, P. R. O; RIBEIRO, A. M. M. **A cartografia social como instrumento de espacialização dos conflitos territoriais no campo: O caso da Região da Chapada – APODI/RN**. AMBIENTE & EDUCAÇÃO ISSN - 1413-8638 E-ISSN - 2238-5533 v. 21, n.2, p. 60-71, 2016 Edição Especial V CBEAAGT.

9. APÊNDICES

9.1 APENDICE A – ROTEIRO DE PERGUNTAS

Para a Identificação do Grupo Focal:

- Qual a idade dos integrantes e há quanto tempo vivem na comunidade da Vila Malvina, ou arredores?

Para a Elaboração do Mapeamento:

Na vizinhança,

- Quais são os espaços de lazer, esporte e cultura que vocês frequentam?
- Onde eles estão?
- É possível identifica-los no mapa?
- Se sim, aonde?
- Se não, por quê?
- Como é o acesso a esses equipamentos/lugares?
- O que você busca nestes espaços?
- Quanto tempo você tem na semana para dedicar a essas atividades?

No Bairro,

- Quais são os espaços de lazer, esporte e cultura que vocês frequentam?
- Onde eles estão?
- É possível identifica-los no mapa?
- Se sim, aonde?
- Se não, por quê?
- Como é o acesso a esses equipamentos/lugares?
- O que você busca nestes espaços?
- Quanto tempo você tem para dedicar a essas atividades?

Geral,

- Nos espaços que você frequenta, quais são as condições para o uso deles (manutenção)? (Identifique o lugar o qual você se refere antes).
- Na sua região, existem equipamentos/espaços de lazer, esporte e cultura ociosos? Se sim, sabe dizer o motivo?

- Você consegue identificar no mapa áreas com potencial para terem o uso destinado ao lazer, esporte e cultura? Se sim, identifique.
- Qual a importância de se ter garantido o acesso a esses espaços/equipamentos de lazer, esporte e cultura para você?