

PROJETO ORLA: ANÁLISE PRELIMINAR DOS EQUIPAMENTOS DE ESPORTE E LAZER DA PRAIA DE ATALAIA EM ARACAJU/SE

Diego de Sousa Mendes (Prof. Ms. DEF/UFS)

Sérgio Dorenski D. Ribeiro (Prof. Dndo. DEF/UFS)

Cristiano Mezzaroba (Prof. Ms. DEF/UFS)

Aliomar de Carvalho Santos (Licenciado em Educação Física DEF/UFS)

Paula Araújo (Licenciada em Educação Física pela UFS)

Luciana Caroline P. Garcia (Licenciada em Educação Física pela UNIT)

Tamires Santos Oliveira (Acadêmica DEF/UFS – Bolsista Rede Cedes/M.E.)

Silvan Menezes dos Santos (Acadêmico DEF/UFS – Bolsista Rede Cedes/M.E.)

Resumo

O presente trabalho trata-se de uma pesquisa em andamento que busca analisar a infraestrutura de esporte e de lazer da nova orla da praia de Atalaia em Aracaju/SE. O estudo pretende identificar a implantação, manutenção e uso da infra-estrutura dos equipamentos de esporte e lazer no referido espaço, considerando as demandas e necessidades da população, bem como a orientação de políticas públicas de esporte e lazer em Aracaju.

Palavras-Chaves: Equipamentos de Lazer, Políticas Públicas, Espaço Público.

ORLA PROJECT: PRELIMINARY ANALYSIS OF EQUIPMENT FOR SPORTS AND LEISURE IN THE BEACH OF ATALAIA ARACAJU/SE

Abstract

This paper analyzes the infrastructure of the Atalaia beach sport and leisure from Aracaju / SE. The study aims to identify the deployment, maintenance and use of infrastructure for sports and leisure equipments. Coastline watchman, considering the demands and needs of the population, as well as the orientation of public policies for sport and leisure in Aracaju.

Keywords: Leisure Equipment; Public Policy; Public space.

PROYECTO ORLA: ANÁLISIS PRELIMINAR DE MATERIAL DEPORTIVO Y DE OCIO EN LA PLAYA DE ARACAJU ATALAIA / SE

Resumen

Este trabajo analiza la infraestructura del deporte y de ocio de que el nuevo borde de la playa de Atalaia Aracaju / SE. El estudio tiene como objetivo identificar el despliegue, mantenimiento y uso de equipos de infraestructura para el deporte y el ocio vigilante Litoral, teniendo en cuenta las demandas y necesidades de la población, así como la orientación de las políticas públicas para el deporte y el ocio en Aracaju.

Palabras claves: Equipo de Ocio, Política Pública; Espacio Público.

A Orla de Atalaia e seus equipamentos de esporte e lazer como problemática de pesquisa: notas iniciais

A nova Orla da Praia de Atalaia em Aracaju/SE se constitui em um cartão postal da cidade. Reformulada com diversos equipamentos para as práticas esportivas e de lazer, configura-se como um local “ideal” no tocante às opções de lazer para os aracajuanos e turistas que visitam a cidade.

Este espaço é considerado atualmente uma das mais belas e equipadas orlas do país, sendo totalmente preparado para o turismo, lazer e entretenimento. Com 6 km de extensão, tem iluminação para uso noturno, espaços culturais e um complexo de bares e restaurantes. Possui equipamentos de ginástica, banheiros, ciclovia com mais de 5 mil metros de extensão, parques infantis, caramanchões, passarelas de acesso ao mar, espaço tenístico com 12 (doze) quadras, espaço de vôlei de praia, campo de futebol de areia, parede de escaladas, complexo de esportes radicais com rampas de skate, estacionamentos com capacidade de 1.359 automóveis, além de um Centro de Arte e Cultura de Sergipe com 1.610 m², que abriga 48 boxes. O espaço dispõe ainda de bancas de revistas, refletores de luz, telefones públicos, placas de informações, fontes luminosas, delegacia para turista, lagos, rede hoteleira, monumentos históricos, pista de MotoCross e kartódromo¹, entre outras.

Apesar da Orla de Atalaia constituir-se como um espaço eminentemente público, diferentes equipamentos de esporte e lazer encontram-se marcados pela lógica da privatização. Diante de tal fato, parte da população local encontra dificuldade de acesso à bens e práticas situados na Orla, devido à cerceamentos econômicos ou pela ausência de políticas públicas atentas às necessidades sociais de transporte, segurança pública, manutenção dos equipamentos etc.

Desta constatação inicial surgiu o “Projeto Orla”, uma proposta de estudo em andamento sobre a infra-estrutura, ocupação, acessibilidade e políticas públicas de Esporte e Lazer da Orla de Atalaia, em Aracaju, visando identificar pontos que possam sugerir melhoria da qualidade do serviço oferecido à sociedade, especialmente pelo setor público.

O projeto foi elaborado para ser desenvolvido a partir de três eixos centrais: 1. O levantamento e a análise dos equipamentos de Esporte e Lazer situados na Orla de Atalaia (suas condições estruturais e ocupação); 2. Identificação e Análise dos grupos (“tribos”) frequentadores da orla (formas de apropriação dos equipamentos, demandas e significados atribuídos a esses por grupos específicos); 3. A gestão e políticas públicas da/para Orla de Atalaia (relação entre esfera pública e privada, políticas públicas para esporte e lazer).

O presente artigo, entretanto, pretende apresentar ao leitor os dados e análises iniciais contidos no primeiro eixo do projeto, quer seja, do levantamento e da análise dos equipamentos de Esporte e Lazer da Orla de Atalaia, bem como suas condições estruturais e forma de ocupação pelo público.

Entendemos que ao administrador público é importante que existam estratégias para identificar e mapear a infra-estrutura dos espaços e equipamentos de esporte e lazer e as formas de ocupação, a fim de que seus esforços, no sentido da abrangência do acesso e da qualidade da infra-estrutura, possam ser reorientados quando necessários.

¹ Informações extraídas do site: <http://www.orladeatalaia.com.br>

Procedimentos metodológicos

No tocante aos aspectos metodológicos, este estudo parte da perspectiva Descritiva de pesquisa, numa abordagem Qualitativa. Tem por característica a descrição interpretativa dos sujeitos e das situações envolvidas com o máximo de abrangência e detalhamento sobre os fatos e fenômenos investigados (TRIVIÑOS, 1987).

A coleta de dados foi realizada por meio de observação direta do espaço da Orla de Atalaia e seus equipamentos de Esporte e Lazer durante um período de dois meses, Maio e Junho de 2010. Devido à extensão do campo de pesquisa, a Orla foi dividida estratégica/didaticamente em 3 setores de 2 Km, aproximadamente, e os pesquisadores divididos em 3 subgrupos, cada qual responsável pela observação de um setor. As observações foram feitas de maneira assistemática, de acordo com a disponibilidade de horário dos pesquisadores, sendo garantido, no entanto, em cada setor, observações repetidas em turnos distintos (diurno e noturno), bem como em dias da semana e fins de semana, considerando que supostamente os horários de maior fluxo na Orla de Atalaia são pela noite e aos fins de semana.

O registro das observações dos equipamentos da Orla de Atalaia está sendo realizado a partir do uso de diário de campo, bem como de registro de imagens com máquina fotográfica digital. Já para o tratamento dos dados, todos os elementos dos diários de campo (construído por cada pesquisador/observador) foram digitalizados utilizando os *softwares Microsoft Word e Microsoft Excel*, versão 2007, e submetidos à *análise de conteúdo*, a partir da perspectiva de Bardin (1977).

Os espaços e os equipamentos de esporte e lazer situados na problemática da urbanidade

A realização de estudos de mapeamento e análise de espaços e equipamentos de esporte e lazer articulados às perspectivas de desenvolvimento de políticas públicas, embora seja uma tendência crescente na realidade brasileira, ainda necessita de ampliações. A composição de pesquisas com tais características é o ponto de partida para consolidação de um diálogo aberto e rigoroso entre o poder público e as demandas sociais contemporâneas referentes ao esporte e lazer.

Conforme aponta Pinto *et al.* (2008), a partir dos anos de 1980 a produção acadêmica sobre o lazer nos cursos brasileiros de Educação Física foi vastamente ampliada, “sendo criados inúmeros Grupos de Estudos, criados Bacharelados em Lazer no nível de graduação, realizados vários cursos de especialização lato senso, incluídas linhas de pesquisa em Lazer em Cursos de Mestrado e , atualmente, criado o Mestrado – strictu sensu – em Lazer na UFMG” (p.50). Esse fato trouxe desdobramentos também para a produção acadêmica vinculada aos estudos de infra-estrutura de esporte e lazer. Os estudos que se situam nessa linha começam a surgir no cenário nacional com maior frequência nos últimos anos da década de 1990 e ao longo dos anos iniciais do século XXI.

Antes de entrarmos na discussão específica sobre os espaços e equipamentos de esporte e lazer, buscamos deixar claro que trabalhamos nesse estudo com um entendimento de lazer situado no escopo mais amplo das transformações sociais em curso no mundo do trabalho, centrando-se nas determinações que atravessam a esfera

política, especialmente, aquelas relativas à desintegração dos direitos sociais, em que o lazer pode se prestar à educação/formação para a cidadania. Para tal, tomamos como referência o conceito de *lazerania*, empreendido por Mascarenhas (2004. p. 74-75), que se refere à:

possibilidade de apropriação do lazer como um tempo e espaço para a prática da liberdade, isto é, para o exercício da cidadania, busca traduzir a qualidade social e popular de uma sociedade cujo direito ao lazer tem seu reconhecimento alicerçado sobre princípios como planificação, participação, autonomia, organização, transformação, justiça e democracia, deixando de ser monopólio ou instrumento daqueles que concentram o poder econômico.

Dito isso, julgamos procedente compreender a problemática dos espaços e equipamentos de lazer na contemporaneidade, a partir de um olhar sobre o processo de urbanização. Para Henri Lefebvre (1969), filósofo e sociólogo francês, em sua obra “O direito à cidade”, a industrialização é um ponto marcante para a apresentação da problemática urbana. O autor aponta que a cidade precede o processo de industrialização, mas esse marca definitivamente a configuração e a lógica urbana.

A organização social das cidades se transforma com a industrialização e o capitalismo, tornando-se lugar de produção e acumulação de bens materiais, bem como de riquezas, conhecimentos, técnicas e obras. Os centros urbanos passam a ser ocupados em grande escala por massas migratórias que abandonam o campo em busca das promessas da vida moderna nas cidades. Os centros das cidades se configuram como espaços comerciais e de oferta de bens e serviços, agregando ao seu redor a burguesia, bem como comerciantes emergentes. É também no centro das cidades que se localizam os espaços de cultura e arte. Isoladas dos centros comerciais, os trabalhadores e recém chegados se aglomeram nas periferias das cidades, consolidando os bolsões de pobreza e caos urbano. As indústrias inicialmente se instalam também nas periferias das cidades e não necessariamente junto aos bairros do operariado.

As cidades, após o processo de industrialização, para Lefebvre (1969), mantêm dialeticamente *valor de uso* (marca característica do que ele chama de “obra”) e *valor de troca* (marca característica do “produto”). O *valor de troca*, aos poucos, contamina a lógica das cidades e de seus espaços, transformando-os em lugar de consumo. Os parques, os centros de cultura e arte, tudo passa a ser pensando em função do consumismo. Surge, então, o que Lefebvre (1969) denomina de áreas ou núcleos, demarcações específicas nos centros urbanos que sobrevivem apenas pelas qualidades estéticas ou possibilidade de lazer: monumentos, espaços para festas, diversão etc.

O núcleo urbano torna-se assim produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, suburbana. Sobrevive graças a esse duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. (LEFEBVRE, 1969, p 17)

A racionalidade, típica da época, representada pela organização centralizadora do poder na figura do Estado se vê diante da necessidade de tentar (re)organizar as cidades em prol da higienização social (leia-se divisão de classes) e reordenação dos centros urbanos. Segundo Pellegrini (1999, p. 26), “as classes dirigentes ou dominantes criam estratégias para remanejar a cidade, que são essencialmente estratégias de classe”. A

autora cita como exemplo o caso da reforma urbanística de Paris, no século XIX, em que foram construídos os famosos *boulevards*, amplas avenidas e espaços vazios que varreram as massas populares das regiões de circulação urbana burguesa. Surge na mesma época em Paris, os *habitats*, moradias populares que atendiam a um conceito funcional e abstrato e que geraram uma periferia desurbanizada e dependente da cidade.

Essa lógica de urbanismo dos séculos iniciais do período moderno fez incorporar a noção do *habitats* às cidades. Os espaços urbanos foram sendo preenchidos pela especulação imobiliária, enquanto os espaços para encontros, para festas e agremiações populares foram sendo subsumidos ou condicionados à segundo plano.

A cidade contemporânea guarda em grande parte traços de sua edificação moderna, sejam no que se refere à sua arquitetura, ou mesmo quanto à racionalidade que a subjaz. Deste modo, o aumento demográfico populacional presente nas cidades modernas não foi acompanhado do desenvolvimento de infra-estrutura adequada, gerando abismos sociais, divisões territoriais entre os centros concentradores de benefícios e a escassez de recursos nas periferias, além descompassos no que se refere à existência, concentração e possibilidade de acesso à espaços e equipamentos de lazer² (MARCELLINO, 2007).

O processo de valorização da cidade enquanto produto diluiu seu *valor de uso*, especialmente no que se refere às perspectivas de encontros humanos, supervalorizando suas potencialidades econômicas, constituindo-a em mais uma mercadoria. Nessa condição, a especulação imobiliária passou a investir numa expansão vertical das cidades, supervalorizando as áreas centrais, que normalmente possuem pouco espaço para construção civil e estimulando o crescimento horizontal. De um lado o poder público é colocado cada vez mais à parte da construção de equipamentos públicos de lazer, dando espaço aos empreendimentos privados, de outro, o aumento da malha urbana dificulta a extensão de recursos às regiões mais afastadas.

Como consequências gerais, temos o isolamento entre os habitantes e desses com a cidade, gerando uma crescente ética individualista. Para Zygmunt Bauman, o indivíduo é o pior inimigo da cidadania e, portanto, das decisões que afetam diretamente a vida da cidade.

O ‘cidadão’ é uma pessoa que tende a buscar seu próprio bem-estar através do bem-estar da cidade - enquanto o indivíduo tende a ser morno, cético ou prudente em relação à ‘causa comum’, ao ‘bem comum’, à ‘boa sociedade’ ou à ‘sociedade justa’. (BAUMAN, 2001, p.44)

Nesse contexto, o cidadão cada vez mais é privado de acesso a bens de lazer, ou, então, se vê exposto à “opções” que impõem restrições à parte da população por questões econômicas, como nos casos dos *shoppings*. Marcellino (2007, p. 18) nos lembra que os equipamentos urbanos de lazer, muitas vezes são assumidos pela iniciativa privada apenas como empreendimentos para atrair o consumidor. “As possibilidades oferecidas em termos de lucro são os critérios levados em conta para a construção e manutenção em funcionamento dos equipamentos de lazer”.

² Nesse estudo, consideramos os conceitos de espaço e equipamento de lazer distintamente. Segundo Santini (1993), os *equipamentos* se referem aos objetos que organizam um determinado espaço em função de determinada atividade, enquanto o *espaço* é entendido como o suporte territorial/geográfico para os equipamentos. Assim, “conclui-se que é possível se exercer atividades de lazer sem um equipamento, mas não é possível o lazer sem a existência de um espaço” (MARCELLINO, 2007, p. 15-16).

No entanto, compactuamos com Padilha (2003) que os equipamentos de esporte e lazer não podem ser vistos apenas da perspectiva do mercado, devendo ser considerados em suas múltiplas possibilidades de significados, permitindo um lazer público e irrestrito à população. Desta maneira, as políticas voltadas ao lazer é preciso considerar a integração de uma rede de equipamentos específicos e não específicos, conforme sugere Requixa (1980):

Como equipamentos não específicos entende os que, na origem, não foram construídos para a prática das atividades de lazer, mas que depois tiveram sua destinação específica alterada, de forma parcial ou total, criando-se espaços para aquelas atividades. [...] Entre esses equipamentos não específicos estão: o lar, a rua, o bar, a escola, etc. Já os equipamentos específicos são construídos com essa finalidade, podendo ser classificados pelo tamanho, atendimento aos conteúdos culturais, ou outros critérios. (REQUIXA, 1980 apud MARCELLINO, 2007, p. 16)

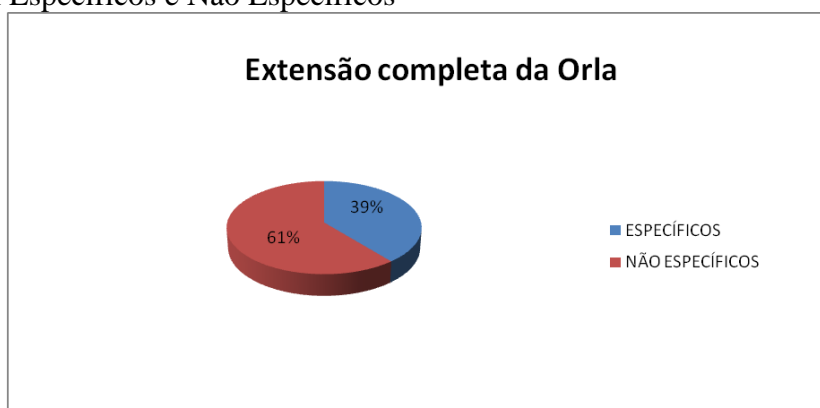
Outrossim, pensamos que para as cidades hodiernas deve haver uma política de estado, intersetorial (considerando a educação, saúde, esporte etc), para o âmbito do lazer, que considere, entre outras coisas a construção e manutenção de equipamentos de esporte e lazer às possibilidades de gestão participativa e popular, políticas de acessibilidade e auto-sustentabilidade, de organização urbana, de redução do tempo de trabalho etc.

Os equipamentos de esporte e lazer na Orla de Atalaia: levantamento preliminar

Em relação aos dados, nossa pesquisa possibilitou levantar até o presente momento um total de 133 equipamentos de esporte e lazer existentes ao longo dos 6 km de extensão da Orla de Atalaia. Contudo essa catalogação continua em andamento. A quantificação desses dados, somada às observações do campo nos permitiu classificar esses equipamentos quanto à sua natureza (equipamento específico ou não específico de esporte e lazer); à forma/condição de gestão (público ou privatizado); e às atividades aos quais são destinados. Além dos equipamentos de lazer foram levantados também os aparatos que dão suporte ao espaço em que esses equipamentos se encontram – a Orla de Atalaia.

Constatamos que a maior parte dos equipamentos de lazer da Orla não são específicos, enquanto 39% dos objetos que se encontram nesse espaço são destinados especificamente às atividades de lazer.

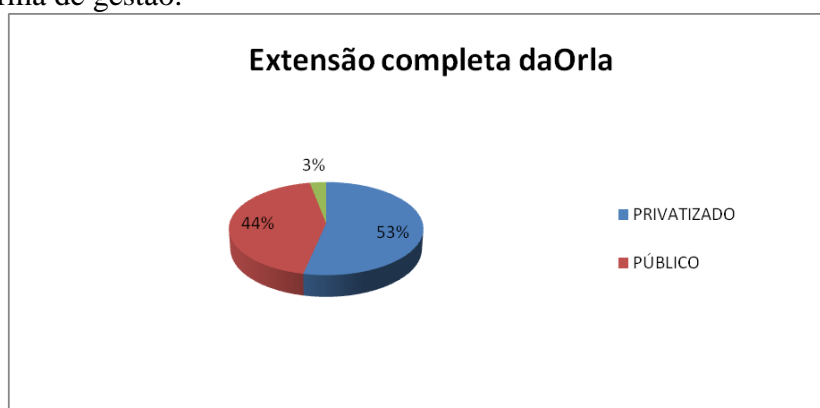
Gráfico 1 – Classificação dos Equipamentos de lazer de toda extensão da Orla de Atalaia em Específicos e Não Específicos



Como em toda extensão da Orla há restaurantes, bares e lanchonetes, barracas de alimentação, comidas típicas etc, o número de equipamentos não específicos se destacou. Praticamente todos os equipamentos específicos de lazer como quadras esportivas, parques infantis entre outros são sempre rodeados por bares e lanchonetes estabelecidos na Orla. Durante a noite e aos fins de semana a quantidade de barracas e carros destinados à venda de alimentos e bebidas aumenta significativamente no entornos dos principais equipamentos específicos.

Quanto à forma de gestão, pudemos constatar que a 53% dos equipamentos de esporte e lazer da Orla de Atalaia são privatizados, ou seja, têm em sua lógica de gerenciamento questões mercadológicas ou da obtenção de lucro com a oferta de bens e serviços. Essa forma de gestão é possível devido ao sistema de concessões públicas que é legitimado pelo Estado – em busca da efetivação de uma parceria público-privado na gestão e manutenção da Orla³. Foi possível constatar também que os equipamentos mais recentes da Orla tem sido construído em parceria com entidades privadas como é o de um caso do Kartódromo e de uma Pista de Motocross.

Gráfico 2 - Classificação dos Equipamentos de lazer de toda extensão da Orla de Atalaia quanto à forma de gestão.



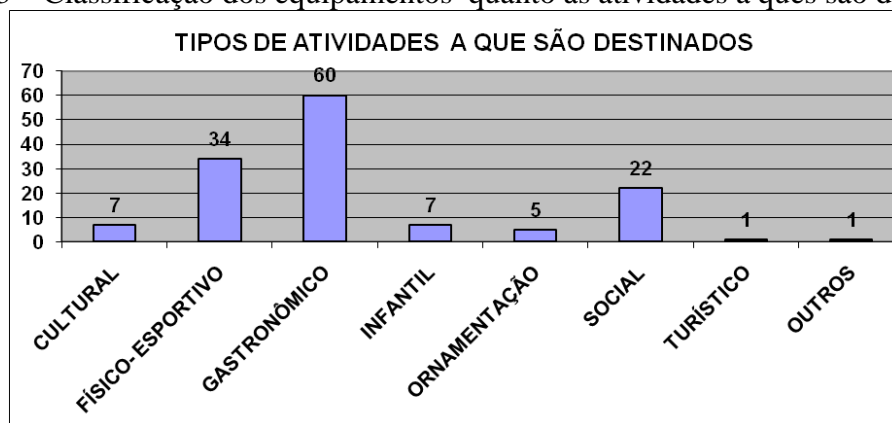
³ A questão da relação público-privado na Orla constitui-se em um eixo de análise do estudo. Contudo, nesse momento esse assunto não será tratado com maior profundidade pelo fato da coleta e análise dos dados referentes à essa temática ainda não estarem completos.

Há também equipamentos que a gestão é partilhada entre empresas privadas e a gestão pública (3%), como é o caso do “*Mundo da Criança*”, um complexo de parques infantis situados na Orla. Nesse equipamento convivem gangorras, balanços e outros brinquedos de caráter público, em que não há qualquer restrição ou imposição de taxas para seu uso, e outros brinquedos de iniciativa privada com fins lucrativos que não são revertidos ao bem público, como são os casos de um carrossel, um mini-kart e um espaço para circulação de carrinhos eletrônicos alugados. Esses brinquedos são de caráter privado e são cobradas taxas de uso. Os demais 44% dos equipamentos têm caráter eminentemente público e gratuito.

As observações revelaram que a maior parte dos equipamentos de caráter privatizado se situam nas extremidades da Orla, isto porque na zona norte da Orla se situa a maior parte dos grande hotéis, ao passo que na zona sul há ampla rede de bares e restaurantes.

Quanto às atividades aos quais os equipamentos são destinados, chegamos à formulação de oito categorias diferentes: **Cultural** – se refere à equipamentos que tem como função o fomento, a produção e a divulgação da cultura, tal como galeria de arte, monumentos históricos etc; **Físico-Esportivo** – equipamentos destinados às diferentes práticas corporais, como jogos de tabuleiros, caminhadas, ginástica, esportes etc; **Gastronômico** – são voltados à gastronomia, tais como bares, restaurantes, lanchonetes; **Infantil** – equipamentos voltados ao público infantil, a exemplo dos parques, trezinhos etc; **Ornamentação** – equipamentos de embelezamento da Orla e que se dedicam à apreciação estética dos visitantes (fontes luminosas, lagos etc); **Social** – estruturas destinadas a sociabilidade ou ao convívio social, tal com salão de dança, mesas de piqueniques etc; **Turístico** – equipamentos voltados à atividades de turismo específicas como o Oceanário; **Outros** – equipamentos que não foram enquadrados em nenhuma das demais categorias. Nessa classificação alguns equipamentos foram enquadrados em mais de uma categoria.

Gráfico 3 – Classificação dos equipamentos quanto às atividades a que são destinados

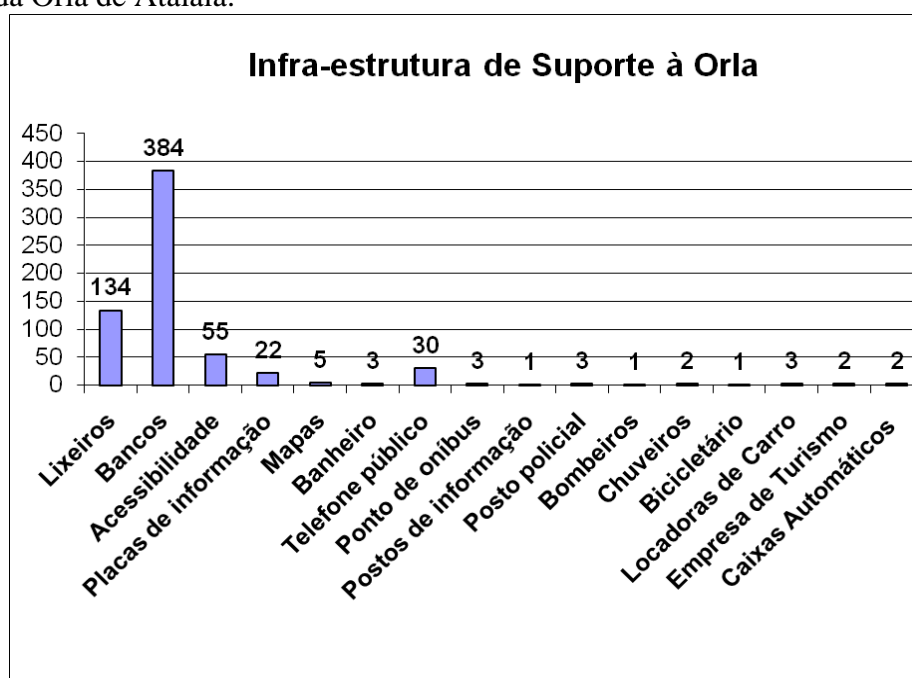


A pesquisa têm revelado que a maior parte dos equipamentos se destinam à atividades gastronômicas, como restaurantes e bares, seguidos dos equipamentos físicos-esportivos e daqueles voltados à sociabilidade. Chama a atenção a pequena quantidade de equipamentos voltados à cultura e ao público infantil, destacando o caráter hegemônico que as atividades físico-esportivas possuem nesse âmbito. Enfatizamos, ainda, que os equipamentos destinados à gastronomia são todos de cunho privatizado, o que explica em grande medida sua maior frequência, evidenciando que o

setor privado tem maior representatividade no principal espaço público de esporte e lazer de Aracaju.

Além dos equipamentos de esporte e lazer, a Orla de Atalaia possui uma vasta infra-estrutura que dá suporte a esses equipamentos, tais como lixeiras, placas de sinalização, banheiros públicos etc. Segundo nossa análise, toda extensão da Orla é repleta de bancos e lixeiras. Esses materiais são encontrados em maior número do que os demais elementos considerados no estudo. É possível aferir que são bem distribuídos espacialmente e em quantidade suficiente, no entanto, foi constatado que muitos lixeiros estão em más condições ou destruídos, seja por atos de depreciação do patrimônio público por parte do público ou mesmo por condições de desgaste natural, pelas condições climáticas.

Gráfico 4 – Infra-estrutura física e material de suporte aos equipamentos de esporte e lazer da Orla de Atalaia.



Ainda com relação à infra-estrutura, pudemos constatar a quantidade insuficiente de banheiros públicos, apenas 3, em 6 km de extensão. Cada um desses banheiros contém divisões para público masculino, feminino e para deficientes físicos. As observações revelaram que dois desses banheiros não ficavam abertos ao público em boa parte do dia, sendo mais frequente sua abertura aos finais de semanas e à noite – momentos de maior movimento. Apenas um dos banheiros ficava aberto das 8 às 20 horas todos os dias, fechando somente no horário das 12 às 14 horas.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

O presente trabalho tem possibilitado compreender melhor as possibilidades de lazer dos aracajuanos no que se refere as condições estruturais da Orla de Atalaia. De modo geral, pudemos constatar que a Orla é mais esvaziada durante os dias da semana e no período diurno. Durante a manhã funcionários fazem a limpeza e manutenção de todo o espaço e os equipamentos privatizados se encontram fechados. Já pela noite e

principalmente no final de semana percebemos a presença marcante de crianças e jovens nas quadras jogando futsal, crianças brincando nos parquinhos e pessoas fazendo caminhada, correndo ou andando de bicicleta.

Pudemos observar, ainda, a presença de viaturas policiais passando por toda extensão, o que nos sugere que a Orla conta com um sistema de segurança, no entanto, nos faltam nesse momento dados mais precisos para avaliar a eficiência desse sistema. Em relação ao transporte público, verificamos que os pontos de ônibus na maioria das vezes estavam vazios durante o dia e que não há ônibus suficiente em toda extensão da Orla. Os itens de suporte como telefones públicos, os lixeiros, bancos, mapas, placas de informações na sua maioria estão conservadas, embora haja também muitos telefones e lixeiras destruídas pela própria população ou pelas condições climáticas.

Constatamos que a Orla é ocupada por pessoas de ambos os sexos e de todas as idades, com diferentes interesses no que se refere às práticas de lazer. É possível notar que em quase toda extensão da Orla os equipamentos privatizados são frequentes, especialmente no que se refere àqueles voltados à gastronomia e às práticas físico-esportivas. Embora, em relação a esses últimos também há diferentes possibilidades abertas ao público.

Os dados preliminares do estudo apontam ainda que há escassez de políticas públicas voltadas à acessibilidade dos cidadãos, visto a falta de planejamento de transporte público adequado ou mesmo de políticas de acesso da população aos bens que se encontram privatizados na Orla, caso do Kartódromo, Motocross, Oceanário, etc. Deste modo, pensamos ser urgente a implantações de políticas públicas não só de manutenção física do espaço da Orla e de seus equipamentos, bem como de incentivo à participação e gestão popular, de acesso irrestrito aos bens e práticas desse local, além do incentivo de utilização desse espaço nos horários de menor fluxo através de parcerias com as redes públicas de educação e outras.

REFERÊNCIAS

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. RJ: Paz e Terra, 1969.

MARCELLINO, N.C. (org). **Espaços e Equipamentos de Lazer em Região Metropolitana**. Curitiba: OPUS, 2007.

MASCARENHAS, F. “Lazerania” também é conquista: tendências e desafios na era do mercado. **Revista Movimento**, Porto Alegre, v. 10, n. 2, p.73-90, maio/agosto de 2004.

PADILHA, V. **Shopping Center: a catedral das mercadorias e do lazer reificado**. Tese (Doutorado em ciências sociais), IFICH, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

PELLEGRINI, A.D. **Os contrastes do ambiente urbano: espaço vazio e espaço de lazer**, 1999. Dissertação (Mestrado em EF.) Unicamp. Campinas: 1999. 185 p.

PINTO, L.M.S.M. *et al.* O lazer. In: PINTO, L.M.S.M. *et al.* (Org). **Brincar, Jogar, Viver: intersectorialidade com o PELC** – Volume I, n 1, Novembro de 2008.

REQUIXA, R. **Sugestões de diretrizes para uma política nacional de lazer**. São Paulo: SESC, 1980.

SANTINI, R.C.G. **Dimensões do Lazer e da Recreação**. Questões espaciais, sociais e psicológicas. São Paulo: Ed. Angelotti, 1993.

TRIVINÕS, A.N.S. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: a pesquisa qualitativa em Educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

CONTATO: R. Jordão de Oliveira, n° 96,
Bairro Atalaia, Aracaju-SE.
Email: diegomendes20@yahoo.com.br