

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM DIREITO**

MARCELO SGARBOSSA

**A IMPORTÂNCIA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS E DA MOBILIDADE
URBANA PARA A DEMOCRACIA EM PORTO ALEGRE**

**Porto Alegre
Março/2015**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM DIREITO**

MARCELO SGARBOSSA

**A IMPORTÂNCIA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS E DA MOBILIDADE
URBANA PARA A DEMOCRACIA EM PORTO ALEGRE**

*Tese de Doutorado do Curso de Pós-Graduação em
Direito da Universidade Federal do Rio Grande do
Sul sob orientação do Professor José Alcebíades de
Oliveira Junior.*

Porto Alegre
Março/2015

Tese defendida por Marcelo Sgarbossa, perante o Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em _01_ de _abril_ de 2015, na área de Fundamentos Teórico-Filosóficos da Experiência Jurídica, submetida à banca examinadora, a qual lhe atribuiu a nota: _9,5_, correspondente ao grau: _A_.

Observações:

Doutor José Alcebíades de Oliveira Junior (orientador)

Doutor Leonardo da Rocha de Souza

Doutor Lucas Pizzolatto Konzen

Doutor Rogério Gesta Leal

Doutor Rui Portanova

À família, aos amigos e amigas.

Agradeço ao Professor Doutor José Alcebíades de Oliveira Junior por ter ajudado a superar a complexidade do desafio através da valiosa orientação.

Ao Professor Doutor Luigi Bobbio, que influenciou de forma definitiva minha trajetória acadêmica e política.

À minha esposa Daro, minha filha Sara e meu filho Omar, meus pais, irmãos e todos os familiares, amigos e amigas que ajudaram a cumprir a tarefa. E aos membros da banca examinadora, que apontaram as deficiências do trabalho, e que deverão ser corrigidas.

“Se você não sair do computador, não vou ser mais tua amiga!”

Sara, minha filha.

“Papaia, Papaia: Passiá! Passiá! Passiá!”

Omar, meu filho.

RESUMO

A democracia e as decisões oriundas das instituições públicas se realizam de forma legítima se os cidadãos conseguem participar e interagir, trocando argumentos dos prós e contras sobre determinada questão que envolve o bem comum da sociedade e da cidade. O modo de vida nas cidades, influenciados inclusive por variáveis relacionadas ao urbanismo e ao desenho urbano, acabam por transferir o momento deste encontro para os espaços públicos abertos – aí incluídos as vias públicas - por onde as pessoas inevitavelmente entram em contato. A preocupação com os espaços públicos abertos é tema recorrente na história da cidade de Porto Alegre há pelo menos quatro décadas, o que pode ser verificado pela análise do tratamento institucional dado ao tema. No entanto, mesmo com o passar do tempo, os problemas de mobilidade urbana persistem, e inclusive se acentuam, fruto das decisões do Poder Executivo local que acabam por inverter a prioridade, consolidando e incentivando a utilização do automóvel como modal de transporte preferencial, resultando no afastamento das pessoas e na dificuldade de interação. Movimentos sociais surgem em oposição a estas políticas, e a bicicleta se torna instrumento e símbolo para a retomada da escala humana da cidade como lugar do encontro, da interação, e da democracia.

Palavras chaves: Democracia - Espaços Públicos Abertos - Mobilidade Urbana - Cidadania

ABSTRACT

Decisions taken by public institutions – as democracy itself – can be considered legitimate and function as such, when citizens are able to participate and interact, exchanging arguments of the pros and cons on an issue that involves the common good of society and the city. The urban way of life – influenced by Urbanism and urban design related factors – end up transferring that meeting point to the public spaces – including public thoroughfares – where people, inevitably, come in contact with each other. Dealing with open public spaces is a recurring subject and often reason for concern in Porto Alegre; it has been so for about four decades at least; this can be verified by analysing how public institutions have dealt with this issue. As a matter of fact, urban mobility related problems persist, and get even worse, as a consequence of decisions taken by the local government, which end up reverting priorities: the use of the automobile as a preferred mode of transportation is further encouraged and consolidated. People get more isolated, interaction is more difficult. Social movements arise, opposing such policies; the bicycle becomes a tool and a symbol for regaining the human scale of the city as a place of meeting, of interacting, and of democracy.

Keywords: Democracy – Public Open Space – Urban Mobility - Citizenship

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO I – QUESTÕES RELACIONADAS AOS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS E A DEMOCRACIA.....	14
1.1 - Que tipo de problema é a cidade?.....	14
1.2 – Deliberação e experiências concretas.....	30
1.3 – Conceito e bases teóricas sobre os quais se assenta o direito nos e aos espaços públicos abertos.....	54
CAPÍTULO II – A INSTITUCIONALIDADE E OS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS: O DEBATE DO CÓDIGO DE POSTURAS DE 1975 NA CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE AO PROJETO DE CÓDIGO MUNICIPAL DE CONVIVÊNCIA DEMOCRÁTICA.....	61
2.1 – A limpeza urbana e os espaços públicos abertos.....	62
2.2 - A calçada como espaço público da atividade econômica e do conflito da cidade.....	68
2.3 – Os parques e praças.....	84
2.4 – O ruído nos espaços públicos: a poluição sonora e o debate recorrente dos fogos de artifício.....	90
2.5 - A problemática do transporte individual e coletivo.....	93
CAPÍTULO III – DEFESA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS E DA MOBILIDADE URBANA EM PORTO ALEGRE.....	102
3.1 – A importância dos espaços públicos abertos em Porto Alegre para a democracia.....	102
3.2 – A emergência da mobilidade urbana em Porto Alegre.....	130
3.3 – A bicicleta como símbolo de uma cidade mais humana e democrática.....	136
CONCLUSÃO.....	143
BIBLIOGRAFIA.....	150
ANEXO I.....	165

INTRODUÇÃO

A democracia – e as decisões oriundas de seus processos - está necessariamente relacionada com a noção de legitimidade: quanto mais legítimo, mas eficiente e mais eficaz, e mais aceita, e respeitada, e acertada, e aprovada, e duradoura, e pedagógica, e mais força terá a decisão – seja ela aprovação de uma norma, seja uma intervenção urbana – perante a cidadania.

Assim, o problema central que a presente tese levanta é o fato que as decisões tomadas junto às instituições políticas, majoritariamente espaços públicos fechados – notadamente em prédios públicos - apresentam, ainda que a cidadania seja formalmente convidada a participar, baixa a participação, o que resulta na baixa legitimação das decisões tomadas. O resultado, no mais das vezes, é uma série de oposições de todas as ordens.

Por outro lado – e esta é a hipótese central deste trabalho - as ruas, as praças, os parques, as calçadas, os largos, e demais espaços públicos abertos por onde circulam as pessoas nas cidades também devem ser reconhecidos como lugares em que a institucionalidade deve estar para ouvir a cidadania, qualificando e legitimando a tomada de decisão. Com efeito, estes locais da cidade se constituem no palco onde ocorre em maior quantidade os encontros pessoais, a comunicação direta, as manifestações, as trocas presenciais, as interações reais entre cidadãos e cidadãs. Portanto, sem ignorar outros lugares onde os processos democráticos também ocorrem, é possível afirmar que, ainda que de maneira informal e não estruturada, o contínuo afrentar de opiniões e argumentos a favor ou contra determinada questão que afeta a coletividade faz com que sejam esses os locais onde a comunicação ocorra de forma pessoal e a democracia, neste sentido, também ali se realize. A mobilidade urbana, principalmente aquela feita de forma não motorizada e que permite o contato no ato de ir e vir, se torna cada vez mais central nas sociedades democráticas.

O objetivo central da tese é demonstrar de que forma os espaços públicos abertos nas cidades – aqui incluídos os locais das cidades por onde transitam as pessoas - se constituem no local privilegiado do processo democrático. Para alcançar esta meta central, objetivos específicos foram trilhados: o primeiro deles foi o de buscar embasamento teórico para comprovar a hipótese levantada. Na seqüência, a partir da análise do caso da cidade de Porto Alegre, buscou-se na história institucional da cidade – a partir de análise documental da Câmara Municipal – a forma de tratamento dado aos referidos espaços. Da mesma forma, como objetivo específico buscado, foi o de demonstrar, sempre limitado na cidade em Porto Alegre, a necessidade da defesa dos espaços públicos abertos – aí incluídos os de circulação – no intuito de garantir e promover a interação social.

Adota-se, na primeira parte do trabalho, como método de abordagem, o hipotético-dedutivo, partindo do geral da teoria da democracia deliberativa – no sentido de sua aplicação prática, segundo a doutrina de Luigi Bobbio -, para o particular, buscando uma possível relação entre os processos deliberativos estruturados e a interação nos espaços públicos abertos. O segundo capítulo é marcado pela pesquisa documental, através da análise das atas das Sessões na Câmara Municipal. No terceiro capítulo, prepondera a abordagem descritiva e participante do autor quando elenca as ações relacionadas com o ativismo no campo da mobilidade urbana e dos espaços públicos abertos na cidade de Porto Alegre.

Lança-se mão, ao longo de todo o trabalho, da técnica de pesquisa de documentação indireta com revisão bibliográfica de obras nacionais e estrangeiras, incluindo periódicos e publicações, muitas delas encontradas em sites eletrônicos.

Estruturalmente, a pesquisa apresenta, em seu primeiro capítulo, as ferramentas teóricas com as quais se pretende enfrentar o problema e testar a hipótese levantada. Para tanto, socorre-se inicialmente a campos alheios ao direito para demonstrar a complexidade da vida social urbana e sua relação com espaços públicos abertos. A partir da ciência das políticas públicas, indaga-se que tipo de problema é a cidade, buscando em estudos de urbanistas renomados uma resposta e um conceito, sobretudo por se tratar de pesquisa relacionada com um determinado tipo de espaço físico das cidades.

Vale ressaltar desde já um aspecto conceitual: a própria expressão escolhida *espaço público aberto* ao invés de *espaço urbano aberto* está relacionada aos atributos que esse lugar

físico recebe nesta pesquisa. Com efeito, a expressão espaço urbano é comumente adotada em estudos de urbanismo e da arquitetura, estando mais relacionado com o espaço físico propriamente dito. Nesta pesquisa, o sentido conferido incorpora o sentido espacial, mas vai além: é aquele relacionado ao local – aberto - onde ocorre o encontro pessoal, a comunicação, e portanto, neste sentido, também a democracia. O espaço físico recebe, portanto, um atributo político¹.

Ainda no primeiro capítulo, com referencial teórico na doutrina de Luigi Bobbio, o trabalho baseia-se na teoria da democracia deliberativa – referenciando em Jürgen Habermas seu principal expoente – e apresenta as críticas a ela relacionadas, sobretudo se levanta a hipótese que estes processos democráticos possam em alguma medida ter pontos de contato com a interação dos cidadãos nos espaços públicos abertos. As características da racionalidade e da igualdade entre os participantes são duas situações abordadas para mostrar pontos fracos nestes processos de tomadas de decisão que se pretendem participativos. Por outro lado, apresentam-se experiências concretas de administrações públicas que, na busca de legitimação, eficácia e eficiência de suas decisões, colocam em prática metodologias baseadas na oitiva direta dos cidadãos nos lugares onde estes estão, invertendo a lógica ainda predominante do convite para as reuniões em espaços fechados, ainda que em prédios públicos.

Ao final do primeiro capítulo, analisa-se a interpretação sistemática do direito em relação aos espaços públicos abertos, partindo da análise do texto constitucional relativo ao direito à manifestação, bem como por sua classificação legal, contemplada no Código Civil, e sua importância na formação da identidade da cultura das cidades. Destaca-se ainda a função social da cidade como diretriz, desde o seu planejamento - como é o caso da necessária participação popular na elaboração dos planos diretores - conforme exigência expressa no Estatuto da Cidade.

O segundo capítulo, de caráter preponderantemente descritivo, é destinado ao levantamento histórico e institucional, com recorte nos pronunciamentos de Vereadores de Porto Alegre em relação aos espaços públicos abertos existentes na cidade e suas

¹ Registre-se escolhas diferentes, como Sérgio Luís Abrahão, que prefere adotar a expressão “espaço público político” in ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume - Fapesp, 2008, p. 17. Nossa preferência pela expressão *abertos* é justamente para se diferenciar dos prédio e locais fechados onde estão sediadas as instituições públicas.

problemáticas, desde a limpeza urbana, as calçadas como espaço público da atividade econômica e do conflito da cidade, as praças, os parques, a poluição sonora, e o transporte individual e coletivo. O esforço nesta parte da pesquisa está na localização e sistematização dos documentos que trazem os pronunciamentos dos parlamentares que trataram do tema, e na demonstração da atualidade que se revestem.

Neste segundo capítulo, vale destacar os motivos que levam à escolha da delimitação de um período da pesquisa – 1974-1975. Neste biênio se dá justamente o período em que a Câmara Municipal de Porto Alegre discutiu e aprovou o *Código de Posturas de 1975*, que disciplinava, dentre outros assuntos, o comportamento e as relações dos munícipes nos espaços públicos abertos. Agora, quatro décadas depois, o Executivo Municipal abre o debate de uma nova legislação. Trata-se do *Código Municipal de Convivência Democrática*, que tomará o lugar da lei de 1975, cujo texto da proposta legislativa que tramita na Câmara está inserida como anexo I, ao final do trabalho. A contemporaneidade da discussão é considerada como uma oportunidade de enriquecer e conferir atualidade ao presente trabalho, ainda que complexa seja a análise de um processo em andamento.

O terceiro e último capítulo é endereçado a trazer a realidade e a atualidade do tema abordado na tese. Prepondera a análise e o elenco das inúmeras situações a fim de evidenciar a hipótese levantada no primeiro capítulo, a de que os espaços públicos abertos – aí compreendidas as vias públicas - são o local onde a comunicação, o contato e a interação ocorrem, devendo ser reconhecidos também estes como locais centrais da democracia nas cidades. Assim, neste último capítulo, apontam-se as deficiências e equívocos das políticas públicas municipais que priorizam uso do automóvel individual em detrimento dos modais de transporte coletivo e não motorizado. Tal escolha resulta em privilegiar indevidamente os espaços públicos abertos para uma parcela minoritária da população, que os ocupa com seus veículos automotores individuais, reduzindo injustamente os espaços que poderia ser utilizados por mais pessoas. Tal crítica está lastreada no conceito da escala humana que as cidades deveriam ter – mais uma contribuição do urbanismo – no intuito de fazer das cidades o lugar do encontro e do convívio; uma cidade para as pessoas.

O último ponto trazido no corpo do trabalho (3.3) visa demonstrar como um modo de transporte consegue ser um instrumento e ao mesmo tempo apontar para um novo modelo de cidade em Porto Alegre: a bicicleta se torna o símbolo que une as diversas pessoas que lutam

por uma de cidade mais humana e democrática, permitindo o encontro e trazendo à discussão a justiça na ocupação dos espaços públicos abertos da cidade.

Por fim, entendendo ter suficientemente comprovada a hipótese levantada, e como decorrência lógica, apresenta-se, na conclusão, sugestões de alteração legislativa e constitucional, bem como um elenco de direitos que sugerem, em futuras pesquisas, o aprofundamento do que poderia ser chamar de um verdadeiro Estatuto dos Espaços Públicos Abertos, a ser discutido e normatizado, para sua defesa e promoção.

CAPÍTULO I – QUESTÕES RELACIONADAS AOS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS E A DEMOCRACIA

1.1 - Que tipo de problema é a cidade?

O raciocínio lógico do leitor para a pergunta que abre o subtítulo pode dar a falsa impressão que a cidade é necessariamente um problema e que o direito, de alguma forma poderia tentar resolvê-lo. No entanto, a presente pesquisa tem um caráter inverso: ao se perguntar sobre o tipo de problema que a cidade – e a sociedade – é, tenta-se demonstrar um fenômeno em andamento, vinculado aos espaços físicos da cidade, e que diz respeito ao reconhecimento dos espaços públicos abertos como locais onde também ocorre o processo democrático.

Toma-se aqui a mesma linha da lição de Renato Treves, para quem é possível abordar a pesquisa a partir de dois problemas fundamentais:

[...] de um lado, o da sociedade no direito, isto é, dos comportamentos sociais conforme ou contra as normas, da assim chamada realidade jurídica efetiva que pode se fundir também como indicador de um direito livre, latente ou em formação; de outro lado, o problema do direito na sociedade, isso é, o da posição, da função e do objetivo do direito na sociedade.²

Assim, o presente trabalho pretende analisar a sociedade *no direito*, suas transformações e sua influência na formação do próprio direito. No caso, como se verá mais

² TREVES, Renato. Sociologia do Direito: origens, pesquisas e problemas. Trad. Marcelo Branchini. Barueri, SP. Manole, 2004, 3.ed, p. 13.

adiante, chega-se a se propor a existência do direito à interação entre as pessoas, tendo os espaços públicos abertos como o local do exercício deste direito.³

Perguntar-se sobre o tipo de problema que é a cidade consiste, portanto, no primeiro passo do início desta pesquisa. Problema, aqui, entendido não propriamente como um problema a ser resolvido em si, mas a complexidade que a cidade implica, com seus limites e possibilidades. Tal escolha não significa, portanto, apresentar uma solução para um problema como se, ingenuamente, a cidade fosse entendida como um único problema e uma única solução. Por outro lado, isso não significa assumir um grau de engessamento no pensamento que resulte em não ousar propor olhares diferentes sobre o comportamento da sociedade e suas influências no direito.

A pesquisa é direcionada para, além da reflexão, apresentar chaves de interpretação para compreender uma realidade e, a partir daí – e esta pretende ser a contribuição desta pesquisa – sugerir reflexões atualizadas sobre os espaços públicos abertos, com um recorte e foco na cidade de Porto Alegre.

Filia-se com a ideia de que os problemas da sociedade – e na cidade – assim como os direitos, não nascem e nem são resolvidos de uma única vez e nem de uma vez por todas⁴, também as políticas públicas são um processo de contínua construção social que, uma vez implementadas, acabam por gerar novos problemas que passam a ser percebidos como questões públicas de possível solução, o que faz os cidadãos exigirem novas e/ou mais aperfeiçoadas ações governamentais.

³ Desde logo, é preciso fazer referência que a expressão espaços abertos e da existência de um verdadeiro direito à interação social, que precisa ser garantido e protegido juridicamente, não são temas inéditos. Com efeito, já no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município de Porto Alegre – Lei Complementar 434/99 os temas era tratados. No seu primeiro capítulo do PDDUA, sobre a Estruturação Urbana, há previsão inclusive de uma política pública denominada “Programa de Espaços Abertos”, com previsão expressa de promover a interação social, conforme se colaciona:

Art. 5º Constituem a Estratégia de Estruturação Urbana:

I - Programa de Espaços Abertos, que propõe a implementação de um sistema de espaços referenciais articulados, edificados ou não, de abrangência local, urbana ou regional, caracterizados pelo uso coletivo **e pela promoção da interação social**, com vistas a potencializar a legibilidade da cidade através do fortalecimento das centralidades e da valorização do patrimônio ambiental.

A referida política pública, ao que consta, esta em andamento e, conforme consta esta em fase de cadastramento dos espaços existentes na cidade de Porto Alegre, conforme consta em <http://www.ufrgs.br/nutep/projetos/projportoalegre.htm>. Acesso em 07 de setembro de 2014.

⁴ Parafraseando Norberto Bobbio em sua obra largamente conhecida, *A Era dos Direitos*.

Assim, concordando com o entendimento trazido por Christopher Ham e Michael Hill,

[...] os problemas nunca são resolvidos definitivamente, mas substituídos: dada a intratabilidade de muitos problemas sociais, o papel das análises é aquele de colocar os problemas de forma que se possa encontrar as soluções. O máximo que se pode esperar é que as análises sejam capazes de redefinir o problema de modo tal a tornar possível algum melhoramento.⁵

Vale, porém, o esforço para compreender a realidade social, interpretá-la e procurar entender as consequências no próprio definir os problemas, e perceber que, na implementação das políticas públicas, a definição dos próprios problemas – a serem enfrentados com políticas públicas – torna-se efetivamente elemento central⁶.

Um exemplo bastante elucidativo para esse tema são as políticas de combate ao uso e ao tráfico de drogas. Interpretar esta questão como um problema de polícia e repressão gera determinados tipos de políticas públicas – de segurança pública, em especial – ao passo que, se a questão for definida prioritariamente, por exemplo, como algo relacionado à saúde pública, certamente outras políticas serão colocadas em ação.

Do ponto de vista do jurista, a definição dos problemas é igualmente central. A interpretação da realidade social define nada mais nada menos do que a base legal sobre a qual, necessariamente, a administração pública deverá estar fundamentada para qualquer ação governamental⁷. Ainda que não se trate de uma pesquisa hermenêutica das legislações relativas às cidades, não se pode desconsiderar, partindo das premissas colocadas anteriormente, o quão importante se faz a escolha de uma definição para o tipo de problema que a cidade é.

⁵ Esta idéia é originalmente trazida por Wildavsky in *Speaking Truth The Power. The Art and Craft of Policy Analysis*, Boston, Little, Brown, 1979, e foi extraída da obra de CRISTOPHER Ham e HILL, Michael. *Introduzione alla analisi delle politiche pubbliche*. Bologna: Il Mulino, 2003, p. 26. Tradução do autor.

⁶ Esta idéia – do problema como unidade analítica fundamental no estudo das políticas públicas – é tão importante na construção do raciocínio para se compreender qualquer análise de políticas públicas.

⁷ Princípio da Legalidade do Direito Constitucional Administrativo.

Mas é certo que, para fins da presente pesquisa, é mais oportuno perceber, na realidade da cidade, como os espaços públicos abertos⁸ se tornaram, nos dias atuais, o local central da democracia⁹, entendendo por local o espaço físico propriamente dito.

E, para tanto, a decisão de agir – ou não agir –, por parte da administração pública sobre estes espaços, seus fluxos e seus usos, depende sempre da forma como uma questão é interpretada – e o problema definido – e, por consequência, da escolha dos meios aptos para enfrentá-la.

Tamanha é a centralidade a respeito da questão da definição dos problemas que esta mesma questão se confunde com o nascimento da própria ciência das políticas públicas.¹⁰ Considerado um dos fundadores desta nova disciplina de estudo, o norte-americano Harold Lasswell alegava que, a *policy science*

[...] deveria ser caracterizada por três elementos que a teriam diferenciado das abordagens precedentes: multidisciplinar, orientada para a resolução de problemas (*problem-solving*) e explicitamente normativa.¹¹

Ainda na literatura das políticas públicas, a autora italiana Gloria Regonini qualifica o *problema* como a *unidade analítica fundamental*

⁸ O conceito de espaços públicos abertos será tratado mais adiante, com mais profundidade.

⁹ Esta é a tese central do presente trabalho e será desenvolvida na sequência da pesquisa.

¹⁰ Interessante mostrar aqui o histórico trazido por HOWLETT e RAMESH sobre o nascimento da nova disciplina. “A ciência das políticas públicas, *policy science*, é uma disciplina relativamente recente, difusa na América do Norte e na Europa depois da segunda guerra mundial quando alguns estudiosos de ciência política começaram a se interessar pela relação entre governo e cidadãos. Anteriormente, as pesquisas sobre a vida política eram centradas sobre a dimensão normativa ou moral do estado e sobre detalhes do funcionamento de instituições políticas específicas. Os estudiosos que se ocupavam da dimensão normativa ou moral do estado estudavam os grandes textos da filosofia política ocidental procuravam aprofundar o objetivo de governar e as ações a serem tomadas para tentar garantir uma vida feliz aos cidadãos. Estas pesquisas deram vida a um rico debate sobre a natureza da sociedade, sobre o papel do estado e dos governos. Apesar disso, a distância sempre mais evidente, entre a teoria política prescritiva e a prática política dos estados modernos empurrou muitos estudiosos a pesquisar um outro método para examinar a política, através da conciliação entre a teoria e a prática na análise empírica dos ordenamentos civis existentes.” In. HOWLETT, Michael e RAMESH, M. *Come studiare le politiche pubbliche*. Bologna: Il Mulino, 2003, p. 5. Tradução livre do autor.

¹¹ Citado do por HOWLETT, Michael e RAMESH, M. *Come studiare le politiche pubbliche*. Bologna: Il Mulino, 2003, p. 6. Tradução livre do autor.

Primeiramente, a unidade analítica fundamental é constituída por um problema específico de relevância pública, cuja solução terá efeitos presumivelmente sobre aqueles que não contribuíram para sua adoção.¹²

Nas cidades, os problemas – e as políticas públicas colocadas em ação – são muitos e dos mais variados: o espaço urbano tem sido palco dos grandes conflitos sociais e de criativas e inovadoras propostas.

Com efeito, o êxodo rural que marca as últimas décadas tornou as cidades cada vez mais, e em maior volume, o lugar do encontro, das relações, da diversidade, do conflito, da criatividade¹³, do conforto, da marginalização, da opressão, da pressão econômica, da inovação, da competitividade, da desigualdade na ocupação do espaço e de tantas outras complexidades que acabam por reforçar a cidade como local central do pensamento e da discussão por direitos e deveres¹⁴.

Neste mesmo sentido, bem ilustram Emilio Duhau e Angela Giglia, para quem

Se a cidade é por definição um ponto de encontro, a sociabilidade é um corolário da experiência urbana e ao mesmo tempo um requisito e uma consequência da vida na cidade. Por ser um lugar de aglomeração e de confluência, a tolerância e a diversidade e o respeito à liberdade pessoal estão presentes na história das cidades mais do que em outras formas de agrupamento humano.¹⁵

¹² REGONINI, Gloria. *Capire Le Politiche Pubbliche*: Bologna. Il Mulino, 2001. p. 23. Tradução livre do autor.

¹³ Registramos aqui o pensamento de David Harvey, para quem a cidade tem sido por muito tempo um epicentro de criatividade destrutiva, no seu artigo intitulado “A liberdade da Cidade” in *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 30.

¹⁴ Soma-se a esta miríade de elementos a multiculturalidade da sociedade brasileira e portoalegrense, inclusive perceber pontos de contato e de relação entre o tema do multiculturalismo e os espaços públicos. Assim, para José Alcebíades de Oliveira Junior e Cândido Alfredo Leal Junior “a grande questão é: quem tem o direito no espaço público de dizer o que é bom e o que é ruim em meio há um pluralismo cultural nunca antes percebido?” Ver OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de e LEAL JUNIOR, Cândido Alfredo. *O direito na guerra entre culturas – tratamento judicial de conflitos entre grupos indígenas e agentes públicos*. In Direitos Fundamentais e Contemporâneos. OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de (Org). Rio de Janeiro. Lumen Júris. 2012, p. 9.

¹⁵ DUHAL, Emilio e GIGLIA, Angela. *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2008. p 32. Tradução livre do autor.

E já não se trata de fenômeno que atinge apenas as grandes cidades. No Brasil, a pesquisa mais recente do IBGE aponta para três situações para as quais os estudiosos ainda não encontram respostas conclusivas:

[...] o redirecionamento dos fluxos migratórios para as cidades médias em detrimento dos grandes centros urbanos; pelo deslocamento de curta duração e deslocamentos menores; pelos movimentos pendulares que passam a assumir maior relevância nas estratégias de sobrevivência, não mais restritos aos grandes aglomerados urbanos.¹⁶

Esta alteração no fluxo migratório – redirecionado para as cidades médias –, aliado à escolha por deslocamentos curtos e pendulares – revela o quão central as dificuldades de mobilidade urbana dentro das grandes metrópoles tem contribuído para impactar nas escolhas da população, denotando-se o esgotamento do modelo existente e na injusta distribuição do espaço das vias, privilegiando os deslocamentos através de veículos automotores individuais em detrimento ao transporte coletivo.¹⁷

Tal problema não será abordado mais a fundo agora. Interessa mais, neste momento inicial, debruçar-se sobre questões mais gerais. E, em se tratando de cidade, que tipo de problema aqui se enfrenta.

Em meados do século passado, nos Estados Unidos da América, a urbanista Jane Jacobs já se colocava esta questão, ainda que de forma genérica, sobre o tipo de problema que é a cidade. Segundo Jacobs, as cidades são problemas de *complexidade organizada* composta por variáveis *inter-relacionadas num corpo orgânico*.¹⁸

¹⁶ http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/reflexoes_deslocamentos/deslocamentos.pdf Acesso em 30 de dezembro de 2013.

¹⁷ Este tema – da injustiça na ocupação das vias é um dos eixos centrais do presente trabalho e será tratado com mais profundidade no último capítulo, em especial a partir do caso da cidade de Porto Alegre.

¹⁸ JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martin Fontes Ed. 2009. p. 482.

Interessa sobremaneira aqui o exemplo trazido por Jacobs, que trata justamente do uso que se faz de um parque urbano:

Pense de novo, por exemplo, na questão de um parque urbano. Qualquer fator desse parque, isoladamente, é tão fugidio quanto uma enguia; pode significar várias coisas, dependendo da influência de outros fatores e de sua reação a eles. A intensidade do uso dos parques depende em parte do próprio traçado do parque. Mas mesmo esta influência parcial do traçado do parque sobre o uso que se faz dele depende da presença de pessoas para usá-lo e do momento em que o usam, e isto, por sua vez, depende dos usos da cidade à volta do próprio parque. Além disso, a influência desses usos sobre o parque é apenas em parte a questão de como cada um deles afeta o parque independentemente dos outros; é também em parte a questão de como eles afetam o parque conjuntamente, já que certas combinações estipulam o nível de influência dele sobre seus componentes. Por sua vez, esses usos urbanos próximos do parque e suas combinações depende ainda de outros fatores, como a mistura de idade dos edifícios, o tamanho das quadras nas redondezas, e assim por diante, aí incluída a presença do próprio parque como uso comum e aglutinador neste contexto. Aumentando consideravelmente o tamanho do parque, ou então mudando o seu traçado de modo a dispersar os usuários das ruas vizinhas, em vez de juntá-los e misturá-los, então todas as correlações se desfazem. Novos grupos de influências entram em jogo, tanto no parque quanto nas redondezas.¹⁹

O acerto no exemplo trazido por Jacobs, por considerar a cidade como um sistema, denota a complexidade dos fatores e das variáveis – relacionadas entre si ou não – que podem influenciar a vida na cidade. E o mesmo vale para as vias públicas: os limites de velocidade, os tipos de veículos que podem circular no local, a existência, a qualidade e a largura das calçadas, as características dos prédios e a forma como o andar o térreo se relaciona com a cidade, os horários das linhas de ônibus que por ali passam, a proximidade de escolas, hospitais, a existência de agentes de fiscalização, o fato de ser uma zona mais residencial ou

¹⁹ JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; São Paulo: Martin Fontes Ed. 2009. p. 482.

mais comercial, são também exemplos de situações que influenciam a forma como se dá a relação entre as pessoas na via pública, nas praças, parques e qualquer outro espaço público aberto.

Neste sentido, Sérgio Luís Abrahão também assinala em Jane Jacobs a centralidade das vias públicas para as interações sociais nas cidades:

Com efeito, Jacobs destaca a rua como o principal antídoto contra a fragmentação e segregação socioespacial das cidades norte-americanas resultantes, a seu ver, do planejamento urbano e da reurbanização modernos. Para ela, a rua assume o status de uma das principais protagonistas no desenvolvimento (positivo) da cidade, pelo seu papel de articuladora de uma rede de usos combinados e complexos, responsável por manter a diversidade e a vitalidade urbana.²⁰

Somam-se às questões ambientais, os aspectos relacionados ao comportamento humano. Áreas do conhecimento marcadas pela precisão dos números reconhecem a complexidade de fatores que influenciam os espaços públicos abertos. No caso das vias públicas, a engenharia de tráfego informa que:

Diferentemente da maioria das outras áreas da Engenharia, a ENGENHARIA DE TRÁFEGO trata de problemas que não dependem apenas de fatores físicos, mas freqüentemente incluem o comportamento humano do motorista e do pedestre e suas inter-relações com a complexidade do ambiente. Neste sentido, a **ENGENHARIA DE TRÁFEGO** caracteriza-se como uma área de conhecimento interdisciplinar (como de resto toda a Engenharia de Transportes). Uma equipe completa de projetos de tráfego deve ser composta, segundo alguns autores, por: engenheiros civis, engenheiros de estruturas, engenheiros de tráfego, arquitetos, paisagistas, urbanistas, planejadores urbanos, sociólogos, geógrafos urbanos, economistas, matemáticos (matemática aplicada), advogados e analistas de mercado.²¹

²⁰ ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume - Fapesp, 2008, p. 101.

²¹ <http://www.icetran.com.br/upload/apostilas/ApostilaEngenhariadeTrafego.pdf> Acesso em 25 de agosto de 2014. Esta constatação, presente em apostilas, cursos de pós graduação está presente em manuais de referência

A listagem das áreas do conhecimento – e dos profissionais – que devem compor uma equipe de projetos no campo da engenharia de tráfego dá a noção da complexidade que envolve o ir e vir das pessoas nas vias públicas.

Neste mesmo sentido, é igualmente elucidativo o exemplo trazido por Jane Jacobs em relação às ruas:

[...] uma rua pode estar garantindo muito bem a vigilância das crianças e a geração de uma vida pública natural e satisfatória, mas pode estar dando-se mal na solução de outros problemas por não estar ligada a uma comunidade mais ampla, que por sua vez pode ou não existir devido a outros conjuntos de fatores. Ou uma rua pode ter, em si, componentes físicos excelentes para gerar diversidade e um traçado admirável para a vigilância informal dos espaços públicos e ainda assim, por sua proximidade de uma zona de fronteira morta, pode ter tão pouca vida a ponto de ser evitada e temida até por seus moradores. Ou a rua pode ter uma infra-estrutura insuficiente para a sua funcionalidade e ainda assim estar admiravelmente ligada a um distrito com bom funcionamento e cheio de vida, de modo que essa circunstância seja suficiente para que a rua seja atraente, procurada e tenha funcionalidade suficiente.²²

É também com o olhar na arquitetura e no urbanismo que o sociólogo espanhol Manuel Castells, em sua obra *A sociedade em Rede*, busca compreender a complexidade urbana e social, reconhecendo que “espaço e tempo são as principais dimensões materiais da vida humana”²³ e, portanto, elementos que servem como chave de interpretação da realidade. Neste sentido, ressaltam-se pontos de contato importantes entre a presente pesquisa e o que se

internacional, tal como o *Traffic Engineering: Theory and Practice* de Louis Pignataro e Edmund Cantilli. Printice-Hall, 1973. Dezenas de manuais sobre engenharia de tráfego e temas relacionados estão disponíveis em http://books.google.com.br/books/about/Traffic_Engineering.html?id=IkJPAAAAMAAJ&redir_esc=y . Acesso em 27 de agosto de 2014.

²² JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; São Paulo: Martin Fontes Ed. 2009. p. 483.

²³ CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo. Paz e Terra. 2001. vol 1. 5ª. Ed. p. 403.

refere às ideias do autor, sobretudo em relação à centralidade da mobilidade urbana na vida das cidades, preocupação recorrente para Castells.

Com olhar o no mundo do trabalho, o pensador espanhol traz a preocupação com os congestionamentos nas vias grandes cidades, trazendo a ideia que, mesmo com o aumento do teletrabalho, o que se esperava poderia reduzir as necessidades de deslocamento, na realidade fez surgir verdadeiros “escritórios móveis”, sobretudo para os profissionais liberais. E, ao contrário do esperado, se perde cada vez mais tempo no interior dos veículos automotores.

Um aumento impressionante do teletrabalho é a suposição mais normal sobre o impacto da tecnologia da informação nas cidades e representa a última esperança dos planejadores de transportes metropolitanos antes de se renderem à inevitabilidade de megacongestionamentos.²⁴

No entanto, segundo adianta o próprio sociólogo espanhol, não há nada para comemorar:

O tempo de deslocamento em razão do trabalho mantém-se em nível constante nas áreas metropolitanas dos EUA, não devido à melhoria na tecnologia, mas por causa de um modelo mais descentralizado de localização dos empregos e residências que permite fluxos de tráfego mais fácil entre os subúrbios. Nestas cidades, principalmente da Europa onde um modelo radioconcêntrico ainda predomina nos deslocamentos diários (como Paris, Madri ou Milão), o tempo de deslocamento para a ida ao trabalho e a volta à casa é enorme, em especial para os ferrenhos adeptos do automóvel. Quanto às novas e sempre crescentes metrópoles asiáticas, sua entrada na era da informação é paralela à descoberta dos piores congestionamentos da história, de Bangkok a Xangai.²⁵

²⁴ CASTELLS. Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo. Paz e Terra. 2001. vol 1. 5ª. Ed. p. 419.

²⁵ CASTELLS. Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo. Paz e Terra. 2001. vol 1. 5ª. Ed. p. 420-421.

Castells inova ao propor a existência de um *espaço de fluxos*²⁶ – em oposição dialética ao *espaço de lugares* – influenciando o debate atual sobre o desenho urbano. Inúmeros exemplos de cidades no mundo são trazidos pelo sociólogo espanhol para demonstrar a influência do espaço na sociedade. Destaca-se aqui a descrição histórica que o autor faz do bairro de Belleville em Paris, e para o comparativo entre Barcelona e Irvine, cidade no sul do estado norte americano da Califórnia. O sociólogo espanhol traz a história do bairro na capital francesa, seus conflitos, interação social e riqueza espacial, sua diversidade, e enfim, sua existência como lugar. Já no comparativo entre as duas cidades, cita estudo que mostra a relação entre a quantidade de interseções no padrão das ruas e sua influencia na qualidade urbana.²⁷

O espaço físico das cidades é tema rico, e reflete o verdadeiro exercício do poder na sociedade. É possível encontrar nas ideias de Paul Claval a direta relação entre *espaço e poder*, título de sua obra dedicada ao tema. Na sua obra, o professor da renomada Universidade de Paris IV destaca várias passagens, todas referindo o quão determinante o espaço está relacionado com o poder na sociedade. Claval fala da “articulação espacial dos grupos”²⁸, “da influência da distância e da extensão”²⁹ e das “infra estruturas de circulação e de comunicação, que provocam uma diferenciação do espaço que dá a certas localizações vantagens sobre as outras, tornando-as fonte de desigualdade e de influência”.³⁰ Em suma, que o espaço, e em especial as distâncias, formam para Claval, o elemento constitutivo das relações de poder.

Parece haver aqui mais uma evidência da complexidade dos fatores que envolvem as questões urbanas e seu espaço - complexidade organizada de que fala Jacobs – e os inúmeros fatores concorrem para a formação das cidades. Assim, o que define se um parque urbano é bom ou se uma via pública cumpre seu papel passa – além da definição política do conceito de parque e de via pública - em grande medida pelas decisões políticas e, portanto, pelas políticas públicas implementadas – que vão moldando os usos e a forma como uma cidade se configura.

²⁶ Para o autor, a base para o surgimento do que chama de *espaço de fluxos* é a rede fluida de intercâmbios que rompe com os padrões espaciais de comportamento. Para uma análise mais aprofundada, ver o capítulo 6 da obra, *A sociedade em rede*. São Paulo. Paz e Terra. 2001. vol 1. 5ª. Ed, que é justamente dedicada ao tema.

²⁷ CASTELLS. Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo. Paz e Terra. 2001. vol 1. 5ª. Ed. p. 448-449.

²⁸ CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Waltensir Dutra (trad.). Rio de Janeiro, 1979. Zahar. p. 7.

²⁹ CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Waltensir Dutra (trad.). Rio de Janeiro, 1979. Zahar. p. 7.

³⁰ CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Waltensir Dutra (trad.). Rio de Janeiro, 1979. Zahar. p. 19

Trata-se de um processo dinâmico: o gestor público não tem o controle total dos inúmeros fatores que influenciam os espaços públicos abertos. No entanto, é premido a agir de frente a um problema de relevância pública, do qual os cidadãos percebem que é possível, ainda que com ajuda de terceiros, resolver ou amenizar o problema³¹.

Jacobs traz também a ideia de que os fatores estão inter-relacionados, e pertencem a um todo orgânico. Com efeito, os exemplos trazidos acima – certamente frutos da observação e da experiência concreta – não deixam dúvidas sobre a influência mútua entre os vários fatores que concorrem para a cidade – e os espaços públicos abertos serem o que são – assim como a alteração de um fator afeta os demais, ressaltando a organicidade.

Num exemplo próximo, pode-se ilustrar este pensamento através do pronunciamento de José Lutzemberger na tribuna da Câmara de Vereadores de Porto Alegre no dia 25 de março de 1975. Representando a Associação Gaúcha de Proteção ao Ambiente Natural – AGAPAN- no debate que se fazia sobre o esgoto cloacal da capital gaúcha, Lutzemberger fez questão de apresentar um conceito sistêmico de ecologia, ao dizer que “*A natureza não é um aglomerado arbitrário de fatos isolados, arbitrariamente alteráveis ou dispensáveis. Tudo está relacionado com tudo*”³².

Não se desconhece aqui o fato de que o problema da cidade pode ser abordado a partir de inúmeros outros enfoques, tal como a falta de planejamentos e o crescimento urbano, a especulação imobiliária, o processo de *gentrificação*³³, a regularização fundiária, ou mesmo a dificuldade em cumprimento da legislação, tal como os Planos Diretores dos municípios e o Estatuto das Cidades. Toda esta problemática, ancorada na expressão militante da *reforma urbana*, tem guiado a implementação de políticas públicas, inclusive com a criação, desde o

³¹ Um bom exemplo para tal situação é as catástrofes naturais: ainda que as administrações públicas não possam impedir as chamadas *forças da natureza*, é constantemente chamada a tomar medidas preventivas tal como o deslocamento de pessoas de áreas de risco, a construção de diques de contenção, um adequado sistema de canalização das águas da chuva e tantas outras políticas públicas que a população percebe que é possível resolver, independente dos custos.

³² 1ª Sessão Extraordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da VII Legislatura de 25 de março de 1975.

³³ Do inglês *gentrification*, e ainda sem tradução para o português nos dicionários brasileiros, este fenômeno é caracterizado pela valorização econômica de determinadas áreas da cidade, o que acaba por afastar para a periferia a população de mais baixa renda. No artigo de Rogério Proença Leite, uma clara demonstração de que, de regra, as ações que resultam em empurrar as pessoas para as periferias das cidades são chamados de “revitalização” http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092002000200008&script=sci_arttext#tx04 Acesso em 30 de dezembro de 2013. A expressão *gentrification* é adotada por Rogério Proença também em sua obra *Contra-Usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas - SP: Editora da Unicamp; Aracajú, SE, Editora UFS, 2004.

nível federal, do Ministério das Cidades em 2003 e o Conselho das Cidades em 2004, com histórico de cinco Conferências Nacionais já realizadas.

E, no necessário recorte deste trabalho, o problema que aqui se assume é aquele ligado aos espaços públicos abertos, incluindo aí as vias públicas, sua fruição, suas relações com a discussão dos direitos e deveres no uso, na igualdade da sua ocupação e nas relações daí originadas, em especial na hipótese de que estes são, hoje, o local onde a democracia se dá de forma prioritária e mais intensa, tendo como uma das causas o isolamento das pessoas que moram nas cidades.

À propósito desta indesejável característica – o isolamento das pessoas – vale recorrer à sensibilidade da escritora Carol Bensimon, que observa a realidade local e reforça a necessidade de se garantir e promover o direito à interação, passando necessariamente por espaços públicos abertos, local onde o referido direito se realiza.

Em artigo intitulado *A felicidade são os outros*, Bensimon compara a experiência de convívio num condomínio habitacional na Dinamarca onde a interação entre as famílias, a amizade, a cooperação e as refeições compartilhadas são a marca deste lugar considerado, segundo a autora, um dos países mais felizes do mundo.

Bensimon, moradora de Porto Alegre, ressalta que:

Se esse senso de comunidade contribui para que os níveis de felicidade na Dinamarca sejam altos, talvez seja o momento de perceber que o Brasil caminha na direção oposta. Não conhecemos sequer as pessoas que moram na nossa rua, e pedir uma xícara de farinha para um vizinho, devolvendo o favor em forma de bolo no dia seguinte, não passa de uma cena encontrada em filmes americanos (junto com abóboras decoradas e secretárias eletrônicas). Os espaços de convivência estão rareando - a praça, a feira, o armazém. Vivemos cada vez mais encerrados em nossas próprias casas, e a violência urbana não parece ser a única responsável por isso. A prova? A “área comum” de nossos prédios recém construídos não leva ao convívio entre moradores, mas à segregação. Na sexta, você usa o salão de festas. No sábado, é a vez do 402. E nossa grande torcida cotidiana é sempre não por uma conversa

amigável, mas pela solidão de um elevador completamente vazio.³⁴

De fato, os espaços públicos abertos são, assim, o local que as pessoas, inevitavelmente acabam por se encontrar e, conseqüentemente, discutem direitos e deveres, regras e valores.

Esta riqueza de diferenças, de complexidade, de valores presentes na sociedade tem nos espaços públicos o local do seu encontro. Neste mesmo sentido, bem ilustra Lucas Pizzolatto Konzen, ao afirmar que

Da Praça Syntagma em Atenas ao Zuccotti Park em Nova Iorque City, das escadas das favelas do Rio de Janeiro para as calçadas de San Sebastian, da La Costera Avenue em Acapulco para a Galeria Vittorio Emanuele em Milão, da La Rambla em Barcelona para as praias de Florianópolis, os lugares que nós definimos como espaços públicos urbanos estão mudando constantemente. Por uma questão de fato, os espaços públicos são extremamente diversificados. A qualquer momento, eles podem ser considerados tanto como lugares de reunião para o ativismo político ou simplesmente museus ao ar livre; locais de entretenimento para os moradores do subúrbio ou de local de trabalho para rua vendedores; atrações turísticas para os visitantes internacionais ou uma forma segura de obter lugar para morar. Estes lugares são de alta contestação, que geram o conflito social e a coesão social, riqueza e pobreza, inclusão e exclusão simultaneamente visíveis. Em suma, eles são lugares com potencial para incentivar o encontro das diferenças sociais. Hoje, talvez muito mais do que antes, os espaços públicos são de importância crucial para uma miríade de aspectos de nossas vidas cotidianas.³⁵

³⁴ Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/12/carol-bensimon-a-felicidade-sao-os-outros-4671268.html> Acesso em 08 de janeiro de 2015.

³⁵ KONZEN, Lucas Pizzolatto. *Norms and Space: Understanding Public Space Regulation in the Tourist City*. Media-Tryck, Lund. 2013. p. 26. Tradução livre do autor.

Portanto, ao enfrentar a questão espacial aliada ao sistema complexo de valores, diferenças sociais, pluralidade de pensamento, acontecimentos e relações de direito³⁶, a presente pesquisa se debruça sobre os dois sentidos atribuídos por Manuel Castells em relação ao termo *urbanização*.

Enumera o sociólogo espanhol as referidas concepções:

1. Concentração espacial de uma população a partir de certos limites de dimensões e de densidade; 2. Difusão do sistema de valores, de atitudes e comportamentos denominado “cultura urbana”.³⁷

E, na construção desta *cultura urbana* de que fala Castells, necessariamente democrática, Maria Cristina M. de Bacovis, deixa bem claro a relação com os espaços públicos abertos:

É o espaço público que dá à cidade a sua feição, é nele que se imprime de forma indelével a personalidade urbana da comunidade à qual pertence. No espaço público constrói-se a história das cidades, de forma viva e dinâmica. Neste espaço tecem-se teias sociológicas nas quais cada um, ao mesmo tempo, que é único, é também o todo, visto que aí a identidade da cidade é mais perceptível do que própria identidade individual. No espaço público as pessoas produzem a cultura urbana, criando significados próprios e únicos àquela coletividade.³⁸

Por certo, outros fatores contribuem para tornar o espaço público aberto o centro da vida democrática das cidades. No Brasil colônia, por exemplo, é fato notório que as cidades foram criadas a partir das igrejas católicas e da praça na sua frente, denotando desde o início do processo de urbanização o predomínio de cultura e, no caso, de uma religião.

³⁶ Relembrando a lição de Miguel Reale para quem o direito é fato, valor e norma.

³⁷ CASTELLS Manuel. A questão urbana. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 2000, p.

³⁸ BACOVIS. Maria Cristina M. de. Função Social dos Espaços Públicos. *Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico. Caderno Direito do Patrimônio Cultural*. Porto Alegre, v. 29, p. 54, 2010.

Amparado no urbanismo, e tendo como foco o período de colonização da América Latina, Miguel Rojas-Mix, em sua obra intitulada *La Plaza Mayor – El urbanismo, instrumento de domínio colonial*, chega a dizer que:

[...]a função que a cidade cumpre, em particular através da praça, como organismo regulador das relações entre colonizados e colonizadores. Com efeito, ela reflete e gera as pautas de incorporação do indígena na nova sociedade. É um aspecto onde a ideologia que orienta o conquistador assume um papel de primeira importância.³⁹

E, ainda que seja impossível discordar que “No século XX as feições urbanas foram modificadas, as ruas alargadas para dar passagem aos veículos automotores, as praças foram, na maior parte das cidades, engolidas pelo desenvolvimento”⁴⁰, reforça-se a hipótese ao afirmar que foi justamente para estas vias públicas que a comunicação entre as pessoas, a interação – e portanto do debate democrático – migrou.

Relativamente aos parques e praças, os que sobreviveram a este conceito de desenvolvimento anteriormente citado, continuam a servir. E aqui pretende-se demonstrar que este é um fenômeno em crescimento e que, em razão disso, precisa ser garantido e promovido juridicamente⁴¹, o que vale também para as vias públicas.

Outros fatores conjunturais igualmente contribuem para conferir aos espaços públicos abertos esta centralidade democrática: as dificuldades na mobilidade urbana, a aceleração da competição no mercado de trabalho e do processo produtivo – e a conseqüente falta de disponibilidade para o exercício da cidadania, o que requer a participação em reuniões,

³⁹ ROJAS-MIX, Miguel A. *La Plaza Mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial*. Barcelona, 1978. Muchnik. p. 88. Tradução livre do autor.

⁴⁰ BACOVIS, Maria Cristina M. de. Função Social dos Espaços Públicos. *Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico. Caderno Direito do Patrimônio Cultural*. Porto Alegre, v. 29, p. 53, 2010.

⁴¹ Ao final deste trabalho, apresenta-se um rol exemplificativos de direitos, que se constituiriam numa espécie de uma moldura jurídica de proteção e promoção do espaço público, uma vez reconhecido também este como um espaço onde a democracia ocorre.

assembléias⁴², bem com o isolamento das pessoas⁴³ são fatores que concorrem para configurar o tipo de cidade – e de problema – que ela é.

De qualquer forma, por entender a necessidade de se tomar posição a respeito de um conceito sobre o tipo de problema que as cidades são, faz-se aqui com viés nítida e assumidamente com enfoque na visão urbanística trazida por Jane Jacobs, já que estamos falando, como dito antes, do espaço físico onde, como se pretende demonstrar, a democracia também ocorre, e que decidimos chamar de espaços públicos abertos, para englobar não só as praças, parques, mas em especial as vias públicas.

1.2 – Deliberação e experiências concretas

A democracia, pela sua própria concepção de *governo do povo*, precisou de um local físico para ser exercida. A Ágora de Atenas se constituiu no símbolo do viver na pólis, constitutivo do próprio ser político. Neste sentido, tratando da dicotomia entre a esfera pública e a privada, Hannah Arendt traz a seguinte lição:

O ser político, o viver numa polis, significava que tudo era decidido mediante palavras e persuasão, e não através da força e da violência. Para os gregos, forçar alguém mediante violência, ordenar ao invés de persuadir, eram modos pré-políticos de lidar com as pessoas, típicos da vida fora da polis,

⁴² A aceleração do processo produtivo esta ligado em boa medida à cobrança por resultados, conforme declara o diretor geral da empresa Regus, que detectou que os brasileiros trabalham muito mais do que oito horas por dia. <http://www.valor.com.br/carreira/1092570/seis-em-cada-dez-brasileiros-trabalham-mais-de-nove-horas-por-dia> . Acesso em 30 de dezembro de 2013. Já na síntese dos indicadores sociais em 2002, o IBGE apontava, além das desigualdades sociais, o fato de que nas duas últimas décadas, houve um aumento da proporção de pessoas que moram sozinhas. Um indicador forte do isolamento – refletindo inclusive em carência afetiva – é o fato que, em 8 grandes cidades brasileiras, um grande número de residências possui animais de estimação, despontando Porto Alegre com o maior percentual. 56% das residências da capital gaúcha tem animais de estimação. Disponível em <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL1237597-5598,00.html> Acesso em 30 de dezembro de 2013. Obviamente que esta dado não significa que todas as pessoas que possuem animais em casa o fazem por isolamento – dado que a pesquisa não aprofundou - mas é comum a as pessoas admitirem que o título do artigo do Psicanalista Raymundo de Lima intitulado *A solidão no mundo contemporâneo; o jeito e ter um bicho mesmo!!!* Disponível em <http://www.espacoacademico.com.br/034/34ray.htm> acesso em 30 de dezembro de 2013.

característicos do lar e da vida em família, na qual o chefe da casa imperava com poderes incontestes e despóticos, ou da vida nos impérios bárbaros da Ásia, cujo despotismo era freqüentemente comparado à organização doméstica.⁴⁴

Nesta passagem da filósofa, já é possível destacar o ponto central desta parte da pesquisa: a persuasão e o diálogo como marcas da política. Em outras palavras, a deliberação como marca central da política na cidade, tema que receberá tratamento mais aprofundado na seqüência desta pesquisa.

Em relação propriamente à *Ágora*, ela não se tratava de um espaço apenas para realização das assembléias: sediava o comércio, os mercados, as feiras, a vida comercial da cidade. A *Ágora* era, portanto, o local dos encontros em público. E, com efeito, é na informalidade das conversas nas feiras dos mercados ao ar livre⁴⁵, e no ir e vir nos espaços públicos abertos – aí incluída as vias públicas – é que se dá a democracia, em razão de que é nestes locais que as pessoas se encontram.

Acompanhando a ideia de que a democracia e a deliberação ocorrem no encontro, na interação entre os cidadãos e no diálogo, Farlei Martins Riccio de Oliveira, escrevendo sobre o pensamento de Arendt, conclui que

Não basta que um determinado Estado estabeleça em seu ordenamento jurídico os institutos de participação para a formação da deliberação pública. É necessário que os atores políticos (cidadãos), estejam em contato e em permanente diálogo para que isso ocorra.⁴⁶

⁴⁴ ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Trad. Roberto Raposo. 10ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001. p. 35-36

⁴⁵ É curioso notar que, dentro dos supermercados, parece não existir a mesma interação entre o cidadão que compra e o cidadão que vende – e nem mesmo entre os que compram ou transitam pelas feiras. Não foi possível encontrar fontes para confirmar esta afirmação.

⁴⁶ OLIVEIRA, Farlei Martins Riccio de. *Esfera Pública e Participação na função administrativa do Estado: as contribuições de Hannah Arendt e Robert Dahl* in *Direito à Democracia Ensaio Transdisciplinares*. Juarez Freitas e Anderson Teixeira (org.). São Paulo, 2011. Conceito Editorial. p. 202.

Com efeito, o presente trabalho, ao sugerir que a democracia se dá também nos espaços públicos abertos, aponta os limites que os institutos de participação e representação da vontade popular apresentam atualmente. A baixa participação da cidadania em audiências públicas e reuniões com representantes do poder público é indicador para tal afirmação⁴⁷.

Há que se registrar outro enfoque, talvez até majoritário na sociedade brasileira, e em especial nas grandes cidades: a de que, o medo da violência faz com que as pessoas se fechem em suas casas e o contato seja evitado. Com este pensamento, e investigando a situação da cidade do Rio de Janeiro, Danichi Hausen Mizoguchi, entende que:

No pequeno dia-a-dia das grandes cidades, quase tudo se protege de tudo. A violência real e a paranóia são literalmente poderosas: fazem com que se imponha a determinado coletivo humano um certo modo de comportamento. Nas metrópoles, custe o que custar, o outro precisa ser evitado. Parece haver dois imperativos fundamentais na experiência urbana contemporânea: circule e tema. Assim sendo, a espacialidade não pode ser pensada única e exclusivamente enquanto categoria de fixação: o poder por ela age também impingindo a fluidez dos fluxos e a aceleração dos deslocamentos. Calçadas, avenidas e high ways: conversão em vias de passagem e movimento cada vez mais acelerados. Em projetos de idos tempos espaços de convivência, lugar de tomar fresca e das cadeiras na calçada, de torça comercial e cultural, as ruas são a cada dia mais espaço-passagem: largas avenidas, viadutos, elevadas e passarelas compondo a paisagem da cidade feita para os automóveis, ambulantes unidades de espaço privado. Aceleração organizada, formatada, calculada e planejada para o incremento e reprodução do capital.⁴⁸

⁴⁷ No segundo capítulo, aborda-se de forma transversal aos temas ali tratados, o processo em curso de elaboração do Código de Convivência Urbana do Município de Porto Alegre – em substituição ao Código de Posturas – Lei Complementar 12/75. Assim, como demonstração da baixa participação da cidadania em reuniões realizadas em prédio públicos, tomamos como amostra o caso das próprias audiências públicas realizadas no interior da Câmara Municipal, e amplamente anunciados pelo Executivo, sobre a referida legislação. Na primeira reunião, sobre logradouros públicos, o executivo anunciou a participação de 140 pessoas (ver em <http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/2013/05/15/espacos-publicos-em-debate-na-audiencia-do-codigo-de-convivencia/>) mas, nas notícias das reuniões seguintes, o número de participantes não foi divulgado. Em consulta direta ao gabinete do Vice prefeito, que coordena o processo no âmbito do Executivo, a informação é de que, das 10 audiências públicas realizadas, apenas XX estiveram presentes.

⁴⁸ MIZOGUCHI, Danichi Hausen. Segmentariedades: passagens do Leme ao Pontal. São Paulo: Plêiade, 2009. p.61

Por óbvio, o autor supra citado traz posição baseada nas premissas do medo e da violência; na desconfiança no desconhecido, na insegurança. No entanto, apesar do enfoque aqui ser outro, é importante reconhecer tal situação, e que não se contrapõe às idéias aqui expostas, justamente porque o mesmo cidadão, que se fecha em sua casa com medo da violência, em outras condições, quando se sente seguro, interage com outros cidadãos, praticando, no sentido das ideias aqui trabalhadas, a democracia.

Mas no tocante ao tema da democracia, a forma de funcionamento, a capacidade de proporcionar a inclusão de todos nas discussões públicas, a garantia da igualdade entre os participantes e os inúmeros outros limites dos processos democráticos das sociedades que experimentam a democracia como forma de gerir as questões públicas sempre estiveram presentes. Portanto, longe de idealizações e de aprofundamentos sobre a forma como funcionava a democracia em Atenas, concordamos com a doutrina de Norberto Bobbio, para quem

Mesmo hoje, de resto, aqueles que vivem em um Estado que se proclama democrático se dão conta perfeitamente da disparidade entre a democracia ideal e sua imperfeita realização, mais ou menos perfeita segundo os tempos e lugares. Resta-nos a constatação de que, depois de mais de dois milênios, temos bem pouco a acrescentar à lição que nos chega de tão longe, mas com inexaurível e sempre renovada atualidade.⁴⁹

Em contraposição ao afirmado até aqui, cabe bem a indagação do quão razoável é afirmar que a democracia pode ser exercida em locais marcados pela informalidade, seja ele de passagem, de lazer ou de comércio. Mais ainda: afirmar que este exercício pode de alguma forma vincular as decisões de parte do poder público e, em que nível, e em qual grau de inclusão de cidadãos, é tarefa que se propõe a presente pesquisa.

⁴⁹ BOBBIO, Norberto. Teoria Geral da Política. A Filosofia Política e as Lições dos Clássicos. Organizado por Michelangelo Bovero. Daniela Beccaccia Versiani (trad.). Rio de Janeiro, Elsevier, 2000. 20ª impressão. p. 417.

Cabe aqui, filiando-se ao pensamento de teóricos e na doutrina da democracia deliberativa, em especial na adoção do referencial teórico aportado pela doutrina de Luigi Bobbio, investigar e problematizar tais questões.

Antes propriamente de incursionar por conceitos de democracia deliberativa, oportuno trazer aqui a reflexão semântica que Luigi Bobbio faz a respeito da própria expressão *democrazia deliberativa*, e que vale também para a língua portuguesa.

Em seu artigo *Smaltimento dei Rifiuti e Democrazia Deliberativa*, Luigi Bobbio destaca que

Em italiano a expressão “democracia deliberativa” (que é uma transposição mecânica do inglês “*deliberative democracy*”) não é de imediatíssima compreensão. O verbo “deliberar” assumiu, na língua italiana, sobretudo o significado de “decidir, estabelecer; dito de órgão colegiado, aprovar com uma decisão que tem valor executivo”, ao invés de “*to consider and examine the reasons for and against a measure*”.⁵⁰

No Brasil, a expressão *deliberar* também está mais ligada ao ato em si de decidir do que propriamente na *consideração e exame das razões sobre os prós e os contras da medida* a ser tomada.

Esta escolha no sentido é de uma certa forma oficializada na medida em que um dos mais renomados dicionários brasileiros traz o seguinte significado para o verbo *deliberar*: “Decidir-se, achar, assentar, decidir, decretar, definir, destinar, determinar, dispor, estatuir, julgar, optar, resolver e sentenciar.”⁵¹

Ainda segundo Luigi Bobbio, mesmo diante deste “obstáculo lingüístico”,

⁵⁰ BOBBIO, Luigi. *Smaltimento dei Rifiuti e Democrazia Deliberativa. Working Papers*. Anno 2002 – n. 01. Dipartimento di Studi Politici. Disponível em <http://www.dsp.unito.it/download/wpn1.pdf>. Acesso em 31 de junho de 2006. As traduções em italiano aqui apresentadas são traduções livres feitas pelo próprio autor.

⁵¹ Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.

a partir do momento em que a expressão “*deliberative democracy*” se tornou uma etiqueta facilmente reconhecível para uma família específica de teóricos da democracia, é provavelmente mais sábio assumirmos também nós a “democracia deliberativa”, ainda que com todos os equívocos que esta escolha lingüística pode comportar.⁵²

O fato de Luigi Bobbio, referencial teórico desta pesquisa, ter assumido em seus estudos a expressão derivada da língua inglesa, somado ao fato de que também é esta a escolha feita pelos autores brasileiros que se debruçaram sobre o tema, é condição suficiente adotar este *democracia deliberativa* neste trabalho. É o caso de Katya Kozicki, que intitulou sua pesquisa como *Democracia Deliberativa: A Recuperação do Componente Moral na Esfera Pública*, e apresenta o seguinte conceito sobre a deliberação:

A deliberação, entendida como um método para a tomada de decisão assenta-se na idéia de um livre debate a ser realizado entre cidadãos livres, iguais e racionais, para a obtenção de um resultado com o qual todos possam concordar, uma vez que serão por ele afetados.⁵³

O conceito de democracia deliberativa apresentado por Kozicki tem alguns pontos de contato com aquele apresentado por Luigi Bobbio, em especial a paridade entre os participantes e o fato de que a decisão afeta diretamente os envolvidos, conforme se percebe da sua definição:

O conceito de democracia deliberativa compreende dois aspectos distintos. Este se refere a um processo de decisão (i) conduzido sobre a base de argumentos imparciais fundados no bem comum (e esse é o aspecto *deliberativo*), (ii) no qual participam, em condições de paridade, todos aqueles que estão

⁵² BOBBIO, Luigi, Luigi. Smaltimento dei Rifiuti e Democrazia Deliberativa, cit. p. 9.

⁵³ KOZICKI, Katya. Democracia Deliberativa: A Recuperação do Componente Moral na Esfera Pública. *Revista da Faculdade de Direito*. Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Direito. Curitiba: SER/UFPR, 2004. p. 43.

envolvidos pelas conseqüências da decisão mesma (e esse é o aspecto *democrático*)⁵⁴

Autores mais voltados ao estudo das ciências jurídicas aportam novos elementos. É o caso de J. J. Gomes Canotilho, que define a democracia deliberativa destacando dois pontos:

Por democracia deliberativa entende-se uma ordem política na qual os cidadãos se comprometem: (1) a resolver colectivamente os problemas colocados pelas suas escolhas colectivas através da discussão pública; (2) aceitar como legítimas as instituições políticas de base na medida em que estas constituem o quadro de uma deliberação pública tomada com toda a liberdade.⁵⁵

Como se percebe, diferente dos conceitos anteriormente apresentados, Canotilho acrescenta em seu conceito a legitimidade das instituições políticas.

Aqui é importante contextualizar: a definição apresentada pelo autor português está inserida na Parte III, Título 1, Capítulo 2, da sua obra. Nesta parte, o objeto de estudo é a República Portuguesa, razão pela qual é conferido destaque para as questões relativas às instituições políticas republicanas.

Quase no final da sua obra, Canotilho volta a abordar a democracia deliberativa, desta vez na parte destinada à apresentação das *teorias normativas da democracia*.

De modo sintético, o autor português apresenta 4 premissas teóricas da democracia deliberativa:

(1) política deliberativa assente na idéia de “virtude cívica” (“civic virtue”); (2) igualdade dos participantes no processo político; (3) possibilidade de consentimento universal nas disputas normativas

⁵⁴ BOBBIO, Luigi. Smaltimento dei Rifiuti e Democrazia Deliberativa, p. 9

⁵⁵ CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. 7ª ed. Coimbra: Almedina, 2003, p. 224-225.

através da razão prática; (4) direitos de participação dos cidadãos na vida pública e controle dos representantes.⁵⁶

É possível perceber que os traços mais marcantes, e coincidentes entre os conceitos de democracia deliberativa - que pressupõe a inclusão dos cidadãos na decisão - estão assentados ao menos em dois pontos: *igualdade* entre os participantes e a *racionalidade* no debate público no que diz com os temas que serão objeto da decisão coletiva.

Ambas características são alvo de críticas, até pela ousadia de deliberativistas como Luigi Bobbio em acreditar que tais processos de decisão possam incluir cidadãos que, mesmo sendo desiguais nos mais variados aspectos, tal situação não influenciará negativamente no resultado do debate público e da decisão em si. Ao mesmo tempo, que este debate público, ainda que interesses e opiniões se contraponham, seja feito de forma racional. Além disso, acredita-se, possam seus participantes mudar suas posições pré-constituídas no curso do debate. Tanta ousadia dos teóricos deliberativistas despertam críticas, algumas delas apresentadas a seguir.

A primeira delas, no que se refere ao atendimento do princípio de inclusão, está diretamente relacionada com a introdução de novas formas de participação direta – tal como o exemplo que nos é próximo do Orçamento Participativo de Porto Alegre – e que levanta forte reação conservadora, principalmente sob o argumento de que é impossível que *todos* cidadãos possam participar. Esta crítica sugere, erroneamente, que processos inovadores que permitam a participação direta nas decisões públicas pudessem substituir totalmente as demais formas de participação, inclusive o próprio parlamento, eleito pelo sufrágio universal. A esta crítica, bem pontua Luciano Fedozzi⁵⁷ que, discorrendo sobre a experiência nascida em Porto Alegre, afirma que “Nem ‘embuste’, nem ‘mito’ ou ‘panacéia’. Trata-se apenas de uma alternativa de ‘invenção democrática’”. Com razão Fedozzi, uma vez que todo processo que amplie e diversifique, permitindo ainda mais participação direta da cidadania, ainda que com todos os seus limites, resulta em permitir maior - e talvez mais também melhor - participação, dando mais um passo no sentido de concretizar o ideal democrático.

⁵⁶ CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional...* p. 1416.

⁵⁷ FEDOZZI, Luciano. *Orçamento Participativo: Reflexões sobre a experiência de Porto Alegre*. 3. ed. Rio de Janeiro: UFRJ/IPUR, 2001, p. 9.

Da mesma fora, no que se refere à inclusão no debate das questões públicas, destaque feito por Habermas quando assinala a necessidade de observar as diferenças entre os participantes, preocupado as sobreposições das maiorias sobre as minorias, afirma que

[...] as minorias não devem ser submetidas sem mais nem menos às regras da maioria. O princípio majoritário chega aqui ao seu limite porque a posição contingente do conjunto dos cidadãos condiciona os resultados aparentemente neutros.⁵⁸

Com efeito, Habermas dá aqui guarida aos deliberativistas, criticando aqueles que se filiam ao argumento que a democracia é exercida, simplesmente pela vontade da maioria. A esta comumente chamada *ditadura da maioria*, se opõe a teoria da democracia deliberativa.

Vale destacar que o problema da inclusão de todos os cidadãos nas deliberações públicas remonta a própria história do que se convencionou chamar de democracia. Mesmo em Atenas, foi necessário adotar uma fórmula que pudesse dar conta da impossibilidade de permitir que efetivamente todos pudessem participar dos espaços onde as decisões coletivas eram tomadas, conforme informa James Fishkin:

Os atenienses de então se defrontavam com um problema análogo aos dias de hoje na prática da democracia: a impossibilidade de reunir toda a coletividade. Somente seis dos sessenta mil cidadãos eram admitidos na Assembléia. E, para escolhe-los, os gregos antigos recorriam a um sistema de sorteio aleatório, análogo a uma loteria.⁵⁹

⁵⁸ HABERMAS, Jürgen. *A inclusão do outro. Estudos de teoria política*. Trad. George Sperber e Paulo Astor Soethe. São Paulo. 2002. Loyola. p.

⁵⁹ FISHKIN, James. *Il sondaggio deliberativo, perchè e come funziona*. in BOSSETTI, Giancarlo e MAFFETTONE, Sebastiano (Orgs.). *Democrazia Deliberativa: cosa è*. Roma. Luiss University Press. 2004.

Para superar o limite lógico da participação de toda a população no debate público, as experiências concretas de democracia deliberativa buscam na figura do *stakeholder*, vocábulo ainda sem correspondente em língua portuguesa, uma alternativa.

Para uma definição de *stakeholder*, tem-se que:

Os *stakeholder* são aqueles que detém (*hold*) um interesse específico na disputa (*stake*), ainda que não disponham necessariamente de um poder formal de decisão ou de explícita competência jurídica. A palavra *stakeholder* foi introduzida no âmbito das empresas privadas com o objetivo de mostrar que a empresa não deve responder somente aos acionistas (*shareholder*), que no plano jurídico são os únicos a ter o poder de decidir as diretrizes, mas também aqueles outros grupos (*stakeholder*), que mesmo exteriores à empresa, podem ser afetados pelas escolhas empresariais (os fornecedores, os clientes, os cidadão que residem próximo das instalações, a rede comercial, as associações ambientalistas, etc) ⁶⁰

A figura do *stakeholder* no debate público busca contemplar a representação dos interesses em disputa, ainda que, do ponto de vista da legitimação legal, não ter a competência para tanto.

Assim, entram em cena não somente a representação parlamentar, mas as organizações que representam diretamente os interesses dos diversos grupos existentes na sociedade (associação de moradores, ONG's, sindicatos, organizações profissionais, empresariais, ambientais, etc). Trata-se do reconhecimento da complexidade social, dos diferentes pensamentos que precisam ter voz nesta mesa de conversas, uma tentativa de reproduzir todas as visões sobre a questão em debate.

E, no processo de discussão, representantes de outros interesses poderão se agregar à discussão, o que torna a decisão pública muito mais um processo inclusivo do que um

⁶⁰ BOBBIO, Luigi . (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni*. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, p 41.

momento em que o gestor público – legitimado pelo resultado eleitoral – faz a sua escolha, isolado em seu gabinete.

A simples participação dos *stakeholders* no processo decisão não significa necessariamente o êxito do ponto de vista da representação de todos os pontos de vista. Esta estratégia inclusiva pode dar início a um processo de difícil conclusão⁶¹. Por outro lado, a decisão tomada isoladamente também está exposta ao risco de reencontrar-se sempre ao ponto de partida, “tal como ocorre com Alessandro Magno, que corta o nó ao invés de desamarrá-lo”⁶².

A figura do *stakeholder* também não supera o fato de que há interesses que não podem ser representados nos processos deliberativos, ainda que pela decisão serão atingidos. Trata-se, por exemplo, no campo ambiental, da proteção dos direitos das chamadas *futuras gerações*, expressão adotada inclusive pela Constituição Federal Brasileira de 1988⁶³, e que faz surgir estudos específicos e aprofundados sobre o tema, como Leonardo da Rocha de Souza, que traz e enfrenta este problema, apontando a seguinte saída:

Um início de resposta, que configurada nossa hipótese, pode considerar o seguinte: aqueles que estão envolvidos em políticas e decisões ambientais devem levar em conta todos os possíveis destinatários daquilo que for decidido. Tais destinatários não serão somente aqueles que terão que cumprir/executar essas decisões, mas também aqueles que serão atingidos por suas conseqüências.⁶⁴

⁶¹BOBBIO, Luigi. *La democrazia non abita a Gordio. Studio sui processi decisionali político-amministrativi*. Milano. Franco Angeli, 2003, p. 78.

⁶² Com efeito, ao invés de desamarrar o nó, Alexandre Magno decide, com sua espada, simplesmente cortá-lo. Uma decisão simplística que, num primeiro momento parece resolver o problema de forma eficaz, mas que resulta na perda de um pedaço da própria corda, numa referência ao fato de que, também é aparentemente mais fácil ao gestor público decidir com um “canetasso”, mas toda decisão que não é contruída com as pessoas que serão diretamente afetadas por ela corre o risco de ser, posteriormente contraditada, resistida, não aplicada e, portanto, sem efeito. Cf. BOBBIO, Luigi. *La democrazia...* p. 8.

⁶³ Dada a importância, reproduzimos aqui o art 225 da Constituição Federal de 1988: *Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.*

⁶⁴ SOUZA, Leonardo da Rocha de. *A consideração dos ausentes à deliberação ambiental: uma proposta a partir da ética do discurso de Jiirgen Habermas*. Lumen Júris: Rio de Janeiro, 2013, p. 3.

Assim, para superar este entrave lógico – da ausência na deliberação daqueles que ainda não existem – uma saída proposta seria justamente que a decisão oriunda deste processo deliberativo tivesse, necessariamente, que contemplar uma visão solidária e altruísta, a ponto de contemplar interesses que não podem ser representados.

Mas as críticas ao modelo teórico da democracia deliberativa – e suas propostas de operacionalização prática - não param por aí. Uma segunda crítica que é possível fazer é aquela que diz com o uso da razão nos processos deliberativos. Com efeito, além deste entrave relativo à impossibilidade da participação de todos os cidadãos, a *racionalidade* exigida no debate público é aspecto que está sujeito à crítica, sobretudo quando se busca pontos de contato entre um debate estruturado em que argumentos racionais podem ser confrontados, e as interações em que se discute sobre algum tema relativo ao bem comum, mas que ocorre informalmente nos espaços públicos abertos.

Conforme visto em alguns dos conceitos apresentados no início do trabalho, o uso da *razão* no debate público se constitui em um dos traços mais marcantes e comuns a todas as definições de democracia deliberativa.

Ainda que não seja o enfoque da presente pesquisa, vale apresentar, ainda que sem o merecido aprofundamento, algumas idéias centrais de renomados teóricos sobre a razão neste contexto, reconhecendo em Jürgen Habermas o principal expoente da democracia deliberativa. Tal posição – de colocar em destaque a importância de Habermas - não é apressada: ele é considerado o principal inspirador da democracia deliberativa⁶⁵; é quem apresenta um bom exemplo deste modelo⁶⁶; aquele que aproxima - juntamente com Rawls⁶⁷ - da posição mais correta⁶⁸, e que *desperta o interesse dos estudiosos atuais*⁶⁹.

⁶⁵ MIGUEL, Luis Felipe. Promessas e limites da democracia deliberativa. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092001000200011. Acesso em 09 de janeiro de 2014.

⁶⁶ MATTOS, Patricia Castro. *As visões de Weber e Habermas sobre Direito e Política*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002, p. 125.

⁶⁷ Não desconhecemos que autores de porte de John Rawls igualmente tratam do tema, mas o estudo aqui proposto não comporta toda a rica discussão entre Habermas e Rawls. Para aprofundamento neste debate, consultar MELKEVIK, Bjarne. *Rawls o Habermas: un debate de filosofía del derecho*. Traducción Claudia Cáceres. Bogotá, Colômbia: Universidad Externado de Colombia.

⁶⁸ NINO, Carlos Santiago. *La constitución de la democracia deliberativa*. Barcelona: Gedisa, 1997, p. 155.

⁶⁹ BOBBIO, Luigi. *Smaltimento dei Rifiuti...* p. 8.

Dentre os estudiosos atuais, é novamente Leonardo da Rocha de Souza, que bem traz a questão da racionalidade em Habermas, ressaltando a característica central, a de que o conceito de razão está relacionado com uma vida comum circunscrita a aspectos relacionados à vida em comunidade:

A racionalidade da comunicação em Habermas exige conhecer-se o que une os membros de uma comunidade em um mundo objetivo “reconhecido e considerado como um e o mesmo mundo por uma comunidade de sujeitos capazes de linguagem e de ação”. A identidade entre os sujeitos permite-lhes entender-se entre si o que ocorre no mundo em virtude “do contexto comum de suas vidas, do mundo da vida que intersubjetivamente compartilham”.⁷⁰

Nas palavras do próprio Para Habermas o diálogo *racional* é uma das chaves para uma concepção dialógica de democracia:

Uma concepção dialógica entende uma política como um processo de razão e não exclusivamente de vontade, de persuasão argumentativa e não somente de poder, dirigido para a consecução de um acordo relativo a uma forma boa ou justa, ou pelo menos aceitável, de ordenar aqueles aspectos da vida que se referem às relações sociais das pessoas e à natureza social das pessoas.⁷¹

Ainda, em Habermas, a concepção de democracia deliberativa está ligada ao conceito do *agir comunicativo*

[...] que leva em conta o entendimento lingüístico como mecanismo de coordenação da ação, faz com que as suposições contrafactuais dos atores que orientam seu agir por pretensões de validade adquiriam relevância imediata para a construção e a

⁷⁰ SOUZA. Leonardo da Rocha de. Direito Ambiental e Democracia Deliberativa. Paco Editorial. Jundiaí: 2013, p. 35.

⁷¹ HABERMAS. Jürgen. Tres modelos de democracia. Sobre el concepto de una política deliberativa. *Eutopías/Documentos de Trabajo. Colección interdisciplinar de estudios culturales.* v. 43. Valencia: 1994, p. 7.

manutenção de ordens sociais: pois estas mantêm-se no modo de reconhecimento de pretensões de validade normativas. Isso significa que a tensão entre facticidade e validade, embutida na linguagem e no uso da linguagem, retorna no modo de integração de indivíduos socializados – ao menos de indivíduos socializados comunicativamente – devendo ser trabalhada pelos participantes.⁷²

Habermas explora a fundo a relação direta entre a razão e a democracia deliberativa: aborda a fundo as diferentes raízes da racionalidade, diferencia a razão da opinião e reconhece ainda três tipos de racionalidade: a epistêmica, a teleológica e a comunicativa. Todas estas relações que o autor demonstra ser possível estabelecer, instigam uma pesquisa mais aprofundada sobre a questão. No entanto, uma incursão profunda sobre o tema extrapolaria os limites e enfoque do presente trabalho. Limita-se, portanto, a extrair as ideias mais centrais e relacionadas com o problema e as hipóteses da presente pesquisa.⁷³

Entre os autores brasileiros, Luis Felipe Miguel⁷⁴, examinando a obra de John S. Dryzek, crítica o traço da razão no debate público, ressaltando a desigualdade entre os participantes nos processos de deliberação:

Igualmente insatisfatório é o tratamento dado ao problema da organização da discussão política. Em suas primeiras versões, a teoria deliberativa concedia ao "argumento racional" o monopólio do debate: só ele teria lugar na boa discussão. No entanto, como a habilidade no uso do argumento racional é desigualmente distribuída na sociedade, a regra representaria um privilégio para determinados grupos.⁷⁵

Obviamente, é ambicioso demais acreditar que os atores envolvidos na decisão agem tão somente de forma racional, a ponto de alterarem suas preferências por que convencidos

⁷² HABERMAS, Jürgen. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. vol. 1, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997, p. 35.

⁷³ HABERMAS, Jürgen. *Verdade e Justificação: ensaios filosóficos*. Trad. Milton Camargo Mota. Edic

⁷⁴ MIGUEL, Luis Felipe. Promessas e limites da democracia deliberativa. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092001000200011 Acesso em 09 de janeiro de 2014.

⁷⁵ *Deliberative democracy and beyond: liberals, critics, contestatios*. Oxford, Oxford University Press, 2000.

dos argumentos apresentados pelos participantes, sobretudo na informalidade e nas interações entre os cidadãos e que ocorrem, de forma desorganizada e sem centralidade, no dia-a-dia das cidades, e nos espaços públicos abertos.

A informalidade é vista como vantagem nos processos deliberativos. Habermas traz as características da deliberação ideal. Limita-se, aqui, em anunciá-las: “argumentativas, inclusivas e públicas, livres de coerções externas e internas”.⁷⁶ Habermas traz ainda questões de caráter político. A primeira delas diz respeito ao fato de que, mesmo com as condições ideais, é possível que não seja possível o consenso. Assim, diante da necessidade de se chegar a uma conclusão, o importante é que, mesmo que se admita o recurso ao voto – princípio majoritário – o importante é que a minoria possa ter condições de convencer a maioria sobre seu ponto de vista; a segunda, relativo aos temas passíveis de deliberação, estão são os que dizem respeito à matérias objetos de regulação, inclusive os considerados de natureza privado; por fim, as pré-compreensões trazidas nos processos deliberativos, passíveis de transformação ao longo do processo de deliberativo.⁷⁷

Pelo exposto, bem de ver o quanto a democracia deliberativa é largamente um ideal. Ainda que difícil de alcançar – e o uso da razão é um de seus nós – é inegável que os cidadãos, nas suas conversas diárias, estão continuamente confrontando argumentos, convencendo e se deixando convencer sobre as questões da vida urbana e os problemas da cidade onde vivem.

E é nos espaços públicos abertos que estes encontros pessoas se dão em maior volume. Por óbvio, apenas uma parcela da população que transita esta preocupada e discute o bem comum da cidade, mas é notório que quantidade de pessoas que freqüentam as ruas e avenidas, bem como os parques e praças – e as relações que aí se estabelecem⁷⁸ - é

⁷⁶ HABERMAS. Jürgen. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. Trad: Flavio Beno Siebeneicheler vol. II, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997, p. 29.

⁷⁷ HABERMAS. Jürgen. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. Trad: Flavio Beno Siebeneicheler vol. II, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997, p. 30.

⁷⁸ Inúmeros estudos, trabalhos acadêmicos, guias e manuais de administrações públicas e artigos de opinião apontam para a relação direta entre, por exemplo, a largura e a qualidade das calçadas como fator de influência na interação entre as pessoas nas cidades. Colaciona-se, aqui, alguns destes materiais, todos com disponíveis na internet e foram consultados em 20 de agosto de 2014:

<http://www.usp.br/nutau/CD/171.pdf>

<http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>

http://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2009/Guia_Pratico_web_Construcao_de_Calcadas_CREA.pdf

infinitamente maior do que as que freqüentam as reuniões em locais fechados, o que reforça uma das ideias centrais desta pesquisa: a de que nestes espaços ao ar livre, hoje, nas cidades, a comunicação e a interação se dá de forma mais intensa e, portanto, neste sentido, locais que merecem o reconhecimento jurídico para o exercício democrático.

Seja como for, o uso da razão na discussão é um dos elementos centrais no modelo de democracia deliberativa e, juntamente com a igualdade entre os participantes, está exposta a sérias críticas.

Ainda sobre a dificuldade em se encontrar igualdade entre os participantes de do debate público está a crítica de Iris Young⁷⁹, para quem, na concepção de democracia deliberativa habermasiana, o erro consiste em acreditar que a deliberação é culturalmente neutra e universal.

Para a Young, além de sugerir outras formas de argumentação crítica, a autora destaca o fato de que

Os teóricos deliberativos tendem a supor que isolar o poder político e econômico é suficiente para garantir a igualdade entre os participantes. Eles se esquecem de eliminar também as diferenças culturais e de posição social que se possa promover o debate.⁸⁰

A crítica da autora em relação à igualdade na participação é de ser considerada. Mas é também forçoso reconhecer que as diferenças entre as pessoas – sobretudo culturais – é atualmente um elemento indissociável e enriquecedor em uma democracia baseada no pluralismo de idéias.

Desta forma, esta diferença existente entre as pessoas na sociedade – sejam elas culturais, sejam de posições sociais - parece ser justamente o elemento que potencializa e qualifica a discussão. É, novamente, o caso concreto do Orçamento Participativo de Porto

<http://www.cetsp.com.br/consultas/ombudsman/nota-no-1.aspx>

http://www.vidamaislivre.com.br/colunas/post.php?id=7011&/a_calçada_voce_e_o_outro

<ftp://ftp.ufm.br/pub/biblioteca/ext/bdtd/LisBV.pdf>

⁷⁹ MATTOS, Patricia Castro. *As visões de Weber e Habermas sobre Direito e Política...* p. 125.

⁸⁰ MATTOS, Patricia Castro. *As visões de Weber e Habermas sobre Direito e Política...* p. 125-126

Alegre em que as discussões ao longo dos anos forjaram pessoas extremamente qualificadas, a maioria delas oriundas das mais baixas classes econômicas que, numa visão elitista, seriam pouco preparadas, inclusive culturalmente, para a o debate sobre os temas públicos.

Além do enfoque conferido à racionalidade dos argumentos e a igualdade entre os participantes, a democracia deliberativa traz também a idéia de que, no debate público, as pessoas podem ser convencidas pelos argumentos apresentados, uma superação aos acordos baseados na lógica da *barganha política*.

Mas não é apenas através da deliberação que a democracia acontece. À *negociação* e à *deliberação*, soma-se o *voto* como uma terceira forma para a tomada de decisões coletivas.

Seja no destino das verbas públicas, seja na formação da jurisprudência dos Tribunais, a opção pelo voto como modo de tomada de decisão é recurso e de largo uso, geralmente utilizado, num ambiente de disputa e de inexistência de consenso entre os participantes. O voto é a opção última, quando a deliberação não teve sucesso.

As características destes três modos de decisão são mais bem delineadas por Luigi Bobbio:

A deliberação, em quanto processo baseado sobre argumentos, se contrapõem à outras duas modalidades com as quais se pode tomar decisões coletivas: o voto e a negociação. A votação é um processo agregativo no qual as preferências se contam com a finalidade de estabelecer a opção vencedora. A negociação é um processo através do qual os participantes, sobre a base de preferências dadas, se dividem o objeto da disputa. Votar e negociar são tradicionalmente considerados dois processos antitéticos que dão lugar a uma série, bem clara, de oposições: regra da maioria contra regra da unanimidade; distinção entre vencedores e perdedores contra acordo. Se pensarmos somente à contraposição entre as democracias majoritárias e as democracias consensuais ou consociativas: na primeira se governa em consequência de um voto de maioria, nas segundas, através de um acordo negociado entre as partes.

E, todavia, a votação e a negociação possuem um ponto comum que as distingue da deliberação. Em ambas aos modelos de decisão, com efeito, as

preferências dos atores são exógenas em relação ao processo. Os atores se apresentam sobre a cena com as suas opções pré-constituídas (sejam estes fundados sobre interesses específicos, credos ou visões de mundo) que no caso da votação são agregadas ou somadas e no caso da negociação são acomodadas em uma solução comum na qual cada um obtém algo. O eleitor e o negociador não precisam justificar as suas preferências; se limitam a manifestá-las.⁸¹

Neste aspecto, o traço distintivo entre estes três modelos de tomada de decisão está na possibilidade ou não dos participantes serem convencidos de algo, ou aceitarem as condições do outro diante do ganho que terão.

Para o convencimento dos outros acerca de uma decisão, é necessário apresentar os motivos pelos qual uma escolha é melhor que outra. Neste caso, não raro, os debatedores, para convencer os demais, recorrem ao uso de argumentos baseados no bem comum.

E, no uso deste recurso, o nó que se apresenta aqui é bem detectado por Luigi Bobbio:

A referência ao bem comum pode obviamente se constituir em um mascaramento hipócrita de interesses particulares, mas de qualquer forma se torna parte integrante do discurso (Majone 1989, p. 2) e fixa terreno entorno do qual se desenvolve o confronto. O contexto da deliberação obriga os participantes a justificar as suas posições em termos universalistas e realiza desse modo “a função civilizatória da hipocrisia” (Elster 1993).⁸²

Mas todas estas críticas à democracia deliberativa não desfazem o entendimento de que o diálogo – o que pressupõe o encontro - está na própria essência da democracia.

De todo o exposto, é possível perceber a confirmação da ideia que as conversas informais entre os cidadãos que frequentam os espaços públicos abertos, seja para discutir o preço dos alimentos da feira, seja para questionar a velocidade ou as longas filas de congestionamento nas ruas, passam muito mais por uma discussão e reflexão dos prós e

⁸¹ BOBBIO, Luigi. *Smaltimente dei Rifiuti...* p.10.

⁸² BOBBIO, Luigi. *Smaltimente dei Rifiuti...* p.10.

contras daquilo que se idealiza ser desejável – o que resulta em exigir políticas públicas - do que efetivamente um processo estruturado de decisão propriamente dito. Há, portanto, pontos de contato entre as práticas de processos estruturados de democracia deliberativa e os debates que ocorrem ao aberto, ainda que destes não se possa afirmar que se tratem da mesma situação.

Vale porém, conferir a devida importância e estes encontros informais, estabelecer métodos e processos de decisão é, inclusive, uma moderna e atualizada forma de subsidiar e aproximar – e portanto legitimar - as decisões públicas no que diz respeito às cidades.

Com efeito, além dos instrumentos de democracia direta, o poder político eleito e institucionalizado tem buscado a legitimação popular para além das eleições: parlamentares com gabinetes móveis, escritórios em comunidades, prefeitos e secretários municipais que atendem direta e pessoalmente a população no seu bairro, ouvindo suas demandas e influenciando diretamente a sua tomada de decisão; canais digitais de escuta promovidos pelos mandatários diretamente com a população, tudo num espaço informal e, de regra, nos espaços públicos abertos.

A institucionalidade tem colocado em prática iniciativas que buscam, de maneira informal e longe dos espaços fechados típicos das reuniões – como as salas de reuniões do prédio da sede dos governos ou dos parlamentos -, consultar a cidadania sobre ações e decisões governamentais que envolvam a implementação de políticas públicas.

É importante reconhecer que, para Luigi Bobbio, é presente a preocupação de que, para a deliberação ocorrer, esta precisa ser organizada e estruturada, algo que não ocorre na interação espontânea que ocorre em espaços públicos abertos. Há, porém, pontos de contato democracia deliberativa na medida em que, também nestes locais abertos a cidadania, de algum forma, há troca argumentos e impressões dos pros e contras sobre determinado assunto, ainda que disto não resulte em um processo deliberativo.

A preocupação de Luigi Bobbio está direcionada a aspectos práticos e que concretizem os ideais democráticos, e faz inclusive uma crítica geral em relação a esta espécie de despreocupação dos filósofos em fazer a deliberação efetivamente acontecer:

Tem-se a impressão de que os teóricos da democracia deliberativa considerem a deliberação como um atividade natural, que qualquer ser humano dotado de racionalidade é capaz de praticar espontaneamente, se colocado de frente a outros seres humanos igualmente racionais. Em parte obviamente isso é verdade: se discute “naturalmente” na esfera pública (Habermas 1992), nos plenários parlamentares (Bessette 1994; Bächtiger et. al 2004) e na imprensa: são formuladas opiniões e contestações e, aos poucos, a deliberação aparece, com a possibilidade de conclusão através do encontro de um ponto comum. Aparentemente não há necessidade de nenhum método ou de técnica específica. A deliberação, simplesmente, acontece. Porém, seguidamente – e isso os filósofos sabem muito bem – a deliberação não ocorre. Obstrui-se, tropeça e se bloqueia. Os interessados não conseguem se encontrar, não se escutam, usam, reciprocamente, linguagem incompreensível, definem os problemas de modo incompatível.⁸³

Diante desta realidade – quando a deliberação não ocorre – Luigi Bobbio elenca experiências concretas já realizadas e que, ainda que muitas delas ignorem a teoria da democracia deliberativa, estão voltadas para

[...] enfrentar nós práticos e específicos: como induzir uma comunidade a pensar e tomar decisões sobre seu próprio futuro; como tornar possível o diálogo entre a administração municipal e os cidadãos sobre um projeto de requalificação urbana; como enfrentar um conflito entre uma indústria que polui e os cidadãos que sofrem as conseqüências; como colocar os leigos a dialogar com os especialistas e se opinar sobre questões técnicas-científicas controvertidas; como oferecer aos cidadãos a possibilidade de pronunciar-se sobre a repartição dos recursos da própria administração municipal, etc.⁸⁴

⁸³ BOBBIO, Luigi. Quando la deliberazione ha bisogno di un aiuto: metodi e tecniche per favorire i processi deliberativi. *La deliberazione pubblica*. Melteni. Roma, 2005, p. 177. Tradução livre do autor.

⁸⁴ BOBBIO, Luigi. Quando la deliberazione ha bisogno di un aiuto: metodi e tecniche per favorire i processi deliberativi. *La deliberazione pubblica*. Melteni. Roma, 2005, p. 178. Tradução livre do autor.

Inúmeras experiências concretas calcadas ou não na teoria da democracia deliberativa⁸⁵, mas que tem como foco a concretização princípio democrático e que visam o alargamento da participação - estão sendo colocadas em prática e estão em sintonia a moderna concepção de planejamento urbano – em especial no que tange às intervenções relacionadas ao desenho das cidades -, uma vez que adota a escuta direta da cidadania como elemento norteador, privilegiado a escala humana na elaboração e execução de projetos urbanísticos⁸⁶.

Sintonizado com esta necessidade em se escutar diretamente a cidadania, e fazê-la participar dos processos de decisão, chega-se a afirmar *a democracia deliberativa como nova matriz da gestão pública*, título de obra recente organizada por Rogério Gesta Leal.⁸⁷

Com a preocupação em apresentar indicações para problemas práticos, a referida obra se preocupa em apresentar estudos de casos, com técnicas que concretizam a democracia deliberativa.

Uma deles é trazida pelo próprio organizador, demonstrando que experiências neste campo já são testadas há décadas:

Outra técnica que foi desenvolvendo para envolver os cidadãos nas questões comunitárias dia com a chama experiência Júri de Cidadão, concebida por Ned Crosby, gestada na década de 1970, e que consiste na reunião de pessoas para discutirem e deliberarem sobre tema de interesses grupais e da comunidade que representam, os quais, ao final de uma pauta ordenada e depois de certo tempo transcorrido – com critérios e objetivos nas

⁸⁵ Outros exemplos de instrumentos e técnicas que facilitam os processos de decisão inclusivos, além do Orçamento Participativo de Porto Alegre, são o *outreach*, *animazione territoriale*, *punti*, *focus group*, *brainstorming*, *euopean awareness scenario workshop*, *action planning*, *search conference*, *planning for real*, *open space technology*, *laboratorio di quartieri*.. Ver em mais em BOBBIO, Luigi. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi*. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004. Destaque também para as experiências de maior destaque nos Estados Unidos: *Deliberation Day* e o *Deliberative Polling*. Ver mais em BOSSETTI, Giancarlo e MAFFETTONE, Sebastiano (Orgs.). *Democrazia Deliberativa: cosa è*. Roma. Luiss University Press. 2004.

⁸⁶ Com efeito, um dos mais conceituados arquitetos e urbanistas da atualidade, o dinamarquês Jan Gehl, tem se destacado pelos trabalhos realizados em importantes cidades do mundo adotando como diretriz a idéia da cidade para as pessoas. Em seu endereço na internet é possível ver trabalhos já realizados - www.gehlarchitects.com

⁸⁷ LEAL, Rogério Gesta (org.) *A democracia deliberativa como nova matriz da gestão pública*: alguns estudos de caso. 1 ed. Santa Cruz do Sul. Edunisc. 2011.

discussões- , chega-se ao resultado deliberativo e consensual para o caso enfrentado.⁸⁸

Desnecessário apresentar aqui todas estas experiências elencadas⁸⁹. Ilustrativamente, destaca-se aqui para duas delas: as *Caminhadas de Bairro* e os *Encontros de Escada*.

As *Caminhadas de Bairro* respondem ao seguinte contexto, e são assim caracterizadas:

Os projetistas, os urbanistas e os outros especialistas geralmente trabalham sobre mapas e dados. Desta forma, conseguem ver muitos aspectos que os habitantes não são capazes de conhecer. Existem, porém, inúmeros outros aspectos que os habitantes conhecem que os especialistas não tem condições de recolher. A caminhada no bairro é um método que ajuda a superar esta lacuna. Consiste em um ou mais passeios pelo bairro, no qual um pequeno grupo de moradores (de 10 a 30) guiam os profissionais ou servidores públicos para um giro pela área. Enquanto o grupo caminha se cruzam observações, perguntas, opinião favorável, desejos, em modo livre e relaxado, e se recolhem impressões, lembranças. O passeio representa também a ocasião para falar com os transeuntes, despertando-lhes a curiosidade e convidando-os a fornecer informações e opiniões e eventualmente unir-se na caminhada.⁹⁰

Note-se, mais uma vez, que o caráter informal da caminhada em nada diminui a influência das informações que embasaram a tomada de decisão. Trata-se, portanto, de

⁸⁸ LEAL, Rogério Gesta (org.) *A democracia deliberativa como nova matriz da gestão pública: alguns estudos de caso*. 1 ed. Santa Cruz do Sul. Edunisc. 2011. p. 47

⁸⁹ Para ver mais, e a título de exemplificação das técnicas que facilitam os processos de decisão inclusivos, são o *oureach, animmazione territoriale, punti, focus group, brainstorming, euopean awareness scenario workshop, action planning, search conference, planning for real, open space technology, laboratorio di quartieri*. Ver em mais em BOBBIO, Luigi. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni*. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004. Destaque também para as experiências de maior destaque nos Estados Unidos: *Deliberation Day* e o *Deliberative Polling*. Ver mais em BOSSETI, Giancarlo e MAFFETTONE (Org.). *Democrazia Deliberativa: cosa è*. Roma. Luiss University Press. 2004.

⁹⁰ BOBBIO, Luigi. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni*. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, p. 70.

acertada técnica, uma vez que ali o conhecimento profissional se complementa com a realidade trazida por quem ali reside.

Exemplo atual, de grande magnitude, do quão fundamental é a oitiva direta da cidadania por parte dos planejadores e tomadores de decisão das cidades, vem da cidade de Nova Iorque, e que poderia ser qualificado como Caminhadas de Bairro: durante a Conferência TED 2014⁹¹ realizada em Vancouver, no Canadá, a chefe do setor de urbanismo da cidade de Nova Iorque nas administrações do Prefeito Bloomberg, Amanda Burden, ao expor o desafio que tinha pela frente em planejar e realizar intervenções na cidade diante da previsão de aumento populacional e do esgotamento dos espaços voltados para o uso de veículos automotores, afirmou que:

Nossa cidade não podia lidar com mais carros. Então, o que iríamos fazer? Se não podíamos nos espalhar, tínhamos que subir. E se tínhamos que subir, precisávamos fazer em locais em que não seria necessário usar carros. Então isso significava usar um dos nossos maiores bens: o nosso sistema de trânsito. Mas nunca tínhamos pensado em como aproveitá-lo ao máximo. Então aqui estava a resposta para o nosso enigma. Se fôssemos canalizar e direcionar todas as novas expansões em torno do trânsito poderíamos dar conta do aumento daquela população. E aqui estava o plano, o que precisávamos mesmo fazer era o nosso zoneamento. O zoneamento é um instrumento regulatório, do planejador da cidade, e basicamente remodelar toda a cidade, mirando aonde o novo desenvolvimento poderia ir e proibindo qualquer avanço nos nossos bairros feitos para carros e de estilo suburbano. Bom, foi uma ideia incrivelmente ambiciosa. Ambiciosa porque as nossas comunidades tinham que aprovar aqueles planos. Então, como eu ia conseguir fazer isso? Ouvindo. Eu comecei a ouvir. Na verdade, milhares de horas de escuta, apenas para estabelecer confiança. Vocês sabem, as comunidades podem contar se você compreende seus bairros. Não é algo que você pode simplesmente fingir. Então eu comecei a andar. Não sei dizer quantos blocos eu andei nos verões escaldantes, nos invernos congelantes, ano após ano, apenas para que eu pudesse começar a entender o DNA de cada bairro e saber como cada rua era. Tornei-me uma especialista

⁹¹ Para saber o que são as Conferências TED e TEDx: <http://tedxbelohorizonte.com.br/sobre> e <https://www.ted.com/talks?language=pt-br>. Acesso em 29 de dezembro de 2014.

em zoneamento incrivelmente nerd encontrando maneiras do zoneamento atender as preocupações das comunidades. Assim, pouco a pouco, bairro a bairro, bloco a bloco, começamos a definir os limites de altura para que todo novo desenvolvimento fosse previsível e próximo ao trânsito. Ao longo de 12 anos pudemos rezonear 124 bairros, 40% da cidade, 12.500 blocos, de modo que agora, 90% de todo novo desenvolvimento de Nova Iorque fica a 10 minutos a pé do metrô. Em outras palavras, ninguém nos novos edifícios precisa possuir um carro.⁹²

Da mesma forma, os *Encontros de Escada*, como o próprio nome diz, são o local, na própria escada do prédio dos moradores, ocasião em que se discutem as questões referentes ao próprio local de moradia, seus equipamentos e suas dificuldades de convivência bastante típicas de um condomínio residencial. Mas não se trata de apenas uma reunião de condôminos, como destaca Luigi Bobbio:

É importante sublinhar a dimensão pública dos encontros e a presença de um facilitador externo. De um lado, a necessidade de argumentar publicamente as suas declarações obriga os moradores a selecionar os elementos narrativos necessários a ilustrar determinada problemática. Por outro, a presença de um facilitador externo colocará os membros da micro-coletividade a afrontar de forma completa e clara a exposição dos problemas sem menosprezar o conhecimento anterior dos mesmos e sem deixar desviar por relações pessoais pré-constituídos.⁹³

Com efeito, o destaque feito por Luigi Bobbio – sobre a presença de um facilitador, mediador – não é fruto do acaso. Trata-se de qualificar a política pública de escuta direta dos cidadãos e que, ao facilitar o diálogo entre os próprios moradores, consegue transformar uma realidade com ganho na qualidade de vida daquela coletividade e nas relações sociais.

⁹² A palestra está em https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work?language=pt-br#:t-1081448. Acesso em 29 de dezembro de 2014.

⁹³ BOBBIO, Luigi. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni*. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, p. 96.

E não se trata apenas de mais uma técnica dos planejadores. A influenciar a ida da administração no contato direto da população, reduzindo ao máximo a formalidade, está a busca constante da legitimação política das decisões.

Com efeito, a crise da democracia representativa está ligada em boa medida ao fato que as decisões que afetam a coletividade se dão, no seu dia-a-dia, nos gabinetes e salas de reuniões dos prédios que sediam os escritórios e gabinetes dos tomadores da decisão. Ainda que se trate de prédios públicos com acesso ao público, estes espaços institucionais não são locais de passagem usual dos cidadãos, tal como são as vias públicas ou daqueles lugares onde se dão as manifestações artísticas, culturais, políticas, tais como as praças, parques, largos, etc.

Ainda que os encontros entre os cidadãos nestes espaços público abertos não ocorram nos moldes de um processo de democracia deliberativa – com reuniões, presença de um facilitador/mediador - não se pode desprezar o fato de que, no acaso que marca estas relações, as pessoas igualmente se encontram, se vêem, e se comunicam, o que acaba por contribuir na formação da opinião pública, com influência e retroalimentação nas decisões políticas. É, portanto, nestes lugares que a os representantes do poder público devem estar, e a oitiva direta da cidadania a influenciar as decisões dos gestores, legitimando-as e atendendo ao princípio democrático.

1.3 – Conceito e bases teóricas sobre os quais se assenta o direito nos e aos espaços públicos abertos

Partimos da Constituição Federal Brasileira de 1988. Não há, no texto constitucional, guarida específica para a ideia central desta pesquisa. De fato, o legislador constituinte, ao tratar de espaços públicos abertos, teve como preocupação central o resguardo do direito à reunião e o direito à manifestação.

O inciso XVI do artigo 5º é bem elucidativo ao dizer que é permitido o direito de reunião em locais abertos ao público, desde que *pacíficamente, sem armas*. Limitou também a

interferência do Estado neste direito, deixando claro que se exige *apenas* prévio aviso à autoridade competente.

Da análise do contexto brasileiro em que a Constituição Federal de 1988 foi aprovada, não é difícil entender porque o legislador constituinte estava tão preocupado em garantir liberdade de reunião nos locais abertos ao público; no país que recém encerrava os anos da ditadura cívico-militar e iniciava sua redemocratização, as ruas, as calçadas, as praças e os parques, que tinham sido o cenário da repressão, agora seriam devolvidos para a livre manifestação.

Trata-se, claramente, dos direitos de oposição do cidadão – aqui no caso de uma coletividade – frente ao Estado. Direitos estes considerados fundamentais e de primeira dimensão/geração⁹⁴, também chamados de direitos negativos, pois que exigem uma não ação por parte das autoridades constituídas.

Diante da centralidade que os locais físicos tomam na presente pesquisa, cabe destacar que os direitos constitucionais de reunião e manifestação, ainda que omitidos no texto constitucional, podem ser encontrados – e classificados - através da legislação infraconstitucional.

Com efeito, os bens públicos tem a seguinte classificação: bens de uso comum, bens de uso especial e bens dominicais, conforme o Código Civil Brasileiro – Lei Federal 10.406/2002 – que no seu artigo 99 tratou de exemplificar cada uma destas categoria, incluindo, na lista de exemplos do que seriam os *bens de uso comum*, os rios, mares, estradas, ruas e praças.

⁹⁴ Sem entrar mais a fundo na divergência doutrinária sobre as expressões *geração* e *dimensão* dos direitos fundamentais – consagradas por Norberto Bobbio-, mas também não olvidar a existência do debate sobre qual seria o termo mais apropriado, destacamos a lição do Prof. José Alcebíades de Oliveira Junior para quem “é preciso compreender que o que Bobbio propôs foi tão somente uma classificação desses Direitos por conta de sua posituação em diferentes momentos históricos”, o que justificaria chamar de *gerações* de direitos fundamentais. Texto está disponível em http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/08_846.pdf). Por outro lado, para Prof. Ingo Sarlet, “a teoria dimensional dos direitos fundamentais não aponta, tão-somente, para o caráter cumulativo do processo evolutivo e para a natureza complementar de todos os direitos fundamentais, mas afirma, para além disso, sua unidade e indivisibilidade no contexto do direito constitucional interno e, de modo especial, na esfera do moderno ‘Direito Internacional dos Direitos Humanos.’” (SARLET, Ingo Wolfgang. *A Eficácia dos Direitos Fundamentais*. 8ª Edição, Porto Alegre : Livraria do Advogado Ed., 2007, p. 55).

Portanto, a proteção jurídica dos espaços públicos abertos, no ponto de vista da constitucionalidade, tem guarida pela legislação civil, nos termos – e inclusive exemplos – do vigente Código Civil.

Complementando o afirmado anteriormente, o direito constitucional à manifestação em espaços públicos abertos tem, portanto, locais determinados, inclusive exemplificados, e que inclui, literalmente, as ruas e praças – e por óbvio, também as calçadas, parques, largos e outros logradouros públicos - de que tratamos na presente pesquisa⁹⁵.

Em relação aos bens de uso especial – inciso II do artigo 99 da legislação civil -, exemplificados nos *edifícios* e *terrenos* onde funciona o poder político-administrativo, o presente trabalho sugere que a democracia e suas decisões, seus debates e sua influência e legitimação, sejam reconhecidas e promovidas pelo próprio poder público também junto aos bens de uso comum.

Aliar espaços físicos concretos com o princípio democrático – valor abstrato – requer esforço interpretativo novamente da Constituição Federal: já nos fundamentos da República Federativa do Brasil trazidos no artigo 1º da Carta Política, esta presente a *cidadania* – inciso II - e o *pluralismo político* – inciso V. Ambos fundamentos devem ser lidos em combinação com seu parágrafo único, que coloca a *democracia direta* – e a *representativa* – como as duas formas de exercício do poder.

Não se omite o fato de que, por democracia direta, tem-se entendido, de forma reducionista, por aquela destinada à elaboração de leis de iniciativa popular previstas nas três esferas da federação⁹⁶. As formalidades destes processos têm impedido uma participação mais

⁹⁵ Quanto aos mares, rios e estradas, estes também são palcos de manifestações, mas mais setorizadas e, por óbvio, menos usuais e menos conectadas à questões urbanas. De fato, seja em Porto Alegre no Rio Grande do Sul, seja em Salvador, na Bahia, com a tradicional procissão de Nossa Senhora de Navegantes, que ocorre por terra e por água ou a Procissão Marítima do Bom Jesus dos Navegantes. Da mesma forma, o trancamento de estradas como forma de protesto é comum, seja por caminhoneiros, indígenas, agricultores, etc.

⁹⁶ É tão forte a influencia deste entendimento que a iniciativa popular foi colocada no Capítulo IV, que trata Dos Direitos Políticos, ao lado do referendun e do plebiscito e que, junto o direito ao voto, constituem, nada mais nada menos do que a forma como é exercida a soberania popular. Na esfera federal a previsão esta contida no parágrafo 2º. do art. 61 com a seguinte redação: *A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.* No âmbito dos Estados Federados, remeteu para o legislador estadual a tarefa de disciplinar a forma que se

ativa da cidadania nas decisões políticas que afetam as cidades, com exceção à experiência do Orçamento Participativo conforme referido anteriormente.

Não a toa que, a abertura de canais de participação torna-se ainda hoje uma quebra de paradigmas destas formas burocráticas e pouco efetivas forma de participação, tal como a iniciativa em projetos de lei.

Assim, se experiências de democracia direta tal como o Orçamento Participativo, inclusive com caráter vinculativo das suas decisões, não estavam previstos pelo legislador constituinte de 1988, fato é que agora existem, e passam a fazer parte dos direitos de participação política, na acertada abertura material do catálogo dos direitos fundamentais previsto no parágrafo segundo do artigo 5º.⁹⁷

Parece razoável reconhecer também que o fundamento da cidadania e do pluralismo político, aliado ao desenvolvimento de diversas técnicas de aproximação gestor-cidadão, - algo que é feito justamente em espaços públicos abertos – são indicativos que a democracia se dá em algum nível justamente nas ruas, nas calçadas, nas praças, nos largos, enfim, nos espaços públicos abertos. É nestes espaços que se forma a chamada cultura urbana, conforme mencionando anteriormente.

Relativamente às cidades sua democracia direta e seu planejamento, o artigo 182 da Constituição Brasileira, no Capítulo que trata da *política de desenvolvimento urbano*, trouxe o conceito de *função social da cidade*. Tal função esta incluída na onda de uma verdadeira virada paradigmática advindo do processo de redemocratização no Brasil – do qual a Constituição Federal de 1988 é fruto dela -, rompendo com a idéia da sacralidade de tudo o que era privado, a começar pelos direitos de propriedade.

Com efeito, como bem lembra Maria Cristina M. de Bacovis,

dará a iniciativa popular (parágrafo 4º. art. 26). Por fim, nos municípios, o artigo 29, inciso XIII, assim detalhou: *iniciativa popular de projetos de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros, através de manifestação de, pelo menos, cinco por cento do eleitorado.*

⁹⁷ Este dispositivo tem a seguinte redação: *Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.*

(...) o caráter puramente privado e patrimonialista de muitos institutos cedeu, aos poucos, lugar ao social. Deste modo, a Constituição Federal de 1988 e posteriormente a Lei 10.406/02, Código Civil brasileiro, elevaram a função social ao patamar de princípio fundamental do direito brasileiro; a partir de então começaram os freqüentes estudos sobre a função social da terra, função social da propriedade, função social dos contratos, função social das empresas e assim por diante. O legislador e o estudioso do direito passaram a compreender e a demonstrar que cada instituto tem sua própria funcionalidade e que, só com o cumprimento de sua função é que o direito cumpre com êxito o seu papel. Nesse contexto cresce a importância de se discutir sobre o papel do espaço público nas cidades atuais, qual é a função destes espaços diante da realidade social contemporânea, sendo um tema bastante interessante não só para o direito, mas também para outras ciências sociais.⁹⁸

A função social assume, portanto, a condição de suporte fático⁹⁹ para o reconhecimento jurídico do direito à propriedade, à empresa, à cidade. A ausência do cumprimento desta mesma função social acarretaria, portanto, a perda/ausência do direito justamente pela falta de um dos seus elementos constitutivos.

É o caso, portanto, na previsão constitucional, de uma propriedade rural que utiliza de forma inadequada os recursos naturais disponíveis e não preserva o meio ambiente - artigo 186, inciso II –; ou utiliza trabalho escravo violando o mesmo artigo, inciso III.

No recorte do presente estudo, que norteia a questão urbana e seus espaços públicos abertos, a anúnciação constitucional da função social da cidade é remetida, pela própria Constituição Federal, para uma construção democrática, no respeito da autonomia do ente federado municipal e, conforme a redação do art. 182, parágrafo primeiro, ao obrigar as cidades com mais de vinte mil habitantes a elaborar seus planos diretores, com aprovação das Câmaras Municipais.

⁹⁸ BACOVIS. Maria Cristina M. de. Função Social dos Espaços Públicos. *Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico. Caderno Direito do Patrimônio Cultural*. Porto Alegre, v. 29, p. 50-51, 2010.

⁹⁹ A expressão *suporte fático* é consagrada na Teoria do Fato Jurídico de Pontes de Miranda e Marcos Bernardes de Mello. Para aprofundar, consultar as obras dos autores, respectivamente. *Tratado de Direito Privado*, Rio de Janeiro: Borsoi, 1970. v. 1 a 6 e *Teoria do Fato Jurídico – Plano da Existência*, 12. ed., São Paulo: Saraiva, 2003.

A importância dos referidos planos diretores foi ressaltada no parágrafo segundo do referido artigo, reconhecendo nestes o caráter cogente, sobretudo para conferir o cumprimento da função social em relação à propriedade urbana.

Mas há outro elemento chave trazido na concretização da função social da cidade: o Estatuto da Cidade - Lei Federal 10.257/2001 – obrigou, na própria elaboração dos planos diretores, a garantia da cidadania em ser ouvida – art. 40, parágrafo 4º, inciso I – através de audiências públicas e debates.

Ainda que não haja um levantamento nacional sobre a participação da população nestas referidas audiências, fato é que a legislação poderia ter ido além, obrigado o gestor público a ir ao encontro da população onde ela está, nos espaços públicos abertos.

Por óbvio tal obrigação teria sido uma quebra de paradigma na forma como hoje as questões são tratadas, e minimizariam a ocorrência de uma verdadeira doença na administração pública, a Síndrome DAD¹⁰⁰, onde decisões são tomadas sem a necessária e legítima oitiva das pessoas que, depois de *decididas* e *anunciadas*, só restar a *defesa* contra as legítimas oposições que surgem da cidadania, justamente por não terem tais decisões sido construídas coletivamente.

Mas a simples exigência do Estatuto da Cidade na realização das audiências públicas certamente não garante que as decisões tomadas previamente sejam alteradas. Com efeito, em audiências públicas, é comum um embate entre os técnicos da administração pública, que defendem com ardor os projetos por eles ou por suas equipes elaborados, e que nada se deixam influenciar quando confrontados com outras opiniões, igualmente de conteúdo técnico, advindo da platéia que assiste.

Portanto, esperar legitimação das decisões em audiências públicas ou em reuniões com baixa participação da população é criar uma falsa idéia de que a população esta sendo ouvida, desprezando os fatos e os processos de decisão na forma como eles realmente acontecem.

¹⁰⁰ Referente à Decido, Anuncio, Defendo. Ver mais em BOBBIO, Luigi. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni*. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, p. 70.

Tornar obrigatório a ida do gestor em espaços públicos abertos na tentativa de escutar diretamente a população onde ela esta de forma majoritária é uma alternativa para atender ao princípio democrático, que passa invariavelmente pela legitimidade das decisões tomadas pelo poder político.

Cabe ao poder público incentivar a interação devendo utilizar estes espaços como locais de consulta para as decisões, inclusive com a obrigação de avisar previamente, bem como considerar e avaliar as opiniões colhidas, acolhendo-as ou rejeitando-as, com dados transparentes e estudos técnicos, devolvendo de forma pública os motivos que basearam a decisão final.

Independentemente da utilização para fins de consulta e legitimação das decisões públicas nos espaços públicos, não há dúvida que a fruição destes locais abertos precisa ser garantida em seu aspecto mais pluralista e democrático possível. É possível, portanto, se falar num verdadeiro *direito de interação*, com duas dimensões: a de obrigar a administração a interagir com a cidadania para sua tomada de decisão, concretizando o princípio democrático, na medida que vincula e aproxima em maior medida o povo do poder; e em garantir e promover a interação entre as pessoas nos espaços públicos abertos. Sugestões legislativas relativas a este direito estão presentes na conclusão deste trabalho.

Numa visão transdisciplinar do afirmado anteriormente sobre este direito de interação, o físico inglês Geoffrey West, que ganhou notoriedade por, através da matemática, explicar dinâmicas e os desafios das cidades, concorda que as cidades devem facilitar as interações humanas, sendo o isolamento das pessoas um verdadeiro desafio para as administrações municipais do mundo inteiro¹⁰¹.

¹⁰¹ Este ideia está disponível em entrevista concedida ao Jornal Zero Hora e pode ser encontrado em <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/proa/noticia/2014/07/geoffrey-west-a-vida-biologica-e-mais-lenta-do-que-a-vida-nas-cidades-4560357.html> Acesso em 19 de agosto de 2014.

CAPÍTULO II – A INSTITUCIONALIDADE E OS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS: O DEBATE DO CÓDIGO DE POSTURAS DE 1975 NA CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE AO PROJETO DE CÓDIGO MUNICIPAL DE CONVIVÊNCIA DEMOCRÁTICA

Ainda que com todos os limites da democracia representativa, em especial a idéia – falsa – de que todos os cidadãos de uma cidade estariam efetivamente representados pelos vereadores¹⁰², o debate na Câmara Municipal de Porto Alegre refletiu de alguma forma os temas e opiniões que ganharam destaque na cidade e foram objeto da construção da idéia que se tem dos espaços públicos abertos na cidade.

Assim, através de levantamento junto aos anais da Câmara Municipal, é possível descrever situações que ilustram e exemplificam temas e fatos que envolviam o cotidiano e as problemáticas dos logradouros públicos num determinado período de tempo. Temas e discussões que aparecem nos pronunciamentos; que são tratados em diversas sessões, seja em 1974, seja em 1975, as quais não teria sentido simplesmente classificar por ordem cronológica, ou qualquer outro critério¹⁰³.

Com efeito, por não se constituir este trabalho em caráter marcadamente histórico, o presente estudo faz apenas um recorte no tempo, tendo como critério o período da discussão e aprovação, em 1975, do Código de Posturas – Lei Complementar 12/75, que visava

¹⁰² Não entraremos aqui no rico debate sobre democracia representativa e democracia direta. De qualquer forma, nos filiamos à idéia de que, da forma como é estruturada a legislação eleitoral, em especial pelo financiamento privado das campanhas eleitorais, o setor da sociedade com mais capacidade econômica acaba por provocar distorções na representação. De qualquer forma, limita-se, aqui, a apenas não super, nem sub valorizar o papel do parlamento numa democracia como a brasileira.

¹⁰³ Foi excluído desta seleção os numerosos debates relativos à denominação de ruas, avenidas e demais logradouros. Ainda que se trate de espaços públicos, não se constituem em matéria relevante para os fins da presente pesquisa.

justamente normatizar o comportamento da cidadania nos espaços públicos abertos de Porto Alegre.

Entendeu-se necessário buscar os anais das sessões não só do ano da aprovação do referido Código, mas também do ano anterior, a fim de melhor caracterizar a problemática da época e conseguir, na seqüência do trabalho, comparar com as questões e o pensamento atual que se tem dos espaços públicos abertos.

É importante explicitar os quantitativos: a presente pesquisa se debruçou sobre 227 registros relativos ao ano de 1974 - num total de 697 paginas - e mais 211 registros em 1975, alcançando 440 páginas. Somados, a pesquisa teve a dimensão de abordar 438 registros, traduzidos em 1137 páginas de atas das Sessões da Legislativo Municipal, o que só foi possível graças ao trabalho das profissionais da taquigrafia da Câmara de Porto Alegre, a quem cabe o fiel o título de guardar a história. Este material ainda não está publicado, mas pode ser disponibilizado pela biblioteca da instituição.

Ainda em caráter informativo das escolhas feitas pelo autor, bem de ver que algumas citações diretas são efetivamente longas. No entanto, em se tratando de falas na tribuna, optou-se por transcrever todo o raciocínio do orador sobre o tema escolhido, já que a pesquisa, neste ponto, tem como elemento central a busca das opiniões expressas pelos parlamentares locais. Reduzir o texto citado resultaria, em alguma medida, em interromper a exposição do parlamentar.

2.1 – A limpeza urbana e os espaços públicos abertos

No primeiro registro selecionado, um fato curioso, e que desde logo revela a centralidade de uma obra viária na vida de Porto Alegre, o que revela, desde logo, o que poderíamos chamar de *modelo rodoviarista* de cidade. Com efeito, no pronunciamento do Vereador Rubem Thomé, o relato do seu Pedido de Providências que fez sobre a sujeira no Viaduto Otávio Rocha, no centro da capital. Preocupado “com a lama que está se acumulando

naquele lindo Viaduto desta Cidade. É que durante à noite e de dia os esmoleiros ali fazem ponto¹⁰⁴.”

O fascínio humano pela mobilidade motorizada inclui Porto Alegre no rol das cidades em que um Viaduto se torna uma das mais importantes atrações turísticas; um verdadeiro cartão postal da cidade.¹⁰⁵ Mas destaque que se pode fazer desta declaração do referido vereador é a centralidade – até por estar no centro da cidade - que tal obra viária tem numa cidade como Porto Alegre.

Mas, para além do elogio – ao *lindo Viaduto* – a questão da limpeza urbana nos espaços públicos – aí incluído o Viaduto Otávio Rocha – é uma constante nos debates do legislativo municipal. Da Tribuna, Thomé relatava que sua solicitação era no sentido de “que se providencie a lavagem do viaduto e a limpeza da área, eis que é atração turística”.

E é recorrente nos debates do Plenário da Câmara Municipal a questão da limpeza urbana nos espaços públicos abertos, sendo o primeiro dos registros em 1974 é trazido no pronunciamento do Vereador Brochado da Rocha, que traz o tema dos resíduos através de um exemplo, nomeadamente a Companhia Rio-grandense Telecomunicações – CRT:

Entendo que deva ser feita uma campanha ainda maior no sentido de manter limpas as ruas da cidade, levando-se em conta que é prevista multa para as empreiteiras que não mantêm limpas as vias onde realizam obras. Sobretudo queria gizar que a CRT é uma das maiores culpadas pela sujeira da cidade. Eu já denunciei os logradouros em que a CRT fazia uso para os seus depósitos.¹⁰⁶

Mas mais do que colacionar falas dos parlamentares denunciando casos de resíduos deixados nos espaços públicos, vale destacar a alteração administrativa vivida naquele

¹⁰⁴ 14ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 05 DE ABRIL DE 1974.

¹⁰⁵ O último capítulo deste trabalho dedica-se a uma crítica ao modelo – que chamamos de rodoviarista - de cidade em que o transporte individual é priorizado em detrimento aos demais modais. Neste sentido, é simbólico se ter em Porto Alegre um viaduto como atração turística.

¹⁰⁶ 23ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE ABRIL DE 1974.

momento, qual seja, a criação de uma autarquia específica, o Departamento Municipal de Limpeza Urbana.

O Vereador Glênio Peres faz uma contextualização desta mudança administrativa, com exemplos de outras capitais que adotaram o modelo de autarquia para tratar da limpeza urbana. O pronunciamento de Peres é bastante rico, e concorda com a criação da nova autarquia também em Porto Alegre:

Estou pessoalmente convencido de que a autarquização é o melhor procedimento. Analisadas as experiências de Rio, São Paulo, Belo Horizonte, e todos os demais Estados que compareceram, nesta semana, que eu não chamaria de Seminário, mas de Estudos, que ocuparam cerca de 16 a 20 horas por dia, com média de 4 a 7 conferências diárias, convenci-me, Sr. Presidente, depois de cinco dias deste estafante trabalho, de que entre o Poder Público e os terceiros contratados há necessidade de um organismo intermediário, planejador e fiscalizador.¹⁰⁷

Alem da criação da autarquia em si já revela a importância do tema da limpeza urbana para a cidade e seus espaços públicos. Tal centralidade pode ser ainda medida pela quantidade de entidades da sociedade na composição do Conselho Deliberativo da nova autarquia municipal¹⁰⁸.

¹⁰⁷ 127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

¹⁰⁸ A Lei 4080 de 15 de dezembro de 1975, em seu art. 4º, assim dispunha:

Art. 4º - O Conselho Deliberativo é o órgão colegiado, integrado pelo Diretor-Geral do Departamento, o presidente nato, e pelos representantes de cada uma das seguintes entidades;

- a) Sociedade de Higiene do Rio Grande do Sul;
- b) Instituto dos Advogados do Rio Grande do Sul;
- c) Associação Riograndense de Imprensa;
- d) Associação Comercial de Porto Alegre;
- e) Representante da Federação Riograndense das Associações Comunitárias e de amigos de Bairro;
- f) Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul;
- g) Sociedade de Economia do Rio Grande do Sul;
- h) Fundação Metropolitana de Planejamento;
- i) Universidade Federal do Rio Grande do Sul;
- j) Instituto dos Arquitetos do Brasil;
- k) Associação Gaúcha de Proteção ao Meio-Ambiente;
- l) Federação das Indústrias;
- m) Empresa Portoalegrense de Turismo S.A.;

Bem de ver que quatorze entidades compõe o referido Conselho. Considerando a pertinência temática, a presença de algumas representações parece não se justificar facilmente, tal como a Associação Riograndense de Imprensa ou a Sociedade de Agronomia do Rio Grande do Sul.

Neste tema, mais uma vez é o Vereador Glênio Peres que protagoniza o debate sobre a composição do Conselho, concordando e justificando a presença de cada uma das entidades previstas no projeto de lei em análise pela Câmara Municipal:

Verificamos, então, no Projeto, Sr. Presidente, que ele prevê a representação da Sociedade de Higiene do Rio Grande do Sul. Julgamos perfeito. Não havendo, como imagino que não há - peço aos Vereadores que emendem, se estiver errado - uma sociedade de sanitaristas propriamente dita, a representação da Sociedade de Higiene do Rio Grande do Sul se compatibiliza e se faz necessária a sua presença neste Conselho.

Instituto dos Advogados do Rio Grande do Sul. Toda a problemática da implantação, de postura, de regulamento, de cobrança de multas, de imposição de penalidades, de contratos com terceiros e do próprio comportamento do organismo dentro do processo de Autarquia ou de Secretaria necessita de uma organicidade jurídica. Nada a objetar.

Da Associação Riograndense de Imprensa, então, Sr. Presidente, muito menos. Porque é exatamente o desaguadouro... Infelizmente o lixo hoje não vai para a lixeira, o lixo vai para o jornal. Onde nós encontramos o lixo mesmo é nas reclamações de todo dia. O lixo não tem destino final correto, não é queimado, não é compactado. Ele está presente na nossa Cidade, nas ruas, nos nossos narizes e na imprensa. Nada a objetar.

A representação da Associação Comercial de Porto Alegre nós achamos correta, porque é quem contribui com uma longa parcela do volume de lixo, e cuja atividade depende grandemente da limpeza da Cidade.

Representante da Associação de Bairros de Porto Alegre. Há aqui, Sr. Presidente, se é verdade que está correto lembrar-se a presença da representação da Associação de Bairros, uma incorreção, está mal

n) Sociedade de Agronomia do Rio Grande do Sul.

redigido. Então nós estamos corrigindo. O representante deve ser da Federação das Associações de Bairros, de tal maneira que essa representação seja realmente oficial, seja representativa de todas as organizações de bairros. Aqui, então, a mudança chega a ser apenas uma subemenda: não deve ser representante das associações e sim da Federação das Associações, por indicação da FRACAB.

Da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul, porque todos os processos de retirada do lixo, de compactação e destinação final, a decisão de colocar o aterro sanitário, é um problema de engenharia. Então, nada a objetar.

Representação da Sociedade de Economia. Todos os projetos, hoje, necessitam de uma antevisão, de um pré-dimensionamento da sua possibilidade de realização no plano econômico, no plano da viabilidade econômica.

Então, teríamos o diretor da autarquia e um Conselho Deliberativo de oito membros: Sociedade de Engenharia, Instituto dos Advogados, ARI, Associação Comercial, FRACAB, Sociedade de Engenharia, Sociedade de Economia, Fundação Metropolitana de Planejamento...¹⁰⁹

Sem dúvida, seria interessante analisar o que motivou a entrada de outras seis entidades no Conselho Deliberativo do DMLU, já que eram previstas apenas oito no projeto de lei enviado pelo Executivo para aprovação na Câmara Municipal. Mas para os fins desta pesquisa, é suficiente constatar que a entrada de novas entidades reforça a centralidade do tema da limpeza urbana na vida da cidade há pelo menos quatro décadas.

Ainda na mesma ocasião, o Vereador Glênio, discorrendo sobre o projeto de lei que criaria a futura autarquia, ressalta os pontos de coincidência entre o Código de Posturas aprovado naquele ano de 1975 e as atribuições contidas no projeto de lei de criação da nova autarquia, reforçando a relação entre a limpeza urbana e o referido Código, que deveria, inclusive, nortear a atuação da nova autarquia:

Sr. Presidente, nós passaríamos, então, da organização básica aos objetivos. Os objetivos, Sr. Presidente, estão perfeitamente definidos até o esgotamento das sugestões de quem criou o

¹⁰⁹ 127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

anteprojeto. Mas este esgotamento, Sr. Presidente, não limitou as atribuições, senão que ficou aquém. E é o próprio art. 1º que diz que a nova autarquia terá personalidade jurídica própria, autonomia administrativa, financeira e contábil.

Então, Sr. Presidente, quando se chegar aos objetivos, quais são os objetivos: estudar problemas, zelar pela limpeza pública, proceder à limpeza de viadutos, limpeza das praias, proceder à apreensão de animais, elaborar planos, exercer quaisquer outras atividades compatíveis.

Mas um momento. Esta ordenação da vida da comunidade está lançada na Lei Complementar nº 12, no Código de Posturas.

Então, Sr. Presidente, se se organiza uma autarquia que vai cuidar do lixo e da limpeza, do asseio na Cidade, a essa autarquia tem que corresponder a aplicação da legislação relativa ao setor. A aplicação das multas correspondentes e, como bem diz o artigo 1º, de sua autonomia financeira, decorre a ela, a financeira e administrativa, decorre a ela ver os preceitos todos de aplicação da Lei em todas as conseqüências: na previsão, na advertência, no planejamento e, também, na imposição e na cobrança de multas.¹¹⁰

Como se vê, no recorte histórico que aqui se faz, a relação entre o então novo Código de Posturas de 1975 e a limpeza urbana é sempre próxima, inclusive temporalmente. Coincidem inclusive o ano em que o Código foi aprovado com criação de uma nova autarquia municipal, o atual Departamento Municipal de Limpeza Urbana – DMLU - Lei 4.080, de 15 de dezembro -, extinguindo a Divisão de Limpeza Pública, que era vinculada à Secretaria de Obras e Viação.

E esta relação entre a limpeza urbana e o disciplinamento do comportamento dos cidadãos nos espaços públicos gera uma serie de complexidades. Não a toa que a crítica que se faz às ações governamentais que, sob o pretexto de *revitalizar* a cidade, acabam por reforçar o processo de expulsão de pessoas da área central/mais nobre da cidade para a periferia e são denominadas de *políticas higienistas*¹¹¹.

¹¹⁰ 127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

¹¹¹ O termo é tomado aqui pela crítica que se faz às políticas que tem, em geral, o debate das pessoas que moram nas ruas. Algumas referencias podem ser encontradas em:

http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8976:manifesto-de-assistentes-sociais-contra-politicas-higienistas-da-prefeitura-de-sao-paulo&catid=33:noticias-em-destaque

<http://umhistoriador.wordpress.com/2012/08/12/politicas-higienistas-ocorrendo-a-todo-vapor-em-sao-paulo/>
<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2010/11/em-sp-politica-higienista-reforca-a-miseria-diz-especialista>

Da mesma forma, o ano de 2013 e 2014, quase quarenta anos depois, no mesmo período em que o Executivo Municipal elabora o projeto de lei do novo Código de Posturas de Porto Alegre, fez aprovar, no final de 2013, um novo Código Municipal de Limpeza Urbana – Lei Complementar n. 728 de 08 de janeiro de 2014.

Assim, a conexão entre democracia e espaços públicos abertos que se faz no presente trabalho não se pode deixar passar, ainda que sem focar, o tema da limpeza urbana e do regramento da postura da população.

2.2 A calçada como espaço público da atividade econômica e do conflito da cidade

Outro tema que já era preocupação na Câmara Municipal de Porto Alegre nos biênios 74/75 eram as calçadas da cidade que, no pensamento de Jane Jacobs, junto com as ruas, são os “principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais”¹¹².

Um primeiro registro pode ser trazido pelo Vereador Wilson Arruda que, trazendo seu caso particular, levanta a questão da titularidade e do dever de construção e manutenção das calçadas – que é do proprietário do terreno - conforme previsto no artigo 27¹¹³ do Código de Posturas.

Então ali há uma propriedade deste Vereador, em que mora uma sua filha. Eu calcei a minha propriedade. Botei calçada. Pois o felicíssimo dono daquele terreno que tem 80 metros para a Av. Protásio Alves e que está pedindo um milhão novo de cruzeiros, ou um bilhão antigo, não há diabo – pois que Deus Nosso Senhor não conseguiu – não há diabo que consiga fazê-lo botar passeio. Pois eu peço aqui ao Sr. Prefeito Municipal. É na esquina da Rua Sinval Saldanha, na Av. Protásio

¹¹² JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. Tradução Carlos S. Mendes Rosa; São Paulo: Martin Fontes Ed. 2009. p. 29.

¹¹³ O texto da lei diz: Os proprietários de terrenos, edificados ou não, localizados em logradouros que possuem meio-fio, são obrigados a executar os passeios fronteiros, dentro dos padrões estabelecidos pelo Município e mantê-los em bom estado de conservação e limpeza.

Alves. Que o Sr. Prefeito determine o calçamento e, passado o prazo, multe. Porque esse cidadão já foi intimado várias vezes¹¹⁴.

A referida problemática sobre a responsabilidade sobre a construção e manutenção das calçadas da cidade abre o debate sobre os espaços públicos e privados. Inúmeros artigos jurídicos estão disponíveis na *internet* alegando ser inconstitucional a obrigação do proprietário sobre a calçada na frente de seu terreno¹¹⁵, seja por se constituir num bem público, em especial pela necessária padronização e acessibilidade universal.

Neste mesmo pronunciamento, Araújo também adentra na questão da má qualidade das calçadas da cidade, alertando também para relação direta entre a segurança dos pedestres e a velocidade dos motoristas de veículos automotores.

As pessoas que tiverem a oportunidade de subir ou descer a Correa Lima observam quem desce à esquerda e quem sobe a direita, que existe um barranco. O barranco fica no limite do passeio, o ônibus largam as pessoas, inclusive crianças, ali, sem espaço para eles circularem. Então é comum a pessoa terem quase que subir barranco acima para se defenderem dos carros que descem ou sobem em alta velocidade. É um problema muito sério, nós sabemos que os proprietários daquela terra são os poderosos de Porto Alegre, mas o Código de Postura está ai para todos.

De maneira que eu solicito ao Sr. Prefeito para que determine providência para que o Código de Postura seja aplicado para todos e que se construa um passeio ali que e que aqueles cidadãos que estão vendo valorizar as suas terras que paguem por isso, pois serão naturalmente reembolsados pela valorização¹¹⁶.

¹¹⁴ 99ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 24 DE SETEMBRO DE 1975

¹¹⁵ Alguns exemplos podem ser encontrados em <http://jus.com.br/artigos/22302/a-natureza-juridica-das-calçadas-urbanas-e-a-responsabilidade-primaria-dos-municipios-quanto-a-sua-feitura-manutencao-e-adaptacao-para-fins-de-acessibilidade> e <http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/2134/Responsabilidade-pela-conservacao-das-calçadas> Acesso em 29 de janeiro de 2014.

¹¹⁶ 21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

O excesso de velocidade já era tema central naqueles anos. Os pronunciamentos do Vereador Pessoa de Brum e Brochado da Rocha ilustram ainda mais esta preocupação na cidade. Brum informa que

(...) Outro assunto que nos tem chamado a atenção, nestes últimos quatro dias, são os assassinatos cometidos na Av. Bento Gonçalves, pelos irresponsáveis no trânsito.

Sexta-feira houve um acidente no qual morreram cinco pessoas; sábado, morreram seis pessoas, e esta madrugada morreram mais quatro pessoas. Isto tudo num único local: no entroncamento da Av. Bento Gonçalves com a Salvador França.

Estamos encaminhando uma Indicação, dirigida ao Sr. Governador do instalação de uma sinaleira naquele entroncamento para evitar assassinatos semelhantes.¹¹⁷

Por sua vez, o Vereador Brochado da Rocha, com ironia, bem ilustra sua preocupação com a falta de prioridade para pedestres e o excesso de velocidade:

Encaminhamos uma Indicação que julgamos necessária. O mundo atual preocupa-se muito com túneis e elevadas. Aliás, a elevada da Av. João Pessoa já está fazendo com que os pedestres se transformem em velocistas para atravessá-la. A população de Porto Alegre quando, não é atropelada por bairro, é atropelada por cima.

Isso, inclusive, deu ensejo a uma charge que mostrava que o cidadão tem que ficar no meio, porque, em Porto Alegre, se ele não for atropelado por baixo, o avião vem por cima e o atropela.¹¹⁸

¹¹⁷ 54ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 16 DE JUNHO DE 1975

¹¹⁸ 11ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 19 DE FEVEREIRO DE 1975

Na Sessão ocorrida em 22 de abril de 1974, o Vereador Pessoa de Brum também reclamava da falta de calçadas na Vila São José, e é acompanhado pelo Vereador Brochado da Rocha:

Mas há mais um problema muito sério, me parece, que vem acontecendo muito seguido e que é o problema das calçadas em que transitam os pedestres, sobretudo no centro da cidade são muito mais pavorosas. Existem buracos que representam perigo para a população. De tal forma que eu poderia denunciar a rua onde eu moro, a Rua Senhor dos Passos, no centro da Cidade. Não é possível se andar nesta rua tal a buraqueira que existe.¹¹⁹

As manifestações dos vereadores, em geral, são no sentido de requerer providências no conserto dos passeios e relatar as más condições. E, a atualidade do tema esta retratada no fato que a gestão do município de Porto Alegre, através do Projeto Minha Calçada, a partir da publicação de edital publicado em 08 de abril de 2013, comunicou proprietários de imóveis de determinados bairros sobre a necessidade de adequações, concedendo prazo e alertando para a possibilidade de aplicação de multas.

O Projeto Minha Calçada é conceituado, pelo próprio Executivo Municipal como

[...] iniciativa da Prefeitura de Porto Alegre que visa revitalizar as calçadas da cidade e conscientizar os cidadãos sobre as suas responsabilidades no processo de conservação dos passeios públicos. Além de determinar a reforma das calçadas de competência do poder público, o projeto estabelece novos prazos, procedimentos e até mesmo financiamentos para que cada cidadão, indústria, comércio e entidades possam cumprir com seu dever de manter os passeios em boas condições de utilização.¹²⁰

¹¹⁹ 23ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE ABRIL DE 1974.

¹²⁰ http://www.eucurtoeucuido.com.br/site/acoes_calçadas.php#oque Acesso em 12 de março de 2014.

Pela atualidade de tal iniciativa, ainda não é possível medir o impacto desta política pública na cidade. Mas fato é que, ao cobrar dos munícipes a construção/conservação dos passeios públicos, está desconsiderando o importante debate levantado por iniciativa do Vereador Bernardino Vendrusculo¹²¹, que visa transferir ao Executivo Municipal a obrigação de pavimentação, conservação e limpeza dos passeios fronteiros aos terrenos, revogando a obrigação imposta pelo Código de Posturas de 1975 vigente ainda hoje, e que determina a responsabilidade dos particulares.

Este mesmo debate, inclusive, foi levantado durante a audiência pública realizada em 2013, e que tratou do tema dos logradouros públicos. O próprio site oficial do Executivo Municipal destaca o posicionamento da arquiteta Ada Raquel Schwartz, servidora da Secretaria de Urbanismo, durante o encontro realizado no dia 14 de maio de 2013, na Câmara Municipal:

A parte mais polêmica, porém, foi quando a arquiteta expôs conceitos sobre o uso dos logradouros públicos. Segundo ela, “muitas das fontes dos conflitos urbanos vêm da nossa legislação, que determina que as calçadas, por exemplo, são de responsabilidade dos proprietários dos imóveis, quando deveriam ser espaços públicos”.¹²²

Assim, a despeito deste posicionamento, que problematiza o fato da responsabilidade das calçadas ser dos particulares – e não do poder público – bem como do Projeto de Lei do Vereador Vendruscolo, não há sinais de que o atual gestão queira abrir de fato este debate.

¹²¹ Projeto de Lei Complementar do Legislativo n. 003/2012, em tramitação. Para acesso o texto do Projeto de Lei, acessar:

http://200.169.19.94/processo_eletronico/001862012PLCL/001862012PLCL_PROJETO_54991200_1559.pdf

Acesso em 20 de abril de 2014. Relevantes os questionamentos feitos na exposição de motivos, e que aqui se colaciona: “1º - Os proprietários podem usar as calçadas com exclusividade? 2º - As áreas dos imóveis particulares contemplam as calçadas? 3º - Os proprietários podem decidir o tipo de calçamento que vão colocar na frente de seus imóveis? 4º - Os proprietários podem proibir os carros oficiais e outros de estacionarem nas calçadas? 5º - Os proprietários podem proibir o plantio de árvores, colocações de postes, paradas de ônibus e abertura de valetas para fiações e tubulações nas calçadas? 6º - Se os proprietários estão sujeitos a todas estas regras, mais o dever de executar e conservar as calçadas, eles dispõem de algum direito exclusivo sobre elas? 7º - Os valores arrecadados com o IPTU são investidos nas calçadas fronteiras aos imóveis? Para todas as perguntas acima, a resposta é não.”

¹²² <http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/2013/05/15/espacos-publicos-em-debate-na-audiencia-do-codigo-de-convivencia/> Acesso em 20 de abril de 2014.

Além do tema dos passeios públicos, o excesso de velocidade e a relação com o transporte coletivo também é objeto de atenção do parlamento municipal em 1975 e, mais uma vez, se reveste de acentuada atualidade. Primeiro por um fato que ganhou atenção de toda a cidade: duas vítimas, no mesmo dia, ambas conduzindo bicicletas e mortas em colisão com ônibus; em segundo lugar, por se discutir, justamente neste período, as regras do Edital da licitação para o transporte coletivo.¹²³

Há quatro décadas, o Vereador Brochado da Rocha já apresenta Projeto de Lei para tornar obrigatório os controles de velocidade dos ônibus das concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo de Porto Alegre. Impressionam os números trazidos pelo parlamentar no tocante à quantidade de mortos e feridos:

Exponho a matéria em seis artigos que fundamento numa Exposição de Motivos, onde destaco de um lado um número realmente alarmante de acidentes de trânsito na Capital no último semestre, onde se pode constatar uma cifra de 125 mortes e 3.644 feridos.

Sobretudo tenho oportunidade de focar a participação nos sinistros de ônibus, ou seja, veículos coletivos, que é calculável em aproximadamente 0,6%.

Também permito-me destacar que apesar de no nosso Código Nacional de Trânsito já regular a matéria pertinente à velocidade, os desastres, os sinistros, via de regra, são por imprudência decorrente da velocidade.

Até mesmo o Delegado de Acidentes de nossa Capital vem a público e diz que esta causa é o maior percentual das estatísticas dos acidentes de trânsito.

Mais adiante, o próprio Delegado, Diretor do Trânsito, vem a dizer que só não ocorrem mais acidentes em função do congestionamento que se dá em nossas vias.

Em realidade, é uma medida concreta que se pretende oferecer ao Executivo visando ao efetivo controle da velocidade principalmente onde os sinistros de maior vulto possam a vir ocorrer, além

¹²³ Informação abundante sobre ambos os temas podem ser encontradas facilmente na internet. Para ilustrar, nos limitamos aqui a indicar duas fontes <http://vadebici.wordpress.com/2014/03/20/2803-massa-critica-da-patricia/> e <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=121134> ambas acessadas em 26 de março de 2014.

do que, traria a possibilidade de que coletivos trafegassem em linha reta e por fila, como é previsto. A matéria é para debate. Tivemos o cuidado de fornecer um instrumento legal que facultasse à Secretaria Municipal de Transportes de usar qualquer tipo de aparelho mecânico para obter o objetivo que procuramos com o Projeto de Lei. Esclarecidos os aspectos mais conflitantes do assunto, entendemos que não colide com nenhuma norma jurídica, portanto, ficando a salvo de qualquer ilegalidade. E então tivemos o cuidado de só incluir o uso deste limitador de velocidade quando os veículos estivessem trafegando na condição de permissionária ou concessionários do serviço.¹²⁴

No debate com Vereador Brochado da Rocha, o Vereador Glênio Peres problematiza justamente a relação jurídica com as empresas de transporte coletivo e o poder público local, que era de meras permissionárias em caráter precário, situação que perdura o momento e que, com a licitação em curso, poderá, ao menos regularizar juridicamente a relação entre poder concedente e as futuras empresas concessionárias do transporte coletivo.

Neste sentido, pronuncia-se Glênio Peres:

Hoje pela manhã fui consultado pela secretaria da Comissão de Justiça sobre os objetivos que procura, relativamente, a quem explora o transporte coletivo. Desde a retomada do transporte coletivo pelo Município e a posterior distribuição a particulares, só existe uma relação, uma qualificação quanto aos que exploram: é a condição de permissionários a título precário. A concessão impõe deveres. Incorpora a perspectiva de concorrência pública e gera direito à permissão a título precário. Tanto que o Projeto de V. Ex^a é tão bom que, se for imposto na Prefeitura e algumas empresas resolverem não aplicar, ela, por simples ato de memorando, deixa de ser exploradora por permissionária em caráter precário que é. É a única relação que existe.¹²⁵

¹²⁴ 72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

¹²⁵ 72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

Ilustra a situação o pronunciamento do Vereador Antonio Magadan, que antecipa seu apoio ao Projeto de Lei do Vereador Brochado da Rocha em debate, e denuncia os perigos do excesso de velocidade dos ônibus:

Quero me congratular com V. Ex^a pelo projeto que está apresentando no Plenário, o qual torna obrigatório o uso de limitador de velocidade pelas empresas de ônibus de transporte coletivo. É uma beleza este Projeto que, com as medidas que procura alcançar, visa dar em Porto Alegre maior segurança para os pedestres. Porque os ônibus fazem verdadeiras corridas principalmente onde resido, na Av. Bento Gonçalves que é uma “*pista de corrida*.”¹²⁶

Ainda no que tange ao tema das calçadas, além do convívio e da mobilidade, os chamados passeios públicos, também tem sua dimensão econômica, tal como a *Ágora* grega, que servia, para além dos debates e deliberações, também para a vida comercial da *polis*. As ruas e as calçadas da cidade são o espaço da atividade econômica de muitas pessoas.

Com efeito, uma tradição da cidade é a atividade de flanelinhas e lavadores de carros¹²⁷

Em seu pronunciamento, o Vereador Kleber de Castro traz todos os elementos que, passados quatro décadas, continuam atuais:

Mas o assunto principal que me traz à tribuna, nesta tarde, é relativo a uma notícia publicada, ontem, no

¹²⁶ 72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

¹²⁷ 100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 26 DE SETEMBRO DE 1975. Atualmente, esta atividade continua sendo incentivada pelo Município de Porto Alegre, inclusive com o oferecimento de cursos de formação, conforme site oficial http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=169150&GUARDADORES+DE+VEICULOS+E+GESTORES+DE+RESIDUOS+RECEBEM+CERTIFICADOS

Jornal Correio do Povo, com relação à sanção, por parte do Sr. Presidente da República, de um Projeto de Lei dispondo sobre o exercício da profissão de guardador e lavador de veículos.

Já há algum tempo me preocupava com este tipo de atividade por achar uma necessidade. Aliás, o mesmo pensavam aqueles proprietários de veículos que, ao estacionarem seus carros nas vias públicas, eram assediados por pessoas, por jovens e até por crianças, para cuidar daquele patrimônio. Entretanto, este trabalho era feito de uma forma totalmente arbitrária aqui na Cidade. Preocupava-me este assunto de modo que, ao assumir neste Legislativo, procurei tomar conhecimento dos Projetos que já tramitaram nesta Casa a respeito.

Ontem, o Sr. Presidente da República sancionou Projeto de Lei que dispõe, para todo o território nacional, sobre o exercício da profissão de guardador e lavador de veículos. O exercício desta profissão dependerá de registro prévio na Delegacia Regional do Trabalho. Segundo a Lei recém sancionada, as Delegacias Regionais de Trabalho poderão celebrar convênios em qualquer órgão da administração pública federal, estadual e municipal. E a regulamentação da Lei deverá ser baixada pelo Poder Executivo no prazo de 90 dias. A autoridade municipal designará os logradouros públicos em que será permitida a lavagem dos veículos pelos profissionais registrados.

Assim, quero congratular-me com esta classe que está, agora, registrada devidamente. É uma classe que nós já deveríamos ter amparado há muito tempo. Quantos e quantos cuidando, repito, do patrimônio de cada um. Porque, pelo preço em que estão os carros, é um patrimônio apreciável. E daí eles tiravam e tiram o sustento para os seus familiares. Mas não existia nada, nenhuma Lei que os amparasse. E, tão logo esta regulamentação seja baixada, a qual deverá vir neste prazo de 90 dias, apresentarei um Projeto de Lei nesta Casa.

Em primeiro lugar, entendo que deva ser alterado o Código de Posturas a fim de que no mesmo seja incluída esta nova atividade profissional. Eis que o nosso Código de Posturas, hoje, em nenhum de seus itens inclui este tipo de atividade. Assim, acho que, de imediato, será necessário a alteração do nosso Código de Posturas.

O Projeto visa a normalizar a atividade que, até então, nós poderíamos chamar de clandestina. E, apesar de clandestina, ela é tolerada, porque em qualquer lugar que nós chegamos, lá está o guardador, e funciona bem. Bem, meus amigos, o tempo já está decorrido e eu agradeço. Era isso que queria apresentar hoje à Casa.

Mas o centro dos debates no legislativo local, tendo vista a relação entre atividades econômicas e as vias públicas em Porto Alegre é a questão do assim chamado “comércio ambulante”, e que constitui debate recorrente na vida dos cidadãos porto-alegrenses nos anos setenta, refletidos em pronunciamentos na Câmara Municipal.

Há, porém, um registro que vale destaque: o Vereador Viton Araújo defende, via proposta de alteração legislativa, que a permissão das bancas de jornal e revistas sejam transferidos para filhos ou cônjuges dos falecidos permissionários, ilustrando o caráter privatista na ocupação do espaço público.

Araújo fundamenta sua proposta nos seguintes termos:

Depois de ouvirmos o órgão representativo da classe e conversarmos com o Sr. Secretário do Abastecimento, elaboramos o Projeto de Lei que hoje estamos encaminhando à consideração da Casa.

Sr. Presidente e Srs. Vereadores, a Lei 3.397 não previu a sucessão no caso de morte do proprietário da banca de jornais ou revistas. O cidadão passa toda sua vida trabalhando neste ramo de comércio e, ao morrer, sua viúva ou seus filhos não têm condições de tomarem conta do ponto.

Por isso é que elaboramos nosso Projeto de Lei, isto é, com o intuito de corrigir ou melhor, de ampliar o artigo 3º da Lei 3.397, no sentido de beneficiar muitas famílias porto-alegrenses.¹²⁸

Mas sem dúvida, a ênfase dos debates esta no comércio ambulante. Para caracterizar a atenção dada pelo Legislativo Municipal ao tema, colaciona-se o diálogo entre os vereadores Rubem Thomé e Glênio Peres, ocasião em que o primeiro levanta caso de conflitos havidos entre servidores públicos - fiscais do município - e ambulantes. Thomé traz um caso, inclusive com relatando o caso de uma violenta morte:

¹²⁸ 126ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA VII LEGISLATURA – 23 DE OUTUBRO DE 1974

O que está ocorrendo é que querem indispor uma classe contra outra classe. Isso é muito usual em vésperas de eleições. Hoje há alguém que está querendo fazer vingar este tipo de trabalho. É isto que estão fazendo. E se o Sr. Roberto Loureiro fosse degolado à navalha por este ambulante, que ele está ainda em estado lamentável, não iria ocorrer a exploração política.¹²⁹

No ano seguinte, em 1975, o tema dos conflitos entre fiscais e ambulantes continuam a tomar os debates na Câmara. Em setembro daquele ano, o pronunciamento do Vereador Wilson Arruda bem ilustra as desavenças. Sua fala agrega ainda a complexidade social em que os ambulantes estão inseridos, fruto da vulnerabilidade econômica:

Neste assunto de agressão entre camelôs e fiscais, a coisa é muito complicada. Há fiscais que têm talhos no rosto, tendo levado 22 pontos, agredidos que foram por camelôs e por vendedores ambulantes não regularizados. Ora, quem é agredido, revida, e, aí, se torna difícil uma solução.

Sei dos cuidados mas sei também que o Ver. Rubem Thomé falou com muita propriedade quando disse que, às vezes, quando se tira a mercadoria do camelô, com violência, produz-se um dano muito grande, de repercussões bem maiores do que se poderia imaginar.

Ocorreu com este Vereador: uma senhora de uns 60 anos compareceu ao meu Gabinete, aliás, ao nosso Gabinete, o de nº 2, desta Casa, que é do povo e não meu. Esta senhora, de joelhos, porque tem reumatismo, vendia óculos e bijuterias e com isso sustentava a sua mãe parálitica.

Mas um fiscal, por ordem da chefia, levou toda a sua mercadoria que era colocada em cima de uma toalha – velha, mas limpinha. Em vista disso, ela não tinha como sustentar a mãe, velhinha, parálitica, cega, viúva. Então, nós temos que achar um denominador comum. Em seguida ao pedido, procurei o Diretor da Fiscalização, através do telefone. Mas acontece que, naquele momento, já havia sido doada a mercadoria a uma instituição de caridade.¹³⁰

¹²⁹ 75ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 07 DE AGOSTO DE 1974

¹³⁰ 99ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 24 DE SETEMBRO DE 1975

Neste campo da concorrência comercial, as ruas sempre foram locais de conflito nas grandes cidades. Assim, ações repressivas, simbolizada pelas *blitz* de fiscalização nos chamados ambulantes ou camelôs, fazem parte das políticas das administrações públicas em Porto Alegre. Mas fato significativo é a existência do Shopping do Porto, conhecido popularmente como *Camelódromo*. Localizado na área central da cidade, na Praça Rui Barbosa, justamente para impedir que tal comércio continuasse sendo realizado nos logradouros públicos, mais especificamente junto à Praça XV, no centro da cidade.

No entanto, se o referido centro comercial popular é, do ponto de vista histórico, criação recente – 2009 – não se pode deixar de registrar que há pelo menos três décadas a criação de um espaço específico, tal como é o supra mencionado Shopping, se colocava como solução da questão que envolvia o comércio ambulantes

Com efeito, o Vereador Rubem Thomé, em 1975, já lembrava que, se por um lado o então recém sancionado Código de Posturas proibia a referida atividade comercial nas ruas da cidade, por outro, não apresentava uma alternativa que, a exemplo de outras cidades, criaram local específico para este comércio popular.

Diz-se – e aqui vai a nossa preocupação – que as donas de casa estão favoráveis ao comércio dos ambulantes, fixos no centro da Cidade. Acontece que nós não temos a intenção de retirar esta gente de local nenhum. Nós queremos é localiza-los em um lugar só, a exemplo do que é feito no resto do Brasil. Este senhor está enganado. Em todo o Brasil há comércio ambulante. Apenas é localizado em algum próprio. Nós fomos verificar.

E aqui a Associação Comercial se congratula porque as conclusões da Comissão de Inquérito sobre os ambulantes coincidem plenamente com os pontos de vista sempre defendidos por essa entidade.

Ninguém nunca quis fazer nada – a grande verdade é esta. Este Vereador não está atacando ex-Vereadores, ex-Prefeitos. Absolutamente! Estou, apenas, dizendo a verdade. Ninguém quis fazer nada. E nós participamos de uma Comissão que trabalhou

seriamente e que, corajosamente, está enfrentando o problema.¹³¹

Além desta relação de proximidade entre a população e os comerciantes – a ponto de ganharem apoio das donas de casa - outros dois elementos pode-se destacar do pronunciamento: a primeira é a existência inclusive de uma comissão específica que tratou do tema do comércio ambulante, dada a importância do tema na cidade de Porto Alegre; a segunda, é que tal questão era antiga já que, nas palavras Vereador Thomé “Ninguém nunca quis fazer nada”, conforme acima citado.

Diversas leituras e conclusões podem ser extraídas sobre a iniciativa da administração pública municipal em se construir um camelódromo¹³², mas fato é que, do ponto de vista histórico, é relevante perceber, à distância de três décadas, a problemática e o debate envolvendo o comércio, as ruas, e a vida pulsante da cidade.

O debate sobre o comércio ambulante permeou não só o período que antecedeu a entrada em vigor do Código de Posturas, mas também o ano seguinte. Em 1975, novamente é possível encontrar registro de debate sobre o tema. Desta vez, o Vereador Júlio Rubbo e o Vereador Paulo Sant’Ana se somam ao Vereador Glênio Peres no debate.

Júlio Rubbo faz importante leitura de seu discurso, que se reveste de atualidade no que tange às preocupações com as questões de ambiência urbana, agregando ao debate os denominados *ambulantes fixos*:

O problema “ambulantes fixos”, que exploram, nos logradouros centrais, o comércio de frutas, verduras e outros artigos em detrimento do trânsito de pedestres e veículos, do comércio localizado, do

¹³¹ **103ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 02 DE OUTUBRO DE 1975**

¹³² Duas opiniões diametralmente opostas podem ser encontradas num trabalho acadêmico que ouviu duas comerciantes que saíram das ruas para exercer sua atividade no interior do Camelódromo. Disponível em http://www.pucrs.br/edipucrs/XISalaoIC/Ciencias_Humanas/Antropologia/84255-PRISCILAAUGUSTINSCHWANKE.pdf Acesso em 28 de janeiro de 2014. Interessante destacar a conclusão das acadêmicas Priscila Augustin Schwanke, Raphaella Coty Narvaes, que elaboraram a pesquisa, para quem a “transição ‘humanizou’ os comerciantes ambulantes da Praça XV, proporcionando melhores condições de trabalho tirando-os da rua e da informalidade”.

silêncio, do aspecto paisagístico da Cidade e do interesse turístico de Porto Alegre principalmente. Ninguém discute que a aparência da Cidade se constitua numa das formas naturais de apreciação e até de avaliação por parte de quem nos visita. Aí estão as campanhas e os “slogans” constantemente dirigida à população no sentido de se dar o máximo de cuidado às ruas e logradouros públicos. E o que vemos em nossas principais artérias, ao lado mais moderno e sofisticado estabelecimento comercial? Um mercado persa, anárquico, irregular, contrário à lei ocupando com seus caixotes, tabuleiros, bancas e lençóis (para-quedas) o já reduzido o espaço que deveria ser exclusivo de pedestres, que se vê empurrando para o leito das ruas, de intenso tráfego de veículos.¹³³

Ainda nesta mesma Sessão, a questão dos pedestres e a exigência em se aplicar o então recém sancionado Código de Posturas é trazida ao debate pelo Vereador Paulo Sant’Ana e por seu colega Pessoa de Brum.

Sant’Ana já trazia a idéia da nova legislação ser aplicada depois de uma tentativa de diálogo com os infratores, evitando-se o caráter apenas punitivista do novo Código:

Eu gostaria de dizer a V.Exa. que talvez não fosse de todo aconselhável que aplicasse o rigorismo, imediatamente, na fiscalização do Código de Posturas, por que senão muitas pessoas seriam atingidas penalmente. Antes de uma orientação, em determinados casos, como táxis, terrenos baldios não cercados, não deveria ser aplicados com rigorismo o Código. Eu afirmo V.Exa. que a orientação do Prefeito Villela, antes da aplicação penal sumária, é orientar e dialogar com os infratores.¹³⁴

A linha de mediação de conflitos e uma postura mais dialógica na aplicação da lei e na resolução de conflitos tem feito parte do processo de construção do novo Código Municipal de Convivência Democrática em fase de elaboração pelo Executivo, e que tem por fim substituir

¹³³ 21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975.

¹³⁴ 21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

a lei em análise de 1975. Com efeito, dentre os temas que embasam os Seminários que subsidiam a elaboração do novo Código, é possível destacar dois, ambos realizados em agosto de 2013: Penalidades e Lei do Procedimento Administrativo e Justiça Restaurativa e Mediação de Conflitos¹³⁵.

Quanto ao primeiro tema – procedimento administrativo – o executivo municipal decidiu por excluí-las na proposta de lei do novo Código Municipal de Convivência Democrática para apresentar em proposta de legislação específica¹³⁶. Em relação à mediação de conflitos, acertada a justificativa, e que resultou na proposta de criação de “Centrais Restaurativas” previstas no artigo 160 e 161 da minuta do projeto de lei elaborada no âmbito do executivo municipal, e na eminência de ser enviado para análise na Câmara Municipal. Por avançado e inovador, colaciona-se aqui o texto da proposta:

Art. 160. No exercício do poder de polícia administrativa, o Executivo Municipal poderá propor a mediação de conflito e a reparação do dano, por meio das Centrais Restaurativas, no caso de infração à legislação que compete ao Executivo Municipal fiscalizar ou no caso de conflitos de convivência.

§ 1º As Centrais Restaurativas:

I – suspenderão a aplicação das penalidades desta Lei, enquanto perdurar os trabalhos de mediação de conflito; e

II – encerrarão o processo administrativo, quando concluir que houve a mediação do conflito ou a reparação do dano, estipulando o valor da multa, quando cabível.

§ 2º As Centrais Restaurativas deverão observar, dentre outros, os seguintes princípios:

I – livre adesão das partes;

II – colaboração entre as partes, buscando uma solução satisfatória para todos os envolvidos; e

III – equidade e imparcialidade no tratamento prestado às partes envolvidas.

IV – confidencialidade e sigilo do processo.

§ 3º As Centrais Restaurativas avaliarão, nos termos do processo administrativo, observadas as provas e a

¹³⁵ O tema e o processo de elaboração do Projeto do Novo Código de Convivência Urbana permeia alguns dos assuntos tratados pela Câmara Municipal tratados neste capítulo. Os temas debatidos ao longo de 2013 podem ser encontrados em <http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/calendario/>. Acesso em 28 de janeiro de 2014.

¹³⁶ Tal posicionamento consta na exposição de motivos da minuta. O autor desta pesquisa participa do grupo de trabalho, e tal informação é compartilhada em correspondência eletrônica, não estando ainda disponível publicamente.

comprovação da capacidade financeira dos envolvidos, se haverá necessidade de aplicação de multas ao infrator.

§ 4º Havendo definição pela aplicação de multas, o processo será encaminhado ao órgão competente para fins de cobrança.

Art. 161. Não havendo mediação de conflito, serão aplicadas as penalidades previstas nesta Lei Complementar, seguindo-se o procedimento administrativo municipal.¹³⁷

Este debate, dos que exigem mais rigor na aplicação das leis, e os que estão mais inclinados pelo diálogo permeou os debates na Câmara Municipal. Em contestação à fala de Sant'Ana, o Vereador Pessoa de Brum, alertou que “não deixarei de pedir o rigorismo”¹³⁸.

Como se percebe, com o passar de 40 anos, as ideias de Paulo Sant'Ana serão contempladas, e institucionalizadas caso aprovado o Projeto do CódConviigo de Convivência. E, se por um lado não se pode estabelecer uma relação automática entre os espaços públicos abertos, a mobilidade urbana e a mediação de conflitos, por outro, é pertinente, para fins de trabalho – que tem como elemento central a preservação do encontro e da interação entre as pessoas na cidade – que tal seja bem sucedida a institucionalização e a disseminação de uma cultura do diálogo e do reconhecimento da alteridade.

Outro enfoque, que também merece destaque, é o princípio da igualdade na aplicação da então nova legislação é trazido ao debate. Destaque aqui ao Vereador Viton de Araújo, para quem “o Código de Postura está aí para todos”.

Debate sempre atual. Neste caso, sendo os espaços públicos abertos o pano de fundo para tais discussões.

¹³⁷ Este texto compõe a minuta da proposta de lei, elaborada no âmbito do executivo municipal, e que o autor da presente pesquisa tem acesso em razão de compor o grupo de trabalho, na condição de representante da Câmara Municipal.

¹³⁸ 21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

2.3 – Os parques e praças

Outro tema de destaque – da época e da atualidade – é a situação de abandono dos espaços públicos abertos e de equipamentos públicos, e que também encontram registros em pronunciamentos na Câmara Municipal.

O Vereador Brochado da Rocha, que reclama da falta de iluminação no centro da cidade após as 22 horas, o que provocou, na mesma Sessão, um pronunciamento do Vereador Paulo Sant’Ana, relativamente ao maior e mais freqüentado parque da área central da cidade, o Parque Farroupilha:

Na resposta desta questão polêmica estará, talvez, a solução para a aflição que a nós todos, desta Casa e deste Município, consome, qual seja o abandono do Parque Farroupilha e de todos os outros logradouros públicos da cidade. Está hoje, aqui, no Jornal Folha da Tarde, ocupando página inteira, a notícia de que “... até os bebedouros do Parque estão abandonados, danificados. Deve ter sido obra dos marginais, que estabelecem um domínio em toda área durante a madrugada. Estourando as lâmpadas, eles se tornam senhores absolutos do Parque Farroupilha, promovendo noitadas movimentadas”.

O policiamento do Parque Farroupilha, já se sabe, inexistente; existe ali um posto policial com dois agentes policiais de Polícia Civil, que apenas tomam conhecimento de prováveis ocorrências que não digam respeito ao depredamento dos bens do Parque.¹³⁹

Tal transcrição, de extrema atualidade, ainda que não traga nenhuma novidade, ajuda a demonstrar como, em trinta anos, a problemática sobre a conservação dos espaços públicos

¹³⁹ 34ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 08 DE MAIO DE 1974

continua sendo a mesma, geralmente relacionadas com abandono, falta de cuidados e insegurança.

Com efeito, as Praças e Parques estão constantemente na atenção e nos debates da Câmara Municipal. O Vereador João Dib, em posição de defesa das realizações da administração pública, traz dados sobre as áreas de lazer no município, não sem a contestação ao Vereador Viton de Araújo

Dib informa que:

(...) nestes últimos cinco anos, mais praças, dera mais áreas verdes à Cidade do que algumas administrações somadas (...)

Em 1969, o Executivo Municipal urbanizou 35.515 metros quadrados, pouco mais de três hectares e meio. Realmente pouco, para a dimensão e a grandeza da Cidade de Porto Alegre. Já em 1970 eram 65.770 metros quadrados que foram transformados em logradouros, que deram oportunidade a crianças e adultos de lazer, de alegria, de satisfação, de bem estar; é preocupação do Executivo o bem comum.

Em 1971, para infelicidade nossa este número diminuiu, reduziu-se para 16.630 metros quadrados. Mas em 1972 deu um salto magnífico, quase que multiplicou aquilo que foi realizado em 1971 e nós tivemos urbanizado 175.434 metros quadrados, entregues à população de Porto Alegre para uso, gozo, para benefício tão somente desta população. E agora no ano de 1973, também, e ainda não estão todos incluídos aqui, já temos 89.690 metros quadrados.¹⁴⁰

Mas o Vereador Araújo contesta os dados trazidos por Dib, e inflama o Plenário da Câmara Municipal, exigindo a intervenção do Presidente na Sessão, tudo a demonstrar a relevância do tema no parlamento municipal.

¹⁴⁰ 100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 12 DE SETEMBRO DE 1974

O debate termina com Dib listando rol de praças e parques em que contaram com a intervenção do Executivo municipal.

Em 1972 o Parque Moinhos de Vento, com 115 mil metros quadrados; em 1973, poderia alinhar, entre outras, a Praça Miguel Gustavo que, casualmente, foi a menor de todas, e a Praça Ivo Correa Mayer com 190 mil metros quadrados; a Praça das Nações Unidas com 12.575 metros quadrados e outras mais. Realmente vemos a preocupação constante de dar melhores condições de salubridade ao porto-alegrense. É lógico, é claro que tudo o que o Executivo faz tem o apoio integral desta Casa. Em tudo que é feito de bom pelo Executivo, levamos nossa “partezinha” de apoio, nós, os Vereadores desta Casa¹⁴¹.

A atenção com as praças e parques é sempre atual, e não se limita à cobrança por manutenção. Mas vale destacar a atualidade de uma questão: na região que se tornou o símbolo da cidade de Porto Alegre, e onde está ancorado o seu maior ícone, a Usina do Gasômetro, na antiga Ponta da Cadeia: no entorno, duas praças - Julio Mesquita e Brigadeiro Sampaio – são centro da atenção da comunidade porto-alegrense, em especial depois do início do alargamento das pistas da Av. Edvaldo Pereira Paiva e o corte de árvores, o que, além de fazer surgir resistências da população¹⁴² ao que chamamos de modelo rodoviarista de cidade, também demanda pelo rebaixamento da pista, a fim de integrar a Usina às referidas Praças, tendo em vista a possibilidade de criação legal do Parque do Gasômetro.

Em 1975, no pronunciamento do Vereador César de Mesquita, é possível perceber a problemática que envolvia a aérea que hoje é o cartão postal da capital gaúcha. No longo relato aqui colacionado, Mesquita também consegue demonstrar o quanto, passados quatro décadas, os temas continuam atuais: a preocupação com áreas verdes e espaços públicos

¹⁴¹ 100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 12 DE SETEMBRO DE 1974

¹⁴² Uma das iniciativas é o chamado Viva Gasômetro. Disponível em <http://vivagasometro.blogspot.com.br/p/o-movimento.html>, com acesso em 24 de março de 2014. No tocante às resistências ao alargamento da pista, há inúmeras referências na internet. Para exemplificar, colaciona-se a fonte: <http://portoimagem.wordpress.com/2013/05/29/protesto-contra-o-corte-de-arvores-no-gasometro-teve-momentos-de-tensao/>. Acesso em 24 de março de 2014.

abertos para a fruição da cidadania; a cobrança, num caso carregado de simbolismo, o plantio de árvores em razão da instalação de uma distribuidora de combustível; as promessas do Exército em devolver a Praça da Harmonia para a cidade, que teve até o nome foi mudado para Praça Brigadeiro Geraldo Sampaio a fim de homenagear o patrono daquela arma. Mesquita toca também no Parque Moinhos de Vento e do Largo dos Açorianos:

A nós nos preocupa muito mais alguns problemas da cidade, que estão a desafiar várias Administrações, tanto que eu, há 16 anos continuados nesta Casa – por aqui já passaram os ex- Vereadores Adel Carvalho e Germano Petersen Filho, o primeiro já desaparecido.

Ainda me lembro da luta desses dois Vereadores a respeito da entrega da área onde existia, no passado, a chamada Praça da Harmonia. Hoje, parece que é uma prática que se tornou crônica, de justamente ser o poder público o que mais cria problemas para a cidade. Lá está o Exército, lá estão um órgão federal e um órgão estadual, desde o início da Segunda Guerra, ocupando aquela área. Em todas as legislaturas há promessa de se entregar aquela área, mas até agora nada foi resolvido.

A Prefeitura construiu uma praça ao lado daquela área, procurando obrigar aquelas entidades a que caíssem fora, mas destruíram toda.

O mesmo ocorre com a Praça Júlio Mesquita, onde o DMAE acabou com aquele belo logradouro na volta da Ponta da Cadeia. Até agora, apesar das promessas dos titulares do 3º Exército, dos titulares do DEPRETE do DAER, até agora a praça continua ocupada e esta cidade, mais do que nunca, está precisando de áreas verdes.

Eu sempre acreditei nas palavras dos comandantes do 3º Exército e, no entanto o Município tem sido sempre enganado, não tem sido cumprida a palavra. Vários capitães dos portos também têm dado a sua palavra de que entregariam a praça, mas até agora não o fizeram. Por sua vez, também o DAER acompanha a mesma atitude dos titulares do 3º Exército e lá está aquilo que é um lugar feio.

Deveria ser um lugar aprazível, um lugar onde a garotada da zona pudesse brincar. Lá deveria haver árvores, bancos, onde a população pudesse descansar. No entanto lá está aquela coisa feíssima...

Inclusive, Sr. Presidente, um dos recantos mais lindo da cidade, que é a Ponta da Cadeia. Não vou falar na destruição da praça Júlio Mesquita, porque o DMAE simplesmente não deu importância nenhuma aos reclamos, colocou lá uma usina de recalque agora,

colocou canos e colocou malocas, colocaram tudo lá, inclusive depósitos de lixo. Então aí está o Poder Público sendo o primeiro responsável pela destruição, pela ocupação das áreas verdes da nossa cidade. Aí está a Prefeitura de Porto Alegre: (Através do seu ilustre Prefeito que ainda está aí.) que arrancou duas árvores para colocar um posto de gasolina ali no entroncamento da Rua João Pessoa com a José Bonifácio, as árvores foram arrancadas, a Câmara negou a autorização para colocar o posto de gasolina, a Câmara se movimentou e não permitiu que a bomba ali fosse instalada, e as árvores até hoje não foram replantadas, lá está o lugar das duas árvores vazio. Tanto é que no dia de amanhã será encaminhado um Pedido de Providência pedindo que a Divisão de Praças e Jardins replante as árvores, e aquilo não é tão difícil, não vai custar tanto, gastaram muito mais na derrubada.

Aí está, Sr. Presidente, a Av. Borges de Medeiros que é uma vergonha, a Prefeitura plantou arvoredo em toda a sua extensão, a partir da Praça dos Açorianos estão todas as árvores praticamente dentro da faixa de rolamento.

Já falei no Parque Moinhos de Vento que está completamente abandonado. Já se falou nos Açorianos, inclusive um dia desses se comentava, me parece que junto com o Vereador Glênio Peres, que num logradouro como aquele tem apenas três bancos. Inclusive fizeram um tipo de iluminação muito bonita, mas que qualquer menino, não precisa ter muita idade, depreda, porque é baixinho, numa cidade onde a iluminação a todo o momento é depredada não podia se conceber uma iluminação que apesar de bonita é Vulnerável.

De maneira que uma das primeiras preocupações nossa no início desta Sessão Legislativa será a luta pela reconquista da Praça da Harmonia, vamos reviver todos aqueles grandes debates que houve nesta Casa a respeito da reconquista da área onde se localizava no passado a Praça da Harmonia. Inclusive um marco histórico que tinha dentro da área da praça, o pelourinho, desapareceu. Não sei se algum galpão o está cobrindo, mas desapareceu, assim como a força. Inclusive a praça, por exigência do próprio 3º Exército, do seu comandante, não este, mas o quem já saiu, fez uma exigência para a entrega da praça.

Os Vereadores que são daquela legislatura lembram-se bem, tiramos o nome belíssimo de Harmonia e deu-se o nome do Patrono do Exército, vejam bem, até isso a Câmara já fez, Geraldo Sampaio. Ela hoje não é mais Praça da Harmonia, é Geraldo Sampaio. Assim mesmo o Exército continua lá, parece que não fez questão da homenagem prestada ao seu Patrono

porque de lá não saiu. Inclusive, há pouco tempo, estava cheia de tanques de guerra.

Mas o problema é que apesar de a Câmara ter concordado para que se iniciasse a saída das corporações que lá estão, concordamos até na mudança do nome, e o Exército lá continua. Não estamos fazendo crítica, apenas cobrando as promessas que nos foram feitas e até hoje não cumpridas.¹⁴³

No intuito de ilustrar o tema das praças e parques, um exemplo do simbolismo que norteia o presente trabalho é apresentado. O debate na Câmara Municipal traz o caso de uma praça, transformada em um depósito de veículos, fruto de uma ação do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN.

O caso é trazido pelo Vereador Glênio Peres, numa interlocução com o Vereador Sadi Schwerdt, abaixo transcrito:

O que é mais sério, nobre Vereador, é que o local foi loteado. Antes, era ocupado pela Secretaria de Transportes, mas, depois, ao invés de ser recuperado e de ser-lhe dada a destinação de praça, foi o referido logradouro loteado enter a Secretaria de Transporte, Secretária de Educação – foram feitas até construções para depósito de materiais – e fundação Padre Landell de Moura. Realmente a Prefeitura se aproveitou daquilo que foi entregue por Lei, pelo loteador, para destinação de área verde.

Isso, inclusive, me traz à memória uma observação feita pelo Ver. João Dib, a de que eu não entreguei aquela praça quando eu era Secretário do Transporte. É que S.Exa., que era meu assessor, esquecera-se de dizer que aquele espaço era reservado para uma praça. Assim, eu não teria nenhuma dúvida. Até algumas árvores já estariam plantadas lá

O SR. SADI SCHWERDT: Mais uma vez agradeço o seu excelente aparte.

Pelas dificuldades que o Sr. secretário da Educação tinha em responder ao meu pedido de informações, convidou-me a uma entrevista particular com ele, e lá disse-me que iria construir a praça. Apenas pedia licença para que os pavilhões da SMEC

¹⁴³ 1ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 17 DE MARÇO DE 1975

permanecessem lá de vez que tinha necessidade dos referidos.

Disse-lhe eu que o meu objetivo era resolver o problema do bairro e não criar um problema para a Secretaria de Educação.

Na festa de Primavera, o Sr. Prefeito Telmo Thompson Flores, que não era político, foi ao bairro realizar o seu comício particular em benefício da ARENA, e prometeu, inclusive, a construção da Praça. Mas o Dr. Thompson Flores deixa o Governo Municipal de Porto Alegre e, certamente, o Secretário da Educação, Professor Lamacchia Filho, terá, também, o mesmo destino, e lá continua a área que tinha sido doada através de uma Lei Municipal, Lei que não foi cumprida pelo próprio Executivo, servindo, atualmente, de depósito de carros velhos.

O SR. GLÊNIO PERES: V.Exa. permite? (Assentimento do orador.) O que é mais sério no caso, é ocupado pelo Governo do Estado, sem convênio com o Município. São carros levados para lá pelo DETRAN, organismo estadual, carros não recolhidos pelos respectivos donos. Aqueles carros não correspondem a nenhum setor de fiscalização do Município. Em vez de serviço de praça para crianças, o local está servindo de cemitério de automóveis velhos não retirados pelos seus proprietários.¹⁴⁴

2.4 – O ruído nos espaços públicos: poluição sonora e o debate recorrente dos fogos de artifício

Com a atenção às relações havidas nos espaços públicos abertos, outro tema de interesse nos debates da Câmara Municipal, e que diz respeito é o debate sobre a proibição de utilização dos fogos de artifício. Neste ponto, as manifestações na Câmara Municipal se referem mais acentuadamente à problemática dos fogos durante eventos esportivos. No entanto, no Código de Posturas de 1975 aprovado e sancionado, a proibição de fogos ficou contida Capítulo I do Título II, destinado aos *logradouros públicos*.

¹⁴⁴ 14ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – DE 07 ABRIL DE 1975

Nesta questão, o Vereador Pessoa de Brum agrega referências históricas da legislação, o que demonstra o quão antigo é a atenção tomada pelo tema dos fogos. Da tribuna, Brum informa que:

(...) desde o ano de 1956, estamos empreendendo uma luta contra a queima de foguetes e outros fogos de artifício em locais de aglomerações populares. Em 1969, alcançamos a vitória, através da Lei n° 3.333, que dispõe sobre a matéria. Infelizmente, Sr. Presidente e Srs. Vereadores, a Lei não está sendo cumprida, não está sendo obedecida. Já em 1969, tivemos conhecimentos de que duas moças ficaram feridas no jogo entre Grêmio e Santos, devido à queima de fogos. Uma delas, inclusive, perdeu uma costela.

Sob a premissa de Porto Alegre ser uma cidade com posições de vanguarda, também, o Vereador Pessoa de Brum propunha o fim do uso de fogos nos eventos da cidade:

Se realmente Porto Alegre é uma Capital politizada, é necessário que esta Casa e estes elementos, que tem força, que venham a público confirmar que não é preciso se festejar São João, Santo Antônio e São Pedro soltando, necessariamente, foguetes e fogos de artifício¹⁴⁵

Mais uma vez encontra-se correspondência entre os debates ocorridos há quatro décadas e atuais. Entre 2013 e 2014, três projetos de lei que tratam sobre fogos de artifício já foram debatidos e aprovados na Câmara Municipal: os Projetos de Lei do Legislativo n. 15/2013 de autoria da Vereadora Monica Leal e 052/2013 de iniciativa do Vereador Bernardino Vendruscolo. Em 2014; o Projeto de Lei Complementar n. 04/2014 proposto pelo Vereador Thiago Duarte.

¹⁴⁵ 54ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 16 DE JUNHO DE 1975.

O lapso de quatro décadas também não foi suficiente para que a poluição sonora na cidade tivesse sido suficientemente solucionada. Em 2014, a Câmara Municipal debate e aprovou normativa relativa ao tema, alterando o Código de Posturas de 1975. O Projeto de Lei Complementar do Legislativo n. 25/2013, de autoria do Vereador Delegado Cleiton foi aprovado na sessão ocorrida em 19 de março de 2014, estabeleceu multa para o uso abusivo de equipamento sonoro e instrumentos musicais.

No longínquo 1975, o Vereador Brochado da Rocha já protagonizava o debate sobre o assunto. Rocha defendia a criação de uma Secretaria Especial do Meio Ambiente para, dentre tantos encargos, fiscalizar o excesso de ruído na cidade.

Ademais, queremos apresentar aqui, um Pedido de Providências no sentido de que seja criada no Município de Porto Alegre, independente de Prefeitos ou Prefeito, uma Secretaria Especial de Meio-Ambiente. Fundamento o meu pedido, Sr. Presidente e Srs. Vereadores, no fato de que hoje quase todo o mundo está preocupado com a ecologia. Para concluir, Sr. Presidente. Queria dizer, que Porto Alegre, ao chegar à população de um milhão de habitantes, está a necessitar disto. Existem várias Leis municipais que não são cumpridas. A prova é que está aí o Ver. João Dib nas ruas medindo a intensidade dos ruídos com o seu decibelímetro, por ineficácia total dos órgãos governamentais.¹⁴⁶

Em outra sessão, o mesmo Vereador retoma o tema, cobrando ação mais enérgica do Executivo Municipal:

Dizia Montesquieu que a lei que não é cumprida deve ser derogada para que as realmente necessárias não percam o seu valor. E eis que o Ver. João Dib sai a cidade inteira para fazer cumprir a lei, que foi

¹⁴⁶ 11ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 19 DE FEVEREIRO DE 1975.

sancionada por esta Casa e que o Governo da ARENA Municipal, Estadual e Federal não cumpre. O barulho continua e acho que é o momento de se pensar nesta Casa de dar um prazo, dirigir-se ao Executivo e dizer o seguinte: os senhores vão cumprir a Lei do Silêncio ou não? Se não vão, vamos derrogar a lei. A lei é feita para ser cumprida. E vejam o exemplo típico de um Vereador da ARENA impondo o cumprimento da sua própria lei. Pois é desidioso o Executivo em não cumprir a lei. Por que não cumpre? Por que o Vereador tem que sair para a rua? É inédito! Será que custa muito caro o tal de decibelímetro? Será que os clamores dos moradores das redondezas da fábrica Álbardus um dia vão ser atendidos.¹⁴⁷

Sempre atuante no tema, Brochado da Rocha volta a se pronunciar sobre o assunto:

A "Lei do Silêncio" não tem nem uma fiscalização. A tal ponto vai a incompetência da atual estrutura da fiscalização que, em determinado momento, as manteve, em uma rua do Bairro Partenon – a Rua Machado de Assis - uma fábrica que perturba toda uma rua, e o decibelímetro que foi lá e não funcionava.¹⁴⁸

A poluição sonora nas cidades está relacionada com uma série de situações tal como a atividade industrial e os equipamentos de som. Mas sem dúvida, há uma relação estreita entre a quantidade de veículos automotores que circulam pela cidade ao mesmo tempo e o ruído que afeta a saúde humana.

2.5 A problemática do transporte individual e o coletivo

Mas o que parece ser fenômeno historicamente recente – excesso de veículos automotores circulando pelas ruas da capital gaúcha – já foi tema de debate no legislativo municipal há quatro décadas. Com efeito, já em 1974 o tema dos congestionamentos nas ruas da cidade já ganhava atenção na Câmara Municipal.

¹⁴⁷ 8ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 05 DE FEVEREIRO DE 1975

¹⁴⁸ 15ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 9 DE ABRIL DE 1975

O Vereador Cleom Guatimozim, registrando reclamação sobre um fato ocorrido na Avenida da Azenha, faz referência aos horários de maior tráfego:

Ontem, na hora do “pico” às 14h e 30min a Secretaria resolveu colocar cavaletes interrompendo o trânsito, para pintar as faixas de segurança da Azenha com a Av. Ipiranga. Sinceramente, Srs. Vereadores, os motoristas foram colhidos de surpresa. Ninguém acreditava que naquele horário, na zona de intenso tráfego fosse a Secretaria Municipal dos Transportes interromper aquele local, virado, ultimamente, numa verdadeira balbúrdia, onde o tráfego não anda.¹⁴⁹

Curioso também notar, na seqüência de seu pronunciamento, a crítica do Vereador Guatimozim aos técnicos da área de transporte do município:

Eu tenho dito, Srs. Vereadores, desta tribuna, que quando os técnicos, atrás dos seus birôs, com compassos e réguas impõem modificações assim como se fosse uma experiência, e vejam que no primeiro dia, como não deu resultado, inverteram um lado e, no dia seguinte, deixaram da forma anterior. Agora, pintar uma faixa de segurança às 14h30min, não tem quem explique!¹⁵⁰

Ressalta-se este ponto na medida em que os gestores municipais no campo da mobilidade urbana de Porto Alegre continuam alheios aos reclamos e opiniões da população. A tomada de decisão, sem a oitiva da comunidade – ou com oitiva que em nada faz mudar a decisão já tomada – continua a ser a marca na atual Secretaria Municipal de Transporte de Porto Alegre, atualmente vinculada à Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC.

¹⁴⁹ 109ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 27 DE SETEMBRO DE 1974.

¹⁵⁰ 109ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 27 DE SETEMBRO DE 1974.

As decisões tomadas continuam reproduzindo o modelo rodoviarista de cidade, crítica que será aprofundada no último capítulo da presente pesquisa.¹⁵¹

No caso de Porto Alegre, adiciona-se outro decisivo fator ao problema dos congestionamentos: a cidade se expandiu a partir do Rio Guaíba, mas manteve seu centro comercial e de serviços junto às águas. Tal situação, aliado à inexistência de transporte por água, não permitiu que outros canais de entrada para a região central fossem abertos. Assim, com o centro da cidade localizado numa espécie de *canto*, a capacidade em absorver viagens fica ainda mais reduzida.

Ademais, Porto Alegre esta inserida numa populosa região metropolitana. Muitas das cidades do entorno são caracterizadas por verdadeiras cidades-dormitório, pois a vida econômica esta localizada na capital. Este movimento pendular faz com que o uso do transporte coletivo seja elemento central no deslocamento diário de milhares de pessoas.

Assim, a presença dos ônibus intermunicipais no centro de Porto Alegre, debate que permeia as atuais preocupações dos gestores públicos no campo do transporte já atravessaram, pelo menos, quatro décadas.

O Vereador Revorêdo Ribeiro traz o tema:

Desde longa data, venho eu, através desta tribuna, criticando e solicitando providências da Secretaria Municipal dos Transportes, no sentido de regularizar definitivamente o problema dos terminais de ônibus colocadas no centro da cidade.

Até o presente momento nenhuma providência foi tomada pela Secretaria Municipal dos Transportes, antes muito pelo contrário, o engarrafamento de ônibus, o problema da fila de ônibus dupla e tripla, em estacionamentos localizados no centro da cidade, até que piorou.

Basta se percorrer a Av. Sepúlveda, a Siqueira Campos e, hoje, até a própria Sete de Setembro, para se verificar que o problema aumenta dia a dia. E o

¹⁵¹ Apenas para ilustrar, traz-se aqui exemplos concretos da forma como a visão técnica da EPTC – em especial centrada em políticas que, equivocadamente, priorizam o transporte motorizado individual ao invés do coletivo e dos modais a pé ou de propulsão humana – e que pode ser encontrados em <http://vadebici.wordpress.com/2013/10/07/a-epc-esta-presa-no-seculo-xx/> Acesso em 21 de abril de 2014.

engarramento do trânsito, em horas de pique, na Siqueira Campos, torna-se verdadeiramente terrível. Mais uma vez, vamos solicitar ao Sr. Secretário Municipal dos Transportes, que tome alguma providência.

Já em épocas passadas, em intervenções pessoais, junto à Secretaria Municipal dos Transportes, ao tempo do ex-Secretário, que dessecretariou o transporte do Município de Porto Alegre, tivemos a informação de que não só era proibido o estacionamento para fins de horário no centro da cidade para o transporte coletivo, como também os ônibus que assim o faziam eram multados.

Ora, se há uma proibição, nada mais justo do que os fiscais da Prefeitura, em matéria de transporte coletivo, realmente exerçam essa fiscalização.¹⁵²

Com a crítica colocada, a resposta da base governista vem na fala do Vereador Nelson de Azambuja:

V. Ex^a permite um aparte? (Assentimento do orador.) Gostaria de lhe comunicar que esse problema da mudança dos terminais de ônibus, tanto intermunicipais como locais, já o Sr. Secretário está estudando o assunto com todo o cuidado. Estivemos na semana passada na Secretaria de Transportes e conversamos com o Engenheiro Mauricio Ovadia a respeito da mudança dos terminais de ônibus intermunicipais, como também, dos da capital.

Por isso, é justa e oportuna a intervenção de Vossa Excelência, porque se trata de um assunto já longamente comentado, debatido e estudado e, até agora, sem solução. Posso comunicar à Casa e a Vossa Excelência que a Secretaria de Transportes está firmemente interessada em fazer um remanejamento, um reestudo na situação existente no centro da Capital.¹⁵³

Ainda que não se traga aqui as políticas que foram implementadas nas últimas quatro décadas, fato é que a questão continua central. Os ônibus oriundos da região metropolitana continuam chegando até o centro da cidade. E, ao contrário do que o Vereador Azambuja

¹⁵² 22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

¹⁵³ 22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

deixa entender – retirada dos ônibus da região central – nos parece que a justiça na mobilidade urbana diária esta em permitir e dar preferência a quem se desloca pelo transporte coletivo. Portanto, é o transporte individual motorizado – e não o coletivo - que deveria ter áreas restritas de circulação, sobretudo no centro da cidade.

Outra questão, ainda no tocante ao tema, é o fato do tempo em que os ônibus permanecem no centro da cidade. Assiste aí razão ao Vereador Revorêdo Ribeiro, que segue seu pronunciamento alegando que

Agradeço o aparte do nobre Ver. Nelson de Azambuja que vem ao encontro, justamente, das críticas que, há longo tempo estamos fazendo, desta Tribuna. Mas não adianta somente terminar com os terminais no centro, e sim, evitar que os veículos, lotados, continuem parados, aguardando horário. Isso não é admissível.

Devo dizer à Casa e também ao Ver. Nelson de Azambuja, que eu já visitei diversas cidades e nunca vi nada disso. Em geral, o ônibus, o transporte coletivo, faz horário nos fins de linha, fora do perímetro urbano, exatamente para não conturbar o fluxo de trânsito. O que se quer, o que se deseja, é isso. Que o ônibus pare, apanhe o passageiro e siga.

Na Avenida Sepúlveda é realmente incrível o que acontece, e, até hoje, não vi nenhuma providência da Secretaria de Transportes para solucionar o problema. Isso, evidentemente, prejudica o fluxo de trânsito na cidade. Urge uma providência.

Sabemos que o Sr. Secretário sofreu uma pequena intervenção cirúrgica. Saiu nos jornais de hoje. Estimo que fique bom e que não tema os despachos que estão sendo feitos na porta de sua residência e que ele continue nesta luta contra as empresas de táxis, no sentido de regularizar realmente também o serviço de táxi no nosso Município. Sr. Presidente, era isto que tínhamos a dizer na manhã de hoje. Muito obrigado. ¹⁵⁴

O transporte coletivo é, de muito, insatisfatório, e faz da cidade de Porto Alegre um local injusto no tocante ao tratamento dado a quem se desloca por ônibus.

¹⁵⁴ 22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

As regiões mais periféricas da cidade são as mais desatendidas, e o sofrimento da população está ilustrado na fala do Vereador Viton de Araújo que, na seqüência das falas anteriores, relata a situação existente nas proximidades da cidade de Alvorada, apresentando o panorama da indignidade em que a população usuária do transporte coletivo está exposta:

Trouxemos na semana passada denúncia da calamitosa situação em que se encontra a linha de ônibus SOPAL que serve o Bairro Sarandi, composto de diversas vilas com mais de 100 mil habitantes. Trouxemos, hoje, e vamos encaminhar ao Sr. Prefeito Municipal um Pedido de Providências para que determine a criação, ou melhore a linha que serve a Vila Nossa Senhora de Fátima, o Passo das Pedras, bairro Rubem Berta, enfim, todas aquelas vilas intermediárias que temos antes de se chegar ao Município de Alvorada.

Isto porque a SOUL que serve Alvorada e adjacências também está em situação muito difícil. Os ônibus não têm condições de trafegabilidade, talvez mecânicas eles tenham condições, por isso passam na vistoria. Mas, eles têm problema de higiene, há uma sujeira, há o problema de má acomodação para os passageiros. É algo inacreditável que se possa admitir que exista em Porto Alegre.

Ocorre que os mesmo ônibus que servem Alvorada, servem aquelas vilas e aquela população intermediária.

Como se trata da mesma empresa, eles, naturalmente aguardam os carros lotados lá em Alvorada e depois se deslocam para Porto Alegre e esse pessoal fica sem condução ou então para conseguirem entrar num ônibus é aquela dificuldade tremenda que se os senhores tiverem a paciência de observar às seis e meia da manhã ou às sete horas da noite, as paradas na Av. Baltazar de Oliveira Garcia, desde a Parada 40 até o Triângulo, na entrada da Av. Assis Brasil, verão o sofrimento daquela população.

Então, nós vamos pedir ao Prefeito que estude a possibilidade de a Carris – não sei se outra empresa de ônibus está interessada – colocar alguns ônibus, criar uma linha desde a Parada 40, na entrada de Alvorada e no sentido de impedir, através de um entendimento com o DAER, que os ônibus da SOUL peguem passageiros da Parada 40 em diante, para cá, para o Centro, que eles sirvam exclusivamente aos moradores de Alvorada, porque lá existe uma quantidade de gente que também tem dificuldade para se deslocar para Porto Alegre.

Os ônibus da SOUL que servem Alvorada, seguem vazios para lá, pois da Parada 40 para cá, como

ocorre com os ônibus para Viamão, Agronomia e Canoas que da Ponte de Niterói para cá não pegam mais passageiros. A mesma coisa se passa em Alvorada. Por que se exige isso de outras companhias e para a SOUL não se faz isso?

Essa sugestão nós vamos apresentar, estamos apresentando ao Prefeito, para que o DAER impeça os ônibus da SOUL, que fazem a linha para Alvorada de pegar passageiros. Porque aí há um arrego.

É proibido, mas há um entendimento, parece que o DAER permite que a empresa SOUL apanhe passageiros dentro do Município de Porto Alegre. Isso prejudica a população de Alvorada, mora nas imediações da Estrada Baltazar de Oliveira Garcia, Passo das Pedras, Vila Fátima, Rubem Berta, Jardim Itu, enfim, todas aquelas vilas.

É nesse sentido que nós estamos encaminhando, estamos preocupados, porque pressentimos que Porto Alegre Urgente foi só manchete, foi só jornal, porque até agora os problemas básicos, os problemas mais cruciantes do povo de Porto Alegre não foram tocados. Só fizeram algumas pinturas, arrumaram o cordão da calçada, derrubaram algum mato que invadia as ruas, mas o básico, o essencial não foi tocado.

O problema do trânsito, então, é uma calamidade. Nós estamos encaminhando um Pedido de Providências solicitando parada de ônibus em Vila Nova. É na Parada 57, na Estação João Salomoni.

Os abrigos da Vila Nova, até Belém Velho, estão quase todos destruídos, mas destruídos mesmo, e nós estamos encaminhando ao Prefeito um Pedido de Providências para que o Executivo recupere, faça alguns abrigos. Essas coisas me parece que são urgentes, pois agora, com o rigor do inverno, existem muitas pessoas, crianças esperando ônibus e com a chuva, o vento, eles ficam esperando o ônibus e não têm onde se abrigar. Me parece que isso seria urgente.¹⁵⁵

Da análise das notas taquigráficas, inúmeras outras situações podem ser extraídas do debate sobre os espaços públicos abertos existentes na Câmara Municipal no ano que antecedeu a aprovação do Código de Posturas, e no ano em que ele foi aprovado em 1975.

¹⁵⁵ 22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

Apenas para enriquecer a problemática dos espaços públicos abertos, vale lembrar que as questões relativas à saúde também não ficam de fora. Não foi apenas o tema dos resíduos que atraíram as atenções na Câmara Municipal. A rua é, também, o local de contágio.

O Vereador Wilson Arruda, fazendo referencia à matéria jornalística, traz o fato de que, “há sete mil tuberculosos perambulando pelas ruas da Cidade, em contato com a população”¹⁵⁶.

No mesmo ano em que se aprovou o Código de Posturas, o Vereador Brochado da Rocha desenvolve da tribuna uma crítica generalizada à nova legislação. As críticas iniciam com a falta de fiscalização e a necessidade de reestruturação do Departamento Municipal responsável, o descumprimento da legislação relativa à emissão de poluição pelos veículos automotores, o maltrato com as árvores da cidade, a falta de controle sobre a emissão de ruído na cidade, o fumo dentro dos elevadores. O Vereador conclui que:

[...] esse Código, com uma série de artigos é inoperante, eu entendo, Sr. Presidente, nobres Pares, que no mínimo nós deveríamos revogá-lo por inteiro, se a Administração não tiver condições de executá-lo.¹⁵⁷

O processo de efetivação de dispositivos legais na vida real dos cidadãos é, e sempre será, muito mais complexo do que a elaboração das próprias leis. Passados quatro décadas, e estando na iminência de ser o Código de Posturas de 1975 revogado, um aprendizado que poderia ser incorporado é no sentido de que, se ao mesmo tempo é necessário normatizar as regras de convivência nas cidades, a complexidade já impôs uma serie de normatizações específicas e detalhadas, com órgãos especializados na fiscalização e cumprimento destas normatizações.

¹⁵⁶ 97ª SASSÃO ORDINÁRIA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE SETEMBRO DE 1975

¹⁵⁷ 55ª. SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JUNHO DE 1975

Assim, o futuro *Código Municipal de Convivência Democrática*, em fase de elaboração pelo executivo deveria se limitar a trazer os princípios da convivência na cidade, e não tentar normatizar os casos específicos das relações, situação já abrangida em leis específicas.

No entanto, a iniciativa da atual gestão é a de reproduzir, com detalhamento, as normas contidas na legislação de 1975, o que nos parece, quarenta anos depois, a repetição de um erro e um caminho para a não aplicação da própria lei.¹⁵⁸

¹⁵⁸ No Anexo II deste trabalho, a minuta que está sendo discutida no âmbito do executivo municipal. Nele, a tentativa de discutir cada artigo, de contemplar cada situação, de reger de modo detalhado as relações sociais na cidade.

CAPITULO III – DEFESA DOS ESPAÇOS PÚBLICOS ABERTOS E DA MOBILIDADE URBANA EM PORTO ALEGRE

3.1 – A importância dos espaços públicos abertos em Porto Alegre para a democracia

No intuito de afirmar a tese de que as ruas vem se tornando – e tendem a se tornar cada vez mais – o local que ao mesmo tempo simboliza e efetiva o lugar do encontro e da comunicação, e por consequência das relações entre as pessoas – se constituindo em local onde a democracia também realiza -, algumas evidências podem ser elencadas.

Estas evidências estão ancoradas no contexto atual da cidade de Porto Alegre, e referenciam-se em exemplos recentes de manifestações ocorridas em espaços públicos abertos nos últimos anos e que encontraram maior destaque nos meses de junho e julho de 2013.¹⁵⁹

Uma primeira evidência é perceber que, de maneira geral, os atos políticos realizados em espaços públicos abertos da cidade não se limitam aos palcos e palanques eleitorais – em que o público, parado, escuta discursos ao microfone. As manifestações políticas – não necessariamente partidárias e eleitorais – de regra ocorrem nas ruas, ganhando um caráter itinerante. Mesmo quando realizadas em praças e parques, também é o deslocamento, o passar, o movimento que caracteriza o ato público.

Com efeito, passeatas, carreatas, desfiles, marchas, pedaladas, caminhadas e outras atividades itinerantes e de ocupação dos espaços públicos abertos – aí incluída a via pública –

¹⁵⁹ Há farto material disponível na internet sobre as manifestações de junho e julho de 2013 no Brasil e em Porto Alegre, em especial reportagens e artigos de opinião. Artigos de referência utilizados neste trabalho podem ser encontrados em *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. Aqui, o autor desta pesquisa descreve também a partir da vivência pessoal, e da participação efetiva nas manifestações na cidade de Porto Alegre.

são muito mais comuns e numerosos do que os comícios das campanhas eleitorais, ou eventos estáticos, sempre em menor número¹⁶⁰.

Uma primeira explicação para a perda de interesse da população em participar deste tipo de atividade política é o advento da participação via redes sociais. Este enfoque é dado em matéria jornalística recente em jornal local. O Jornal do Comércio, sob o título *PP, PT e PDT Organizam Comícios em Porto Alegre - Eventos com grande mobilização de rua tem diminuído ao longo dos últimos anos*, destaca que:

Além das campanhas políticas aparentarem menos volume de militantes nas ruas, os comícios também vêm diminuindo nos últimos pleitos. Mas, o professor de Ciência Política da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs), Eduardo Corsetti, afirma que não é impressão. “Estão escassos mesmo (os comícios). Isso porque as formas de participação das pessoas chegam por outras maneiras hoje. Elas fazem questão em manter diálogos, mas por outros mecanismos de comunicação. Comício é a forma mais tradicional para informações e debates políticos, mas hoje mudou muito. As redes sociais assumiram esse papel”, explicou o especialista.¹⁶¹

Cada vez mais raro, este formato de manifestação, por assim dizer *estática* ainda acontece, mas limitado a momentos de campanha eleitoral e criação de repercussão midiática.

¹⁶² Neste caso, porém, tem-se um público mais fiel, ligado por relações ideológicas definidas e/ou identidade político-partidárias.

Por outro lado, com as manifestações de rua ocorridas em 2013 no Brasil, a ideia de que as pessoas não sairiam às ruas para manifestar, pois que estariam acomodadas e limitadas a uma atuação apenas digital precisa ser reconsiderada. A suposta apatia e desinteresse da

¹⁶⁰ Não foram encontrados trabalhos acadêmicos que pudessem comprovar a ideia aqui trazida – de que o número de comícios são reduzidos aos períodos eleitorais. No entanto, numa rápida pesquisa na internet, através da ferramenta de busca do site google.com.br, ao inserir a expressão “comício porto alegre” remete apenas aos poucos comícios realizados nas últimas eleições.

¹⁶¹ <http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=167787> Acesso em 23 de julho de 2014.

¹⁶² Há sempre uma disputa para se atribuir a quantidade de pessoas que participaram de um comício eleitoral. Um comício com público abaixo do esperado pode fragilizar uma candidatura perante a opinião pública.

população pela condução dos assuntos públicos no país sucumbiu diante dos milhares de pessoas que saíram às ruas em 2013.

Por outro lado, é forçoso destacar que a participação digital, de fato, se torna uma realidade como ferramenta de interação. Tal é o alcance desta forma de participação que o Governo do Estado do Rio Grande do Sul implantou um Gabinete Digital para, de forma ativa, buscar o diálogo com a cidadania. Na conceituação e histórico constante na página eletrônica do Governo Estadual, tem-se que:

O Gabinete Digital é um canal de participação e diálogo entre governo e sociedade. Vinculado à Secretaria-Geral de Governo, tem o objetivo de incorporar novas ferramentas de participação, oferecendo diferentes oportunidades ao cidadão de influenciar a gestão pública e exercer maior controle social sobre o Estado.

Criado em maio de 2011, a concepção do projeto foi acompanhada de uma ampla pesquisa que analisou exemplos de democracia digital do Brasil e do exterior e inspirou a criação de um conjunto único de mecanismos para a participação.

Os canais abertos pelo Gabinete Digital já propiciaram importantes resultados como a geração de políticas públicas e definição de ações pelo Governo do Rio Grande do Sul.

Além de ter se tornado objeto de estudo de acadêmicos e universidades nacionais e internacionais, experiências colocadas em prática pelo Gabinete Digital começam a ser replicadas por governos de outros estados e países. O Gabinete Digital também vem incentivando o estabelecimento de uma rede para o desenvolvimento de estudos e pesquisas em participação, cultura digital, propriedade intelectual e democracia.¹⁶³

E não pode passar despercebido o fato que, nas iniciativas do Gabinete Digital, aquela que mais mobilizou a participação popular tem justamente relação com a presente pesquisa: denominada de *Governador Pergunta*, a indagação *Como o governo e sociedade podem, juntos, promover a paz no trânsito*, foi aquela com maior participação. Mais de cem mil

¹⁶³ <http://gabinetedigital.rs.gov.br/sobre> Acesso em 23 de julho de 2014.

pessoas participaram da iniciativa¹⁶⁴, um indicativo claro a evidenciar a mobilidade como elemento central no Rio Grande do Sul e de sua capital.

Bem de ver que, de parte da municipalidade de Porto Alegre, também há canais de relacionamento digital e telefônico com a cidadania, mas estes são voltados para o recebimento de solicitação de serviços¹⁶⁵, diferente da postura ativa tomada no âmbito estadual em buscar ouvir a população independente de provocação.

De volta ao tema da participação em espaços públicos abertos, vale lembrar que as manifestações de rua de 2013 que eclodiram em diversas cidades brasileiras foram, em Porto Alegre, protagonizadas inicialmente pelo movimento *Bloco de Luta pelo Transporte Público*.

Uma primeira e simbólica característica do Bloco – sintonizada com outros movimentos a seguir descritos – e dos movimentos que fazem das ruas o palco de suas reivindicações é a ausência identificada de líderes, representantes ou porta-vozes.

Esta situação – de ausência identificada de líderes – precisa ser colocada no contexto da presente pesquisa uma vez que, sendo itinerante sua forma de manifestar, a ausência de interlocutores do movimento com o poder público acaba por gerar ainda mais tensionamentos, uma vez que o poder público não tem com quem saber antecipadamente o trajeto da manifestação, dificultando – ou até inviabilizando – os esforços das autoridades de trânsito em atenuar os efeitos decorrentes do fechamento das ruas pelos manifestantes durante a passeata. Ou seja, inexistem representantes que possam garantir para onde a manifestação irá se deslocar.

Assim, o *Bloco de Lutas* de Porto Alegre se declara como um “Movimento composto por diversos indivíduos, organizações e coletivos unidos na luta por um transporte público e popular de qualidade”¹⁶⁶. É de notar, já de início, a preocupação com a forma horizontal e despersonalizada que o movimento se apresenta.

¹⁶⁴ <http://gabinetedigital.rs.gov.br/resultados> Acesso em 23 de julho de 2014.

¹⁶⁵ Denominado Fala Porto Alegre, o Município dispõe de meios digitais para receber as solicitações de serviços, reclamações e denúncias através do site http://www2.portoalegre.rs.gov.br/porta_l_pmpa_servicos/default.php?p_secao=47. Outra ferramenta é o telefone 156, com a mesma finalidade.

¹⁶⁶ Esta definição é a que consta no próprio blog do movimento: <http://blocode luta.noblogs.org/>. Acesso em 17 de julho de 2014.

Vale ressaltar este traço comum dos movimentos que estiveram à frente das manifestações de 2013, como se denota das ferramentas de comunicação utilizadas na internet, onde não é possível encontrar nome de pessoas, e suas decisões são tomadas sempre coletivamente em assembléias.¹⁶⁷

Destaca-se, porém, que esta forma de auto-organização baseada na horizontalidade, informalidade, não interlocução com as instituições e ausência de líderes/representantes não iniciou com o Bloco de Lutas. Na história recente da cidade de Porto Alegre, a partir de 2010, deu-se início, em Porto Alegre a Massa Crítica, que desde seu nascedouro tem na horizontalidade e na despersonalização marcas centrais, inclusive constando tais características na sua própria definição:

A Massa Crítica é uma celebração da bicicleta como meio de transporte que ocorre em mais de 300 cidades ao redor do mundo. Ela acontece quando dezenas, centenas ou milhares de ciclistas se reúnem para ocupar seu espaço nas ruas e criar um contraponto aos meios mais estabelecidos de transporte urbano.

Muitos dizem que a bicicleta no trânsito é quase que uma metáfora à fragilidade e impotência de um indivíduo frente à oposição violenta de governos, corporações e outros sistemas de repressão. A Massa Crítica então serve para nos mostrar que quando nos juntamos e apoiamos uns aos outros, podemos fazer frente à qualquer oposição.

A Massa Crítica é uma celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agressividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – ao asfalto.

A Massa Crítica é organizada de forma horizontal, não tem representantes, porta-vozes, nem líderes. Ela não tem uma voz. Ela tem tantas vozes quanto participantes. Cada um é livre para levar a manifestação ou a reivindicação que quiser.¹⁶⁸

¹⁶⁷ Até mesmo a forma de postagem de informações no facebook (<https://www.facebook.com/BlocodeLutapeloTransportePublico>) e no blog (<http://blocoodeluta.noblogs.org/>) são feitas de forma a ocultar a identificação de pessoas.

¹⁶⁸ A Massa Crítica de Porto Alegre também utiliza uma página no facebook (<http://pt-br.facebook.com/pages/Massa-Cr%C3%ADtica-Porto-Alegre/148475968509487>) e, em 2010, apresentava um blog (<http://massacriticapoa.wordpress.com/>), mas a preocupação com a existência de líderes ou organizadores identificados que ali postam foi tanta que resultou na criação de outro blog, com outro nome, onde fosse possível interagir e dialogar – e para isso é preciso algum tipo de identificação pessoal – sem confundir a Massa Crítica

Esta forma de movimento social merece reflexão; surge num contexto histórico de crise do modelo representativo, e trata com desconfiança o protagonismo pessoalizado e tentativas de representar os anseios dos demais manifestantes, marcas da democracia representativa.

A ausência de líderes e interlocutores definidos junto à institucionalidade ou representantes da Massa Crítica é levada tão a sério que, sequer o uso de equipamentos de som para ampliar a voz são bem vindos durante a sua realização mensal. Com efeito, a única decisão que precisa ser tomada por seus participantes é aquela sobre o percurso que o grupo fará dentro da cidade, o que é feito de forma coletiva, nos instantes que antecedem a saída do grupo, através do *microfone humano*.¹⁶⁹

A prática do *microfone humano* carrega um simbolismo muito forte, e que revela um traço de oposição à dominação institucional moderna, como bem lembra José Alcebíades de Oliveira Junior, baseada em grande medida numa “cultura do carisma – crença em qualidades excepcionais de alguém para dirigir um grupo social”.¹⁷⁰

Apesar de reconhecer a riqueza deste debate sobre a crise de representação, e as novas – e horizontais – formas de manifestação social, o foco que aqui se pretende dar é aquele relacionado aos espaços públicos abertos como local onde as manifestações acontecem. Com

em si. Este espaço de comunicação passou a ser o <http://vadebici.wordpress.com/>. Mais detalhes sobre a Massa Crítica é possível encontrar em [http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_\(evento\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_(evento))

¹⁶⁹ O microfone humano consiste em justamente na ausência de equipamentos de som e na repetição, em voz alta, de todos aqueles que ouvem o que é dito pelo orador. Assim, aquilo que é dito pelos oradores, chegam a um maior número de pessoas e está relacionado justamente com a horizontalidade da manifestação e ao fato que estas ocorrem em espaços públicos abertos, sem as condições acústicas ideais que podem ser encontradas em outros espaços fechados/institucionais. Em São Paulo, o Movimento Passe Livre, durante as manifestações nas ruas, também utiliza esta forma de comunicação que é carregada de simbolismo. Lincoln Secco lembra que esta forma de se comunicar já era usada por Lula durante as greves do ABC, e que esta forma de comunicação simboliza a contraposição da pauta popular, organizada de baixo para cima, em contraposição ao tradicional uso de carros de som e palanques. Ver em SECCO, Lincoln. As Jornadas de Junho. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 72.

¹⁷⁰ José Alcebíades de Oliveira Junior, recorrendo à Max Weber, destaca ainda outros dois pontos que caracterizam a dominação institucional moderna: “1) uma cultura do tradicional – crença na justiça e na qualidade da maneira pelo qual no passado nossos antepassados resolveram seus problemas e 2) uma cultura do racional-legal – a legitimidade vem da crença na justiça da lei, conforme OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de (Org.) *Cultura da Democracia para os direitos humanos multiculturais*. In: Cultura e Prática dos Direitos Fundamentais. OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de (Org.). Rio de Janeiro. Lumen Júris, p. 6.

efeito, do visto até aqui, seja o Bloco de Lutas de Porto Alegre, seja a Massa Crítica em Porto Alegre, ambas tem nos espaços públicos abertos o local da sua expressão, e a sua pauta principal está diretamente relacionada com a mobilidade urbana.

Outros exemplos, com estes mesmos contornos, serão relatados a seguir, mas o que se percebe é que a ocupação das ruas é característica central destes movimentos horizontais, seja em Porto Alegre, seja em outras cidades brasileiras. Na maior capital brasileira, São Paulo, o Movimento Passe Livre, protagonista das manifestações de 2013, chega e explicitar a relação existente entre as manifestações e a interrupção das vias públicas:

Se a retomada do espaço urbano aparece como objetivo dos protestos contra a tarifa, também se realiza como método, na prática dos manifestantes, que ocupam a rua determinando diretamente seus fluxos e usos. A cidade é usada como arma para sua própria retomada: sabendo que o bloqueio de um mero cruzamento compromete toda a circulação, a população lança contra si mesma o sistema de transporte caótico das metrópoles, que prioriza o transporte individual e as deixa à beira de um colapso. Neste processo, as pessoas assumem coletivamente as rédeas da organização de seu próprio cotidiano. É assim, na ação direta da população sobre sua vida – e não a portas fechadas nos conselhos municipais engenhosamente instituídos pelas prefeituras ou qualquer uma das outras artimanhas institucionais -, que se dá a verdadeira gestão popular. Foi precisamente isso que aconteceu em São Paulo quando, em junho de 2013, o povo, tomando as ruas, trouxe para si a gestão da política tarifária do município e revogou o decreto do prefeito que aumentava a passagem em vinte centavos.¹⁷¹

Outro ponto importante é que, de regra, ainda que o ponto de encontro/saída da manifestação seja defronte à prédios que simbolizem o poder instituído, os manifestantes optam por circular pela cidade, bloqueando as ruas e os cruzamentos, chamando a atenção de quem assiste pela janela, e fazendo com que o tráfego de veículos necessariamente pare. A ocupação da rua é elemento central da forma de protestar destes novos movimentos.

¹⁷¹ Movimento Passe Livre – SP. Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 16

Ganha sentido, portanto, a contraposição entre o comício e as manifestações de rua anteriormente destacado onde, na primeira, esta presente a ideia da existência de pessoas, de representantes, de líderes que merecem ser ouvidos. Na segunda, todos falam. Tal situação ficou ainda mais evidente nas manifestações ocorridas em junho de 2013, onde o desfile individual dos cartazes e faixas preponderava sobre o que era dito ao microfone, que nem sempre estava presente.

Nestes movimentos horizontais descritos, o desprezo por aqueles que tentam, utilizando o microfone, sintetizar o sentimento geral dos manifestantes também era um elemento presente, mas com predomínio de um ambiente de desestímulo a oradores e protagonismos pessoais¹⁷². As palavras de ordem oriundas do carro de som nem sempre são capazes de refletir o sentimento comum dos manifestantes, demonstrando, desde ali, uma crise de representação pela rejeição/desconfiança aos que se adiantavam como porta vozes da massa humana que transita a manifesta pelas ruas.

É possível também perceber que fora deste ambiente político e de manifestações de 2013, outros exemplos ajudam a confirmar a centralidade do lugar do ir e vir na contemporaneidade, alguns longe do tema aqui tratado, mas que ajudam a confirmar a ideia do quão central a mobilidade urbana é na sociedade brasileira na atualidade. Do ponto de vista normativo, a recente aprovação da Emenda Constitucional 82¹⁷³, que trata do tema da segurança viária, da mobilidade urbana eficiente, competência e carreira dos agentes de trânsito, demonstram o quanto o universo político e jurídico conferem importância ao tema. No plano constitucional, a Proposta de Emenda à Constituição n. 90/2011¹⁷⁴, da autoria da

¹⁷² Esta afirmação – de um sentimento de desprezo a quem se utilizava do microfone esta baseada na constatação pessoal do autor, que esteve presente em todas as manifestações ocorridas em 2013 e que culminaram com as chamadas *Jornadas de Junho*.

¹⁷³ A Emenda Constitucional n. 82, de 16 de julho de 2014, inclui no art. 144 um parágrafo e dois incisos, a seguir:

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:

I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei.

¹⁷⁴

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E4EED414AF219F1D143FE8B2E1E0A86A.proposicoesWeb1?codteor=925887&filename=Tramitacao-PEC+90/2011 Acesso em 12 de setembro de 2014.

Deputada Luiza Erundina, eleva o *transporte* à categoria de direito social, incluindo este no rol dos direitos sociais expressos no artigo 6º. da carta política.

Anteriormente, mas também recente, os parâmetros para a mobilidade urbana no Brasil já haviam sido definidos pela Lei Federal 12.587 de janeiro de 2012, que institui as *Diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana*. Destaque se faz, aqui, para um dos pontos de contato com o presente trabalho: no art. 5º. da referida Lei, dentre os princípios elencados, encontramos “a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”¹⁷⁵. Ou seja, a preocupação que permeia o presente trabalho – de uma injusta ocupação do espaço público aberto, em especial das vias de circulação – está contemplada pela Lei Nacional.

Não é só no direito que a mobilidade urbana ganha centralidade e atenção na sociedade. Outras áreas, distantes do direito e das manifestações de rua pode ajudar a deixar mais evidente a hipótese levantada. É o caso do programa de humor líder de audiência no Brasil, onde os personagens utilizam como mote o cotidiano da população que se locomove através de transporte coletivo¹⁷⁶. Ainda no campo do humor, o programa *A Praça é Nossa* utiliza este espaço público aberto para construir seu cenário. Ambos os programas optam por locais onde os encontros entre as pessoas na cidade se dão em maior fluxo, nas ruas, nas praças, nos espaços públicos abertos. São evidências claras do quão atual e central é o ir e vir nas cidades.

Em Porto Alegre, inúmeras outras ações tem ocorrido pelas e nas ruas, constituindo estas um verdadeiro cenário para a manifestação do pensamento e a crítica ao modelo de sociedade baseado na falta injusta ocupação dos espaços públicos.

Uma primeira iniciativa, carregada de simbolismo, é a *vaga viva*. Com origem no *Parking Day* realizado em São Francisco, no Estado norte americano da Califórnia, no Brasil adotou-se o nome de *vaga viva* chegou recentemente no Brasil:

¹⁷⁵ Dada a importância desta lei, seus princípios e sua atualidade, inserimos como anexo ao final da presente pesquisa.

¹⁷⁶ Apesar da queda de audiência em 2013, Programa Humorístico Zorra Total da TV Globo lidera neste horário. <http://celebridades.uol.com.br/ooops/ultimas-noticias/2014/01/07/zorra-total-tem-menor-ibope-desde-estreia-mas-ainda-e-lider.htm> Acesso em 20 de abril de 2013. O sucesso do quadro em utiliza um trem urbano como cenário tem referência em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq2108201118.htm> . Acesso em 20 de abril de 2014.

Iniciado em 2005, o Parking Day nasceu como uma ocupação artística das vagas públicas de carros em São Francisco. Durante algumas horas, um tapete de grama sintética amaciava o chão para receber cadeiras, mesas e plantas, convidando as pessoas a permanecerem naquele espaço que, usualmente, era ocupado por carros. Essa ideia inspirou diversas cidades pelo mundo – no Brasil, recebeu o nome de Vaga Viva.¹⁷⁷

Ainda que não estejam disponíveis trabalhos acadêmicos sobre esta iniciativa, vale aqui um esforço de conceituação extraído dos meios eletrônicos:

A Vaga Viva é uma intervenção simbólica que consiste na transformação temporária de vagas de estacionamento em áreas de convivência para pessoas. Com bancos, tapetes, plantas e latas de lixo, pequenas praças temporárias surgem na cidade, proporcionando encontros e troca de informação sobre cidadania, meio ambiente, sobre a cidade e nós, as pessoas.¹⁷⁸

No Brasil, passaram-se apenas três anos para esta nova e criativa manifestação ocorrer. Em 22 de setembro de 2008, um grupo de pessoas igualmente não identificadas organiza a *vaga viva* na cidade do Rio de Janeiro, e descrevem as situações ocorridas:

Um executivo engravatado a passos rápidos fala ao celular, aparentemente isolado do mundo à sua volta, mas de repente pára. Uma funcionária de consultório médico no 6º andar vai checar rapidamente o clima pela janela e também pára. Mesmo os motoristas geralmente apressados reduzem a velocidade para observar. Por outro lado quem tinha pressa de chegar ao outro lado da rua nem parava, passava direto. Todos os personagens estiveram nesta sexta-feira na Rua Senador Dantas no centro do Rio de Janeiro e

¹⁷⁷ <http://cidadesparapessoas.com/2012/10/20/parklets-tomando-espaco-dos-carros-para-as-pessoas/> Acesso em 25 de julho de 2014.

¹⁷⁸ <http://matilhacultural.com.br/component/k2/item/494-vaga-viva>. Acesso em 25 de julho de 2014.

vivenciaram a Vaga Viva 2008. Duas vagas de carro foram ocupadas com grama sintética, bancos, cadeiras, duas arecas e uma figueira. No meio disso tudo uma larga passagem de pedestres com o singelo convite escrito em giz no chão: “PASSE”. E passaram. No horário do almoço contagens amostrais de um minuto indicaram que 1400 pessoas/hora usaram o espaço para atravessar a rua. Cerca de 7000 o fizeram ao longo das 12 horas de atividade e dessas 48 pararam para conversar sobre o uso do espaço público. Também tivemos a participação de um poeta que recitou suas poesias dançando.¹⁷⁹

Em Porto Alegre a vaga viva chegou somente dois anos depois do Rio de Janeiro. Em setembro de 2010, um grupo igualmente anônimo de pessoas, sem organização institucional, simplesmente combinaram de ocupar algumas vagas de estacionamentos da via para manifestar. Com tapete verde, mesas, cadeiras, ocupam os espaços públicos em primeira pessoa, numa contraposição à utilização de área para estacionamento de veículos automotores, levantando claramente a discussão sobre a ocupação dos espaços públicos abertos, aqui no caso as vias públicas.

Com o cuidado em não destacar líderes ou organizadores, o grupo utiliza as ferramentas de comunicação gratuitas como a internet para divulgar fotos da iniciativa, tornando-a visível para um número maior de pessoas. Na internet, uma frase dá os contornos da manifestação, inclusive trazendo a aversão às estratégias que muitas organizações se utilizam para esconder interesses outros não declarados:

Somos um grupo de pessoas que decidiu fazer uma Vaga Viva na nossa cidade, Porto Alegre. Podia ser na Argentina, podia ser no Marrocos, mas foi pertinho de casa, fácil como dar um abraço e divertido como tomar chimarrão. Enfim, um ato bem pequenininho, mas que comunica bastante. Se você também acha que as cidades não devem ser apenas dos carros, vamos nos encontrar para conversar. Não precisa ter medo, nem

¹⁷⁹ Disponível em <http://blog.ta.org.br/2008/09/22/vaga-viva-2008/> Acesso em 25 de julho de 2014.

timidez, não somos uma instituição organizada que vai solicitar algo depois¹⁸⁰.

O mesmo grupo voltou a organizar outra vaga viva em 20 outubro de 2010, e declarou nas redes sociais que:

Continuamos com as nossas idéias e práticas de Vaga Viva. Ontem, dia 20 de outubro, o tapete verde esteve na rua Sarmento Leite, entre as faculdades de Arquitetura, Direito, Medicina. É isso mesmo, nada de se render para as vagas mortas, leia-se um série de objetos de plástico e metal que ocupam todas as laterais de ruas e avenidas que já estão super lotadas. Temos que pensar e usar bicicletas e outros meios que não os transportes automotivos poluentes e individuais. Como disse Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá, “Políticas de promoção para o uso de bicicletas estão sendo implantadas nas principais cidades do mundo. No centro de Londres, qualquer viagem com menos de 5 quilômetros de distância é mais rápida de bike do que por qualquer outro meio. Além disso, uma ciclovia protegida mostra que um cidadão em uma bicicleta de R\$ 100,00 é tão importante quanto outro em um carro de R\$ 100.000,00.”¹⁸¹

Ficar conversando próximo ao chão da cidade foi novamente uma experiência interessante. Algumas coisas foram parecidas com a primeira intervenção, outras bem diferentes. Podemos dizer q a sujeira que se torna visível, assim como o ambiente bacana entre amigos que estão junto contigo estão entre as coisas que mantiveram-se. Já o barulho de uma avenida movimentada, lembramo-nos de que o desafio de alterar a lógica dos meios de transporte é grande.

Outras iniciativas de vaga viva, propostas por outras pessoas, ocorreram em períodos seguintes¹⁸², mas é desnecessário elencar todas suas edições, tendo em vista que a presente pesquisa busca tão somente demonstrar a existência de tão simbólica iniciativa em Porto Alegre e que, somada a outras descritas a seguir, descrevem evidências do novo debate urbano sobre a ocupação justa dos espaços públicos, ajudando a comprovar a tese de que, nas cidades,

¹⁸⁰ Disponível em <http://vagavivapoa.wordpress.com/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

¹⁸¹ Disponível em <http://vagavivapoa.wordpress.com/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

¹⁸² A mais recente, em abril de 2014 pode ser consultada em <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/04/ao-ocupar-estacionamento-com-atividades-inusitadas-vaga-viva-propoe-a-humanizacao-de-espacos-publicos-4483898.html>

novos direitos estão a ser exigidos e que, inclusive, faz surgir novos ativistas sociais que percebem e questionam um modelo de cidade que privilegia condutores de veículo individual.

Não raro, das idéias levantadas por ativistas, e que contam com o respaldo de parcela significativa da sociedade, gestores públicos se sentem legitimados para tomar decisões sintonizadas com estes anseios, tornando-se políticas públicas.

É o caso da administração municipal da cidade de São Paulo. A vaga viva, originária dos *parklets*, surgida da criatividade e resistência na busca de uma ocupação injusta dos espaços públicos abertos, já ganha o apoio institucional da capital paulista. Tendo regulamentado recentemente a criação dos *parklets*, com o “...objetivo humanizar e democratizar o uso da rua e desenvolver espaços de convivência que possam proporcionar aos pedestres maior interação social”¹⁸³, os gestores da maior cidade brasileira dão sinais de sensibilidade e sintonia com o desejo da humanização da cidade, da ocupação e finalidade dos espaços públicos.

Destaque para a preocupação aqui transcrita – a de proporcionar aos pedestres maior interação social -, já que, no primeiro capítulo do presente trabalho ousamos afirmar a

¹⁸³ <http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/2161/#ad-image-0> Acesso em 25 de julho de 2014. Vale colacionar aqui as idéias trazidas pelo site oficial do Município de São Paulo, onde a interação e o convívio comunitário são destacados na matéria jornalística: “Os parklets são plataformas que podem ser equipadas com bancos, floreiras, mesas, cadeiras, guarda-sóis, aparelhos de exercícios físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, sempre com a função de recreação ou de manifestações artísticas. “Nós estamos lançando hoje uma política. Não é mais um laboratório, não é mais um experimento, é uma política de ocupação. Uma extensão do calçamento que faz com que os pedestres e ciclistas tenham uma área onde possam utilizar e ocupar, que vai permitir o melhor funcionamento da cidade. A ideia é que muitos Parklets se instalem em São Paulo”, afirmou o prefeito Fernando Haddad. A instalação dos parklets poderá ser de iniciativa da Administração Pública ou de qualquer munícipe (pessoa física ou jurídica). Os custos financeiros referentes à instalação, manutenção e remoção do parklet são de responsabilidade exclusiva do mantenedor. “Qualquer calçada que respeite os termos do decreto pode ser estendida. A pessoa pode ser comerciante, um lojista, pode ter um restaurante e eventualmente a própria comunidade pode ter interesse em manter o Parklet. A manutenção é privada e a fruição é pública, ou seja, você não pode privatizar o espaço, você não pode reservar o espaço para o seu uso pessoal. Ele é um espaço público, é uma extensão do calçamento”, disse Haddad. Os parklets permitem o uso do espaço público de forma democrática, permitindo que a comunidade construa seu próprio local de convívio, melhorando a paisagem urbana e transformando espaços em lugares melhores para se conviver, mais arborizados, com mais equipamentos e mobiliários urbanos, beneficiando ainda um número maior de usuários. “Como estamos usando um espaço de carro, se não tivesse este espaço, teriam dois carros estacionados aqui. A ideia de trazer as pessoas para a rua é justamente para criarmos a discussão: se a gente está ocupando como a gente faz para as pessoas deixarem o carro em casa e vir com o transporte público? Então isso é uma interferência que a gente faz no dia a dia, é possibilitar que as pessoas encontrem esses espaços e a gente comece a discutir”, afirmou Lincoln Paiva, presidente do instituto Mobilidade Verde. “Eu achei ótimo e acho que deveria ser permanente. Eu moro aqui há 35 anos e quando cheguei aqui percorri a Paulista inteira e não acreditei que não tinha um banco para sentar, nada nada. Então acho que isso traz a possibilidade das pessoas sentarem, conversarem, uma coisa que estimula a situação comunitária”, disse Madalena Reis, enquanto conhecia o novo parklet.

existência deste pouco difundido *direito à interação social*, do qual o Estado deve promover e garantir.

Outra iniciativa existente em Porto Alegre a demonstrar o questionamento social sobre o modelo de cidade baseado na injusta ocupação do espaço público materializado através do veículo automotor individual é o *Largo Vivo*.

Nas redes sociais, esta iniciativa, já na sua denominação, deixa claro seu propósito. O *Largo Vivo – praça não é estacionamento* é o nome dado pelos ativistas numa das suas edições¹⁸⁴. Em outra página, a iniciativa se autodenomina *evento político cultural autônomo de Porto Alegre*.¹⁸⁵

Outra passagem, na descrição de uma das edições do Largo Vivo, ocorrida em 03 de julho de 2012, aparece mais uma vez a preocupação em afastar vinculações institucionais. Consta no site do evento que:

Este evento autogestionário e autônomo é feito realmente pelas pessoas da cidade (sem nenhuma filiação a nada) que têm a vontade de transformar a cidade um local de arte, cultura, debate, trocas, diversão e muito amor!¹⁸⁶

Pelas redes sociais, em espaços com foco nas questões de Porto Alegre – o Porto Imagem, por exemplo - consta que “*todas as terças feiras os cidadãos de Porto Alegre são convidados a participar da retomada do espaço público no Largo Glênio Peres*”¹⁸⁷. Ainda que a repetição semanal do evento tenha ocorrido apenas em seu início, fato é que, mesmo sem data fixa, se tornou um evento sistemático, e ocorre desde 2011.

Da mesma forma que a vaga viva, para melhor compreensão, cabe aqui um pequeno histórico dos motivos específicos que causam o surgimento do Largo Vivo. Inicialmente denominado de *Farofada dos Desqualificados*, o Largo Vivo surgiu como um protesto irônico

¹⁸⁴ <https://www.facebook.com/events/161495834029677/?source=1> Acesso em 28 de julho de 2014.

¹⁸⁵ <https://www.facebook.com/pages/Largo-Vivo/305842799557362?sk=info> Acesso em 28 de julho de 2014.

¹⁸⁶ <https://pt-br.facebook.com/events/148100848659494/> Acesso em 28 de julho de 2014.

¹⁸⁷ <http://portoimagem.wordpress.com/2011/12/05/largo-vivo-apanhador-so/> Acesso em 28 de julho de 2014.

diante da decisão da administração pública local em permitir o estacionamento de veículos no Largo Glênio Peres, no centro de Porto Alegre.

O título escolhido - *Farofada dos Desqualificados* - surge como resposta à declaração de um secretário municipal que, para justificar a decisão de abrir espaço para o estacionamento de veículos, alegou que isso garantiria um *público mais qualificado* para o Mercado Público¹⁸⁸.

Vale notar que não se trata de assunto pacífico. A decisão de permitir o estacionamento de veículos automotores no Largo Glênio Peres é reivindicação dos próprios permissionários do Mercado Público há vários anos, tendo sido efetivada somente em 2011¹⁸⁹. E, se por um lado, se ainda não existem dados que demonstrem o aumento das vendas no Mercado Público depois da decisão de permitir o estacionamento de veículos, também nenhum estudo sobre o impacto causado pela diminuição do espaço dos pedestres que circulam pelo Largo em razão dos veículos automotores foi demonstrado. De qualquer sorte, fato é que o Largo Vivo se apresenta como mais uma forma de manifestação, com o traço comum da defesa dos espaços públicos e sua relação direta com o questionamento ao veículo automotor.

Fora das vias públicas, mas sempre em espaços públicos abertos, outras evidências aqui elencadas ajudam a demonstrar a importância de se reconhecer também estes locais, como espaço de exercício da democracia.

Ainda que de forma não intencional, o movimento denominado *Defesa Pública da Alegria* inicia sua primeira manifestação de forma marcadamente violenta. Num contraponto às políticas do Executivo Municipal, o grupo organiza um ato no mesmo Largo Glênio Peres, e acaba sendo reprimido fortemente pelas forças policiais.

Na chamada para o evento, é possível perceber a multiplicidade de objetivos mas, ao mesmo tempo, a vontade de se contrapor a um modelo de cidade repressor, e a mobilidade urbana mais uma vez no centro das motivações:

¹⁸⁸ <http://www.sul21.com.br/jornal/ciclistas-fazem-farofada-dos-desqualificados-em-protesto-contrafirmacao-de-secretario/> Acesso em 28 de julho de 2014.

¹⁸⁹ http://www.jornaldomercadopoa.com.br/index.php?view=article&id=137%3Aestacionamento-gargalo-do-mercado-ate-quando&option=com_content&Itemid=62 Acesso em 28 de julho de 2014.

Estão nos acostumando ao silêncio obrigatório, à onipresença das sirenes, à venda criminosa dos nossos maiores patrimônios públicos. Estão nos acostumando a uma cidade e uma sociedade cinzentas, a um desgoverno municipal que não ouve, impõe, reprime: a população se mobiliza e sua voz cresce, chama atenção para suas reivindicações, mas estas são reduzidas a caso de polícia. Chegou-se ao cúmulo de uma secretaria como a SMIC hoje ser sinônimo de repressão e não de gestão. Estão nos acostumando a uma sensação de impotência que pesa toneladas. Porto (ex-)Alegre se tornou uma cidade que arranca as pessoas de suas casas em nome de um campeonato de futebol, que esvazia de gente as ruas e praças, que persegue a música e qualquer forma de arte nas ruas e nos bares, que mutila parques e impõe um viaduto na beira do Guaíba - sabia? - em nome da falida cultura do carro, que abandona o transporte público e a bicicleta e orgulha-se de sua ciclovia de 400 metros. Nossa resposta será na cara do prefeito. Independente de afinidades partidárias, na próxima quinta-feira, 4 de outubro, semana da eleição, vamos mostrar o repúdio da cidade às políticas do governo Fortunati. Sem perder a ternura. Nosso palco e arena é a Praça Montevideú, em frente à Prefeitura. A concentração é a partir das 16h com diversas atividades que seguem noite a dentro. Levemos amigos, faixas ou materiais para fazê-las, canecas, instrumentos musicais pro festerê. E nossa alegria como uma bandeira, como um direito.¹⁹⁰

Durante a manifestação, o esvaziamento do boneco inflável *Fuleco*, o mascote símbolo da Copa do Mundo de Futebol de 2014, posicionado no Largo Glênio Peres, acabou sendo a ilustração simbólica da contestação que o Defesa Pública da Alegria protagonizava. No entanto, a violenta repressão policial, fez com que o movimento ganhasse visibilidade e mais apoio, a ponto de realizar outras edições posteriores.

Neste sentido, a cientista social Camila Farias da Silva detalha o contexto e suas implicações:

¹⁹⁰ <https://www.facebook.com/events/376482099096649/> Acesso em 29 de julho de 2014.

Em função da forte violência na manifestação do Defesa Pública da Alegria do dia 4 de outubro de 2012, a qual repercutiu intensamente na mídia e tornou a repressão policial nas manifestações um tema de debate nacional (antecipando a discussão que ocorreria novamente gente a repressão policial às manifestações de junho de 2013), gerou-se um processo de solidariedade de outras organizações que se somara às ações do Defesa Pública da Alegria. Ainda, os outros eventos que se seguiram, não tendo periodicidade fixa, foram eventos pontuais que abordaram problemas da cidade (...)¹⁹¹

Quanto aos eventos posteriores do *Defesa Pública da Alegria*, todos realizados em espaços públicos abertos, sempre tiveram como tema central os próprios espaços públicos, contestando as políticas que privilegiam a rodoviarização da cidade e a privatização do patrimônio públicos. A cientista social Camila Farias da Silva traz novamente os detalhes:

Em decorrência do “Defesa Pública da Alegria”, aconteceram mais dois eventos: “Defesa Pública da Redenção” e “Defesa Pública do Progresso”. O primeiro, em oposição ao cercamento e privatização do Araújo Viana. O segundo, contra o corte de árvores da Praça Júlio Mesquita, decorrente das obras de extensão da Avenida Beira Rio (que integra os empreendimentos relacionados à realização de jogos da Copa do Mundo em Porto Alegre).¹⁹²

Do Defesa Pública da Alegria, outras iniciativas derivaram: o *Defesa Pública da Redenção* ocorreu em 30 de novembro de 2012, reunindo milhares de pessoas e tendo como estopim o cercamento de um bem público, o Auditório Araújo Viana, que após longo período de reforma, foi reaberto, mas concedida sua gestão para a iniciativa privada.

¹⁹¹ SILVA, Camila Farias da. Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012, p. 13. Disponível em http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso 28 de julho de 2014.

¹⁹² SILVA, Camila Farias da. Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012, p. 8-9. Disponível em http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso 28 de julho de 2014.

No convite constante na rede social *Facebook*, uma contundente crítica à gestão municipal:

O poder “público” municipal redesenha a cidade: restringe o uso de praças, concede para grandes empresas, a preço de banana, os principais espaços de convívio de Porto Alegre. Substitui áreas verdes por viadutos milionários, impõe uma cerca no mais antigo e importante parque da cidade. Após permanecer anos abandonado pelo mesmo governo que o privatiza, nosso auditório Araújo Vianna, símbolo de arte e resistência, de vida, enfim, foi entregue generosamente à Opus e à Coca-Cola. Coincidência? Não acreditamos. Com a recente reinauguração do espaço, mais uma triste novidade: agora uma cerca separa o auditório da Redenção e do povo. A Prefeitura, na voz do secretário de cultura Sergius Gonzaga, alega que o cercamento do Araújo é provisório. Nós perguntamos: por isso as grades têm fundações de concreto? A Prefeitura alega que o cercamento serve para proteger a estrutura do Araújo. Nós perguntamos: por isso ela fica a vários metros do auditório? A Prefeitura alega que a parceria com as megaempresas é boa para população. Nós perguntamos: por isso a Opus tem direito a 75% das datas e o município a 25? Vamos para a frente do Araújo, para a frente do nosso auditório, para o meio do nosso parque, repetir e ampliar essas perguntas ao poder municipal. Segurança se faz com gente na rua. Segurança se faz com convívio. Na próxima sexta-feira a noite é de festa na Redenção. Música, dança, circo, piquenique. Gente. Vamos mostrar como funciona a cidade que a gente quer. Nosso desprezo pela cerca do Araújo - que facilmente pode se transformar em uma cerca ao redor de toda a Redenção – vai para a rua e vai virar arte. Para que em Porto Alegre – nossa cidade, nosso país cotidiano – nasçam coisas novas.¹⁹³

Como se percebe a defesa dos espaços públicos esta na centralidade do movimento *Defesa Pública da Alegria*, e sua ação tem a capacidade de agregar milhares de pessoas – em especial jovens.

¹⁹³ <https://www.facebook.com/events/304694196308494/> Acesso em 31 de julho de 2014.

O movimento consegue responder novamente quando, em fevereiro de 2013, a municipalidade porto alegreense inicia o projeto de alargamento da Av. Edvaldo Pereira Paiva, conhecida como Av. Beira Rio. Para tanto, executa a derrubada de árvores para dar lugar à construção de mais pistas de rolamento.

A resposta do *Defesa Pública da Alegria* em 15 de março do mesmo ano, ocasião em que o movimento convida para uma manifestação denominada *Defesa Pública do Progresso*, reunindo novamente milhares de pessoas que questionam a derrubada das árvores, tendo novamente modelo rodoviarista de cidade implantado pelo poder público municipal como foco da contrariedade.

Mais uma vez opta-se por trazer aqui o texto de convocação do evento constante nas redes sociais, dada a riqueza de detalhes e crítica política relacionada às linhas da presente pesquisa:

A cidade surpresa viu suas árvores, inúteis para o prefeito, tombarem como se estivessem podres. Mas eram saudáveis, enormes e belas, forjadas a sol e chuva ao longo dos últimos quarenta anos. Podres, a gente sabe bem, estão as ordens que partem da cúpula municipal, que destroçam a qualidade de vida do cidadão em nome de uma política de trânsito obsoleta e ineficaz, que semeia obras milionárias e engarrafamentos.

Para alegria das empreiteiras e desgraça dos porto-alegrenses, querem converter nossa Avenida Beira-Rio em uma auto-estrada, duplicando-a e separando ainda mais o Guaíba da cidade. O desgoverno municipal propõe uma nova avenida Mauá como solução aos problemas de Porto Alegre. Monumento à fuligem, esse tipo de via, feita exclusivamente para o trânsito de automóveis, degrada regiões inteiras da cidade. Saem as pessoas e as árvores. Fica o barulho, a sujeira e a insegurança. Em um verdadeiro estupro da linguagem, chamam esses absurdos pagos com dinheiro público de PROGRESSO, roubando-nos a cidade e as palavras! Não aceitamos essa obra e essa mentira. Nossas gargantas e nossas bandeiras dizem com orgulho: - Nenhuma árvore a menos! Nenhuma free-way beira-rio!

No progresso real que queremos para esta cidade cabem árvores e pessoas, bicicletas e transportes

coletivos, democracia e respeito à vontade popular.
Defendendo a alegria e os nossos direitos, outra vez
vamos à rua!¹⁹⁴

No final de 2013, mais uma vez o *Defesa Pública da Alegria* volta a ocorrer, desta vez tendo como foco uns dos lugares mais simbólicos da cidade da capital gaúcha, o Cais do Porto, que tem sido anunciado pelo Poder Público como um local de futura remodelação.

No convite constante na rede social *Facebook*, a preocupação central é aquela de tornar o Cais elitizado e excludente do conjunto da população da cidade. Aqui vale um destaque para o fato que, apesar do movimento ser protagonizado por jovens, na maior parte estudantes universitários e moradores das regiões centrais da cidade – portanto, uma movimento marcadamente e majoritariamente composto por pessoas da classe média – os motivos que embasam a manifestação são os da preocupação com a exclusão das pessoas com menor poder aquisitivo de um espaços públicos tão simbólico para Porto Alegre. Tal apontamento é no intuito de ressaltar o caráter altruísta e de elevada compreensão do bem comum por parte do movimento. Valeu transcrever a descrição do evento criado nas redes sociais, que, para esta edição, denominou-se de *Defesa Pública do Porto Alegre*:

Este porto tem alegria até no nome! E a alegria, a gente sabe, não nasce no chão frio dos shoppings, no rádio ligado dos seguranças, no salto alto da madame, na gravata lisa do empresário. A alegria vem do povo, de onde também deve vir todo e qualquer poder. A alegria brota como mato nos espaços públicos cheios de gente, gente de tudo que é tipo: preta, branca, verde, gorda, magra, linda e 'feia'. Gente igual e gente diferente. Nosso Cais do Porto, antigo portal e coração da cidade, abandonado propositalmente por tantos governos, foi entregue a um consórcio multinacional, que pretende fazer ali um espaço de lazer e negócios para a elite da cidade. Mas e o povo, a gurizada, a galera, a tia do bairro, o vendedor e o artista populares, onde ficam? Será que

¹⁹⁴ <https://www.facebook.com/events/151022065062964/> Acesso em 31 de julho de 2014.

não há lugar para eles ali? Será que nasceram apenas para pagar impostos? Será que merecem uma cidade repleta de guetos, um feudo triste e climatizado? Nós acreditamos, lá do sul da alma, que não. E vamos levantar nossas ideias alto como bandeiras, para que tremulem com o vento do Guaíba e se espalhem por todos os cantos da cidade. Este porto é e será alegre, porque Cais do Porto é Cais do Povo!
Revitalização com inclusão!¹⁹⁵

Desde logo é possível reconhecer que o *Defesa Pública da Alegria, da Redenção, do Progresso, do Porto Alegre* tem relação direta com os movimentos relacionados anteriormente, com o traço comum da oposição à privatização dos espaços públicos e ao modelo de cidade baseado na priorização e dependência do uso do automóvel.¹⁹⁶

Não se pode deixar passar outro elemento agregador destes novos movimentos urbanos. Juntamente com o Largo Vivo, Massa Crítica e a Vaga Viva, o Defesa Pública da Alegria traz como elemento comum o lúdico. Música e arte estão sempre presentes nas manifestações, tornando-as aprazíveis e fugindo das fórmulas típicas dos encontros políticos – não somente e necessariamente partidários – com a presença de carros de som e/ou oradores que se revezam ao microfone, obrigando o público a ouvi-los, muitas vezes apenas como consideração.

Mais uma vez, ampara-se na pesquisa da cientista social Camila Farias da Silva para quem

O Largo Vivo e a Defesa Pública da Alegria são eventos que tem como principal característica o que poderíamos chamar de um caráter lúdico-reivindicatório. A interação com o espaço urbano, a reapropriação da cidade *para* as pessoas, confrontando os processos de restrição de zonas de

¹⁹⁵ <https://www.facebook.com/events/227413274098925/?ref=4> Acesso em 28 de julho de 2014.

¹⁹⁶ Uma obra local e de grande lucidez sobre o tema é aquela escrita por Ricardo Brinco in BRINCO, Ricardo. *Transporte Urbano e Dependência do Automóvel*. (Documentos FEE n.65) Porto Alegre. Fundação de Economia e Estatística, 2006. Vale lembrar que, em se tratando de espaço limitado, a priorização dos veículos individuais acaba acarretando prejuízos para quem se desloca pelo transporte coletivo. Segundo Brinco, “...o paradigma centrado no automóvel trás incorporado um viés que atua em detrimento do transporte público. Há numerosas evidencias apontando o decréscimo da importância relativa a este último no mercado de transportes” (p.15)

sociabilidade e de privatização das áreas de trocas culturais, demanda atividade que venho ao encontro com uma proposta de relação entre pessoas/espço que manifeste a subjetividade e criatividade na ressignificação da cidade, trazendo a rua como um local de vivência e de aprendizado¹⁹⁷

Ao concordar com o acima transcrito, adiciona-se que a rua – e os espaços públicos abertos – são de vivência, interação e aprendizado, o que faz destes verdadeiros instrumentos que viabilizam a democracia.

Mas existem outras iniciativas recentes em Porto Alegre que, além inusitados, simbolizam a centralidade dos espaços públicos abertos de Porto Alegre no debate democrático.

As aulas públicas, realizadas em espaços públicos abertos em Porto Alegre, marcam simbolicamente a centralidade destes lugares para a discussão da democracia. Destaque para duas iniciativas: a primeira, *Aula Pública na Praça da Matriz*, ocorrida no calor das manifestações de rua de 2013, promovida pelo Professor Salo de Carvalho, a céu aberto, numa noite fria do dia 02 de julho de 2013¹⁹⁸.

Em entrevista, Salo de Carvalho afirma que “os últimos dez anos no Brasil é uma reinvenção da política”¹⁹⁹, e cita a Massa Crítica como um dos movimentos que refletem esta reformulação.

O projeto *Aulas Públicas de Sociologia* é a segunda iniciativa aqui destacada. Realizada a céu aberto, no Parque Farroupilha – mais conhecido pela população como Parque

¹⁹⁷ SILVA, Camila Farias da. Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012, p. 18. Disponível em http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso 28 de julho de 2014.

¹⁹⁸ A notícia da aula pública, bem como entrevista com Salo de Carvalho pode ser encontrado em <http://www.sul21.com.br/jornal/salo-de-carvalho-o-brasil-esta-vivendo-uma-reinvencao-da-politica/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

¹⁹⁹ <http://www.sul21.com.br/jornal/salo-de-carvalho-o-brasil-esta-vivendo-uma-reinvencao-da-politica/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

da Redenção – os encontros mensais discutem temas diferente todos conectados com grandes temas tal como Democracia Substativa, Democratização dos Meios de Comunicação²⁰⁰.

Outra iniciativa recente em Porto Alegre a reforçar a idéia do quanto os espaços públicos abertos tem se tornado o palco de debates sobre os rumos de Porto Alegre foi um evento denominado *UniverCidade*. Na sua primeira edição, no dia 19 de julho de 2014, o *UniverCidade* reuniu ativistas para debater os espaços urbanos da cidade.

UniverCidade é um primeiro evento criado por pessoas interessadas em discutir o uso dos espaços públicos da cidade de Porto Alegre, baseado no conceito já traçado por movimentos sociais como "A Cidade Para as Pessoas". UniverCidade - Espaço dialogal e coletivo de criação e produção de conhecimento sobre nossa cidade. Investindo no pensar profundo dos usos territoriais da cidade como espaço social comum e produtivo. Pensando a cidade de maneira livre de interesses comerciais e eleitoreiros. Trata-se de um convite de encontro para compartilhar ideias e saberes sobre o direito do cidadão de ter uma cidade humana. Uma cidade planejada, discutida e decidida com a população. Uma cidade planejada para que as pessoas possam andar pelas ruas, aproveitar suas belezas, olhando suas necessidades e sabendo que participaram do processo de construção dela. A primeira "aula aberta e debate" vai tratar da questão da orla do Guaíba, e do projeto, que quase ninguém viu, que pretende construir um shopping, um estacionamento, um hotel e duas torres comerciais. Com a participação de juristas, arquitetos, urbanistas e cidadãos interessados em saber, discutir e pensar a cidade. Publique aqui também sua opinião e sugestões, contribua. Convide quem você achar que quer participar desse processo de construção coletiva, a fim de formar um movimento/grupo para discussão/movimentação quanto ao uso dos espaços públicos da cidade de Porto Alegre. Lembrando que este é apenas uma continuação dos

²⁰⁰ As Aulas Públicas de Sociologia promovidas pelo SEMAPI - Sindicato dos Empregados em Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisa e de Fundações Estaduais do Rio Grande do Sul, COOPSSOL – Cooperativa dos Sociólogos Solidários e apoio da Associação Cultural José Martí, Federação dos Trabalhadores em Estabelecimento de Ensino no Estado e CUT – RS, Central Única dos Trabalhadores do Rio Grande do Sul. A programação dos encontros esta disponível em <http://www.semapisindicato.org.br/index.php?topico=noticias&id=6503&PHPSESSID=7889ef0c0a00b0d1cbca601883591928>. Acesso em 01 de agosto de 2014.

movimentos que já estão agitando a cidade. E que as pautas serão variadas conforme as propostas de mais coletivos e suas ações espalhadas pela cidade de Porto Alegre. Exponha sua demanda e vamos nos juntar para levantar estes debates em uma cidade para a arte, para a educação livre, para as pessoas!²⁰¹

Vale destacar a parte final da passagem acima transcrita. Nela, a preocupação explícita dos organizadores em não se sobrepor ou tentar centralizar o debate já promovido sobre os espaços públicos em outras ocasiões, como o *Defesa Pública do Porto Alegre*, numa demonstração do quanto a tentativa de protagonismos e visibilidades pessoais estariam em desacordo com estes movimentos que questionam um modelo de democracia baseado na representação.

O primeiro tema escolhido para a primeira edição do *UniverCidade* que tratou da Orla – e das iniciativas do poder público em intervir no Cais Mauá, repercutiram em outros coletivos, que tomaram a iniciativa de promover uma *Serenata Iluminada do Cais do Porto* para refletir sobre o uso deste local símbolo da capital gaúcha.

Na descrição do evento, mais uma vez a marca do lúdico, da arte e, explicitamente, informação aos convidados da inexistência de palco, que pode ser interpretado no contexto da presente pesquisa, a rejeição a uma centralidade, inclusive entre os próprios artistas participantes, o que fica bem claro na descrição do evento criado na internet:

Primeiro a luz do pôr-do-sol, depois a nossa. A proposta de uma Serenata Iluminada é bastante simples: vamos levar velas, lanternas, instrumentos musicais e outras manifestações artísticas para fazer um encontro que mistura alegria, expressão e reflexão sobre o uso dos espaços PÚBLICOS da nossa cidade. Traga sua LUZ, confirme presença e convide seus amigos, pois será uma linda oportunidade de estarmos juntos cultivando a coletividade e OCUPANDO o Cais Mauá, entregue a uma empresa sem a menor discussão com os cidadãos de Porto Alegre. Se você é artista, tem uma banda, grupo de dança, teatro ou tem algum talento que possa deixar o Cais

²⁰¹ <https://www.facebook.com/events/685883708177657/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

ainda mais iluminado, compareça. O evento é aberto e auto-organizado. Qualquer pessoa/grupo pode se manifestar livremente, quando não oprima os/as demais.

Informações práticas e convivência na Serenata:
- Não haverá palco, cada atração se posicionará onde achar melhor. Quem levar instrumentos pode se juntar a outros músicos ou fazer sua própria serenata.

- Mantenha o porto limpo. Ao ir embora descarte seu lixo em lixeiras e leve para casa tudo o que você levou.²⁰²

Sempre na centralidade, o uso dos espaços públicos e a horizontalidade na forma de organização, característica que marcam este tipo de manifestação. E, sob a chave das *serenatas*, cabe registrar a ocorrência das iniciativas anteriores, que foram capazes de agregar milhares de pessoas impactando a cidade.

A primeira das serenatas ocorreu em 01 de junho de 2012, e teve ampla repercussão na cidade. Com características diferentes da Massa Crítica, Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria, as primeiras serenatas contaram com a identificação clara de seus idealizadores e apoio do poder público local²⁰³. De qualquer forma, independente dos apoios e de contestar ou não o poder público, fato é que, para fins da presente pesquisa, a primeira edição da *Serenata Iluminada da Redenção* compõe uma iniciativa relacionada aos espaços públicos abertos.

A origem mais recente desta serenata está embasada na novidade para a cidade da combinação de trabalho voluntário e as redes sociais. Tal combinação faz surgir, com apoio do Município de Porto Alegre e a Universidade do Vale do Rio dos Sinos, uma plataforma eletrônica e colaborativa denominada *Porto Alegre CC*.

Este apoio da municipalidade explica os motivos porque o executivo municipal se empenha em construir um novo Código de Posturas relatado no capítulo 2, apostando na chave da *convivência*. Não a toa, opta por denominar a nova legislação em processo de

²⁰² https://www.facebook.com/events/294155700757779/?ref_newsfeed_story_type=regular Acesso em 01 de agosto de 2014. Os destaques no texto, em maiúsculo, são do original.

²⁰³ <http://portoimagem.wordpress.com/2012/06/01/hoje-tem-serenata-redencao-iluminada/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

elaboração como *Código de Convivência*, conforme abordagem no segundo capítulo da presente pesquisa.

A segunda edição da Serenata Iluminada da Redenção, ocorrida em 08 de junho de 2013 também foi noticiada pela imprensa local, e justamente, no subtítulo da sua chamada, a expressão “ocupando o parque para pensar a convivência em Porto Alegre”²⁰⁴

Na chamada do evento, fica explícito a relação dos organizadores do evento com a iniciativa do executivo municipal em revisão o Código de Posturas de 1975.

Há um ano, Porto Alegre viveu um momento histórico de convivência e uso do seu espaço público. O marco foi a Serenata Redenção Iluminada que será lembrada no próximo dia 08 de junho e servirá como ponto de partida para o debate em ambiente aberto do novo Código de Convivência Urbana da cidade.

Amplamente noticiado pela imprensa local a segunda edição da serenata reuniu milhares de pessoas. Numa das notícias, a referência o Código de Posturas:

A Serenata Redenção Iluminada é o ponto de partida para o debate sobre o novo Código de Convivência Urbana da cidade. A lei 75 está sendo discutida pela população e pela Constituinte do Cotidiano.²⁰⁵

Esta relação entre a municipalidade de Porto Alegre com a plataforma colaborativa denominada PortoAlegre.cc, inicialmente entendida como algo espontâneo nascido na cidadania, acaba sendo explicitada posteriormente como uma ação da gestão municipal.

²⁰⁴ <https://www.facebook.com/events/129724630558369/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

²⁰⁵ <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2013/06/serenata-iluminada-ocupa-a-redencao-pela-segunda-vez-4164415.html> Acesso em 01 de agosto de 2014.

Com efeito, o PortoAlegre.cc é elencado como uma das tantas realizações do Executivo no campo da participação digital²⁰⁶, destoando dos os movimentos descritos anteriormente – em especial Massa Crítica, Defesa Pública da Alegria e Vaga Viva – que nascem com marca da contestação às políticas do executivo local.

É possível perceber que, apesar das serenatas ocorridas na redenção em 2012 e 2013 trazerem o tema da convivência e dos espaços públicos, a sua relação com o poder local faz com que outra linha de serenatas começassem a ser organizadas, desta vez com viés contestatório a atual gestão. Com efeito, na internet, o PortoAlegre.cc faz questão de ressaltar que a Serenata organizada no Cais Mauá “não está sendo organizado pelos voluntários do projeto”²⁰⁷.

Em 30 de janeiro de 2014, outra serenata com viés contestatório ao executivo municipal foi promovida, desta vez para ressaltar a posição contrária ao cercamento do Parque Farroupilha. Na chamada do evento na internet, destaque para o tema em questão: “Lembrando que este evento só é possível porque a Redenção não tem (nem terá, se depender de nós) grades! Ocupemos a cidade toda!”²⁰⁸

Em 29 de março de 2014, outra edição, a *Serenata Iluminada da Liberdade*, que lembrou os 50 anos do Golpe Civil-Militar no Brasil. Na descrição do convite, a relação entre os espaços públicos e a ditadura:

Serenata Iluminada da Redenção, Serenata Iluminada da Liberdade! Neste sábado voltamos ao parque do coração da nossa cidade, para lembrar de não esquecer a data vergonhosa que se aproxima. Dia 31 de março completam-se 50 anos do Golpe Civil-Militar que mergulhou o Brasil em uma ditadura de 20 anos. Acreditamos que a discussão sobre a Ditadura, instrumento dos ricos para a manutenção dos seus privilégios, tem que estar na boca do povo e no chão das ruas. Por memória, verdade e justiça, vamos celebrar a vida livre ao ar livre, com TODOS que quiserem chegar. A democracia nasce nas ruas!

²⁰⁶

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=148527&PORTAL+DA+PREFEITURA+RECEBEU+MAIS+DE+52+MILHOES+DE+VISITAS Acesso em 01 de agosto de 2014.

²⁰⁷ <https://www.facebook.com/poa.cc> Acesso em 01 de agosto de 2014.

²⁰⁸ <https://www.facebook.com/events/241140002722266/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

Vamos levar velas, lanternas, instrumentos musicais e outras manifestações artísticas para fazer um encontro que mistura alegria, expressão e reflexão sobre o uso dos espaços públicos de nossa cidade e os 50 anos do Golpe.²⁰⁹

Sem a pretensão de elencar todas as atividades que ocorrem em espaços públicos abertos, podemos listar, só os realizados no “espaço público mais popular de Porto Alegre”²¹⁰, o Parque Farroupilha, ou que tiveram ali seu local de encontro, um grande número de atividade, das mais diversas temas. É o caso da Marcha da Maconha²¹¹, Marcha das Vadias²¹², a Parada Livre/Marcha Lésbica²¹³, festas de aniversário coletivo²¹⁴, inúmeras caminhadas como a do Dia Mundial da Fibrose Cística²¹⁵, do Dia Mundial do Autismo²¹⁶, do dia nacional do Estomizado²¹⁷, do Câncer de Mama²¹⁸, da Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais - APAE²¹⁹, do Greenpeace²²⁰, Caminhada do Concurseiro²²¹; e tantas outras, com temas religiosos, segurança pública, culturais, em conscientização sobre saúde da população, em defesa dos direitos animais, político partidárias, etc.

Obviamente, inúmeras ações outras ações ocorrem nos e na defesa dos espaços públicos abertos de Porto Alegre²²². Destaque especial para o debate ocorrido em 2009, e que

²⁰⁹ <https://www.facebook.com/events/768463923166545/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

²¹⁰ Esta afirmação, além de relato histórico e detalhes sobre o Parque Farroupilha, seus usos, sua diversidade, pode ser encontrado em <http://www.ufrgs.br/ensinodareportagem/cidades/redencao.html> . Destaque para a informação de Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Porto Alegre informa que ocorrem, no mínimo, dez eventos por mês no referido parque. Acesso em 08 de setembro de 2014.

²¹¹ <https://pt-br.facebook.com/events/281238282042431/>

²¹² <https://pt-br.facebook.com/events/532655696847499/>

²¹³ <https://pt-br.facebook.com/XVIIParadaLivrePOA>

²¹⁴ A ocupação dos espaços públicos abertos serviu de inspiração para criar os “aniversários coletivos”, iniciativa do mandato do autor, que é atualmente vereador em Porto Alegre. O convite para o evento pode ser encontrado em <https://www.facebook.com/events/556736274403327/> . Acesso em 09 de setembro de 2014.

²¹⁵ <http://globoTV.globo.com/rbs-rs/bom-dia-rio-grande/v/caminhada-no-parque-farroupilha-em-porto-alegre-marca-o-dia-mundial-da-fibrose-cistica/2811570/>

²¹⁶ <http://www.crefito5.org.br/redencao-e-palco-de-caminhadas-alusivas-ao-dia-mundial-do-autismo/#.U9v2O-NdWIw>

²¹⁷ <http://fegest.wordpress.com/2011/11/28/iii-caminhada-em-comemoracao-ao-dia-nacional-do-estomizado-parque-farroupilha-porto-alegre-20112011/>

²¹⁸ <http://briquedaredencao.com.br/brique/caminhada-das-vitoriosas-vai-colorir-porto-alegre-de-rosa-neste-domingo/>

²¹⁹ <http://www.portoalegre.apaebrasil.org.br/agenda.phtml/10012/>

²²⁰ <http://greenpeaceportoalegre.blogspot.com.br/2013/07/caminhada-verde-na-redencao.html>

²²¹ <http://www.cetecportoalegre.educacao.ws/noticias/1%C2%AA-caminhada-do-concurseiro>

²²² Uma das iniciativas mais simbólicas é a iniciativa de moradores do Bairro Floresta, em Porto Alegre, que através da realização de feiras na praça e nos passeios públicos, tenta tornar o bairro melhor. Matéria jornalística sobre o tema pode ser encontrado em <http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2014/05/moradores-e-empresarios-se-unem-para-revigorar-o-bairro-floresta-4506076.html> . Acesso em 08 de setembro de 2014. Outra

mobilizou a cidade, mesmo se tratando de área privada: nas margens do Guaíba, uma área que pertencia à massa falida do Estaleiro Só, foi adquirida por particulares. Surge o debate sobre o tipo de edificações que poderiam ser construídas, se apenas comerciais ou também residenciais. A pressão popular foi tamanha, que o Prefeito municipal decidiu, de maneira inédita, submeter a questão à consulta popular, com vitória ampla pela vedação à prédios residenciais²²³. Tal exemplo demonstra que, mesmo em uma propriedade particular, prevaleceu claramente na população um sentimento de defesa de um espaço a ser usufruído por todos, e não apenas por quem poderia fazer de um lugar tão privilegiado – a beira do Guaíba – seu local de moradia.

Todas as manifestações descritas neste ponto da pesquisa são evidências claras do quanto os espaços públicos abertos e a mobilidade urbana são elementos centrais da problemática das cidades. Ainda que, no segundo capítulo, é possível perceber, pelas falas na tribuna da Câmara Municipal, que estes temas já eram tratados na década de setenta, o fato é que, na atualidade, ganharam outros contornos e a discussão por justiça na ocupação do espaços públicos se tornou mais urgente, como se pretende demonstrar a seguir.

3.2 – A emergência da mobilidade urbana em Porto Alegre

referencia atual, foi o levantamento feito pelo Jornal Zero Hora de 08 de dezembro de 2013 sob o título *Parques de Porto Alegre são Palco da onda dos piqueniques*, relatando vários casos de pessoas que realizam o encontro para manifestar os mais diversos temas: inspirar alunos, valorizar espaços públicos, reunir bebês, espalhar arte, despedida de solteiro, reunir velhos amigos, espalhar amor, ações de solidariedade, pedir mais segurança, espalhar o amor, etc.

²²³ Há inúmeras referências na internet sobre todo o histórico que envolveu este rico debate em Porto Alegre. Um relato bastante detalhado, com olhar de quem presenciou inclusive as sessões na Câmara Municipal, pode ser encontrado em <http://jornalja.com.br/pontal-do-estaleiro-uma-lei-sob-medida-1/>. Como forma de organização, surgiu o Movimento em Defesa da Orla, que também serve de fonte para entender a dimensão de todo o processo e pode ser encontrado em <http://movimentoemdefesadaorladoguaiba.blogspot.com.br/>, ambas as fontes tiveram acesso em 09 de setembro de 2014.

Como visto anteriormente, iniciativas oriundas da sociedade tem questionado as decisões do executivo municipal de Porto Alegre por privilegiarem um modelo rodoviarista²²⁴ de cidade ao colocar em prática políticas geradoras de distância, o que tem dificultado a interação entre a cidadania. Este relação entre a distância e o contato e a comunicação entre as pessoas é bem descrita por Paul Claval, que na sua obra sobre Espaço e Poder, bem posiciona o tema:

O espaço dificulta igualmente a transmissão de informações. A comunicação só se faz bem quando a filtragem ligada à codificação das mensagens se reduz ao mínimo e não há perdas em linhas. É o caso da relação direta, frente a frente. Quando os participantes não podem encontrar, a qualidade da relação baixa.²²⁵

Em Porto Alegre, não faltam exemplos atuais para demonstrar o predomínio de uma visão rodoviarista de cidade por parte da atual gestão e que, além de afastar e dificultar a interação direta entre as pessoas, prioriza a utilização do transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo e dos meios não motorizados de locomoção.

Enquanto cidades no Brasil e no exterior dão exemplos de como as decisões políticas no campo da mobilidade devem enfrentar o tema o excesso de pessoas que se deslocam com seu veículo individual – implementando políticas de restrição – a capital gaúcha faz o contrário. Com efeito, a ampliação recente dos corredores de ônibus e ciclovias na cidade de São Paulo, os exemplos de Curitiba, o pedágio urbano em Londres e Estocolmo, a restrição de circulação automóveis no centro de Buenos Aires, os exemplos de restrição de circulação em Nova Iorque fazem parte de um extenso rol de iniciativas, das quais o executivo municipal tem se distanciado, na verdadeira contramão da história²²⁶.

²²⁴ E expressão “rodoviarista” é comumente encontrada em trabalhos que fazem a crítica voltada para a priorização do modelo individual motorizado de transporte, como é o caso do artigo de Liane Nunes Born sob o título *A política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores*. In: Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas. SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos e MONTADON, Daniel Todtmann (Orgs.). Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

²²⁵ CLAVAL, Paul. Espaço e Poder. Waltensir Dutra (trad.). Rio de Janeiro, 1979. Zahar.p. 17.

²²⁶ Há farto material disponível na internet sobre o tema da restrição dos veículos automotores nas cidades. À título de referência, sugerimos duas fontes: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasgerais&pub=247> , <http://thecityfixbrasil.com/2012/01/16/buenos-aires-restringe-carros-centro/> Acesso em 09 de setembro de 2014 e o trabalho de Ricardo Brinco: BRINCO, Ricardo. Pedágio Urbano e gerenciamento do tráfego urbano: elementos para análise. Porto Alegre, FEE, 2014.

Como forma de exemplificar o afirmado, é possível verificar, inicialmente, o legado das chamadas *obras da Copa*. Com efeito, aproveitando as facilidades de financiamento geradas pelo governo federal através do evento esportivo, a Copa do Mundo de Futebol em 2014, a prioridade dada pelo poder público local foram as obras viárias. Com a ideia de que *Porto Alegre está se preparando para o futuro Porto Alegre*²²⁷, apenas três obras estão destinadas à melhoria do transporte coletivo²²⁸, enquanto outras dez são voltadas para o alargamento, prolongamento de ruas, construção de viadutos e passagens subterrâneas²²⁹.

Sem entrar no mérito de cada uma das obras viárias, e admitindo que, na análise de caso seria possível admitir a necessidade deste ou daquela iniciativa, fato é a clara demonstração de uma linha política, que prioriza a utilização do veículo individual e motorizado na cidade, contribuindo para o já anunciado “colapso da mobilidade” onde “o automóvel individual ocupa 90% do espaço viário, para transportar apenas 20% das pessoas”²³⁰.

Enquanto os centros históricos das cidades como na Europa são reservados e priorizados para a circulação de pessoas, em Porto Alegre, ao contrário, uma nova rua esta por ser aberta, a fim de possibilitar a circulação de veículos automotores. Importa destacar que, para a atual gestão, tal decisão está compreendida nas ações para *revitalizar* espaços públicos, visão diametralmente oposta ao exposto nesta pesquisa. No caso concreto, trata-se da chamada

²²⁷ Esta é a expressão que abre o site que trata das obras da copa. <http://www.transparencianacopa.com.br/obras>

²²⁸ Trata-se de implantação dos ônibus rápidos, conhecidos como BRT's – Bus Rapid Transit. No entanto, até o momento, o que se tem visto é apenas uma reforça do piso por onde passaram estes veículos, sem o alargamento dos corredores de ônibus. Tal situação não enquadra no conceito de BRT's, pois estes necessitam da possibilidade de ultrapassagem, conforme <http://embarqbrasil.org/node/659> - Acesso em 09 de setembro de 2014. Destaque para a opinião de Otávio Cunha, da Associação Nacional de Transportes Urbanos - NTU, para quem “O primeiro desafio é a decisão política, pois as cidades terão que tirar o espaço do automóvel”. Não é caso, infelizmente, da cidade de Porto Alegre. Disponível no mesmo endereço.

²²⁹ A lista das obras que priorizam o uso do veículo motorizado individual são: passagem subterrânea da Rua Anita Garibaldi com Avenida Carlos Gomes, da Avenida Cristovão Colombo com a Avenida Dom Pedro II, da Avenida Ceará com a Avenida Farrapos; viadutos da Avenida Salvador França com a Avenida Bento Gonçalves, da Avenida Carlos Meyer com a Avenida Carlos Gomes, Viaduto da Estação Rodoviária; prolongamento da Avenida Severo Dullius; duplicação da Avenida Edvaldo Pereira Paiva e Padre Cacique, duplicação da Avenida Tronco e da Rua Voluntários da Pátria. Disponível em <http://www.transparencianacopa.com.br/obras>. Acesso em 09 de setembro de 2014.

²³⁰ BORN, Liane Nunes Born. *A política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores*. In: *Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas*. SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos e MONTADON, Daniel Todtmann (Orgs.). Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011, p. 157.

revitalização da Praça XV e a abertura da Rua José Montaury, que integra o *Programa Cidade Integrada – Revitalização de Espaços Públicos*²³¹.

A abertura de nova rua no centro da cidade não é fato isolado. A atual gestão, fruto de aliança eleitoral vitoriosa nas eleições municipais de 2004, já tinha colocado em prática a abertura de ruas para trânsito de veículos automotores individuais no centro histórico desde o início da gestão do então Prefeito José Fogaça.

Outra política, já relatada anteriormente neste capítulo, foi a abertura para estacionamento de veículos automóveis no Largo Glenio Peres, e que fez surgir um movimento social de resistência, o Largo Vivo.

Nesta mesma linha, a de priorizar o transporte motorizado individual, inclusive incentivando seu uso, está a iniciativa dos estacionamentos subterrâneos. No mês de agosto de 2011, o Prefeito José Fortunati lançou edital de manifestação de interesse público para dar início aos estudos de viabilidade de implantação das vagas no subsolo, inclusive sugerindo que um dos locais deveria ser a Praça Parobé, no centro da capital²³².

Outra iniciativa que privilegia o uso do transporte motorizado individual, é o alargamento da Rua Andrade Neves, também no centro histórico da capital gaúcha.²³³

Também recente é a decisão que reflete a priorização do transporte motorizado individual em detrimento dos deslocamentos a pé e consiste em manter tempo exíguo de travessia nas sinaleiras de pedestres. Logicamente, mais para quem, a pé, atravessa a via, resultaria em maior tempo de espera nas sinaleiras para os motoristas. Bem de ver que a proposta legislativa para a ampliação para no mínimo trinta segundos no tempo de travessia foi aprovada na Câmara Municipal quando da aprovação do Estatuto do Pedestre – Lei

²³¹ A fim de parecer que a abertura desta nova será benéfica para toda a cidade, a notícia agrega outros elementos. Transcrevemos aqui, com as palavras constantes na própria notícia: *Como parte do Programa Cidade Integrada - Revitalização de Espaços Públicos, o prefeito José Fortunati assinou, nesta terça-feira, 30, no Paço Municipal, a ordem de início da revitalização do entorno da Praça XV, no Centro Histórico da Capital. O projeto prevê a colocação de novas luminárias, bancos, sinalização e arborização, além da abertura da rua José Montaury para o tráfego lento de veículos.* Disponível em

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=160218&ASSINADA+ORDEM+D+E+INICIO+DA+REVITALIZACAO+DA+PRACA+XV acesso em 29 de dezembro de 2014.

²³² http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=144401&PREFEITURA+LANC+A+EDITAL+PARA+ESTACIONAMENTOS+SUBTERRANEOS Acesso em 09 de setembro 2014.

²³³ <https://vadebici.wordpress.com/2013/01/07/rua-andrade-neves-comeca-a-ser-alargada-hoje/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

Complementar do Legislativo 028 de 2007. Por um lapso do executivo, o veto à emenda proposta pela bancada do Partido dos Trabalhadores não foi comunicado ao Poder Legislativo no prazo legal, o que gerou a sua entrada em vigor ²³⁴. No entanto, a referida lei, tratou de ser revogada posteriormente com os votos dos vereadores da base do governo municipal.

Outro símbolo da cidade, a orla do Guaíba e sua Avenida Edvaldo Pereira Paiva, além de alargada para privilegiar a fluidez do deslocamento motorizado, foi reaberta parcialmente para a circulação de veículos automotores aos sábados, domingo e feriados. Tal decisão, tomada pelo atual Prefeito José Fortunati através do decreto 17.613 de em 05 de janeiro de 2012, tendo como justificativa, dentro outras, *o aumento considerável da frota de veículos que circula pelas vias de Porto Alegre e a fluidez do trânsito*²³⁵, revogando parcialmente o decreto Decreto 9.372 de 1989 do então Prefeito Olívio Dutra que determinava o fechamento da via em toda a sua extensão, num claro simbolismo de visões opostas sobre a forma que os espaços públicos e a vias públicas devem ser ocupadas e utilizadas pelos munícipes.

E não é só no campo do espaço para estacionamento ou circulação de veículos automotores tem caracterizado as políticas municipais neste campo. No campo habitacional, a permissão, e até incentivo, na construção de condomínios na zona sul da cidade acabam por gerar novas distâncias ²³⁶, demandando cada vez mais a necessidade de longos deslocamentos.

Vale destacar aqui as iniciativas da atual gestão que, aparentemente, contrariam o exposto. De fato, em 2009, foi aprovado o Plano Diretor Ciclovitário Integrado – Lei Complementar 626 -, que previa uma rede de ciclovias na cidade que totalizam 395 quilômetros. Anunciado como um conquista da cidade, passados cinco anos, pouco mais de vinte foram implementados, com fundamentadas críticas, que vão da pintura do piso, ao tipo de material utilizado, ao fato de serem estreitas, de terem sido construídas sobre as calçadas,

²³⁴ O autor esta diretamente envolvido nesta questão, pois é um dos autores da emenda que determinou que a programação das sinalizas de pedestres dispusessem aos pedestres ao menos o tempo de trinta segundos para realizar a travessia das vias. A revogação da referida lei pode ser encontrada em http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=22633&p_secao=56&di=2014-09-17 acesso em 29 de dezembro de 2014.

²³⁵ O referido decreto e as demais justificativas pode ser encontrado em <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000032750.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em 09 de setembro de 2014.

²³⁶ Críticas e movimentos contra a chamada especulação imobiliária da zona sul de Porto Alegre podem ser encontradas em <http://www.eusoufamecos.net/editorialj/expansao-imobiliaria-ameaca-a-preservacao-da-natureza-no-extremo-sul-de-porto-alegre/>; <http://poavive.wordpress.com/2009/09/17/tres-meninas/>; <http://apedemars.wordpress.com/>. Acesso em 09 de setembro de 2014.

retirando o espaço do pedestre – como no bairro Restinga –, à colocação, nos cruzamentos, de sinalizadas específicas para os ciclistas, retirando-lhes a fluidez que a pista para quem se desloca em veículos automotores desfruta.

No campo do transporte coletivo, a implantação de faixas exclusivas em determinados horários e avenidas também é medida pela atual gestão e que precisa ser destacada, como no caso das Avenidas Cavallhada, Nonoai, Teresópolis e Brasil em que, segundo representantes da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC, nesta última, o aumento da velocidade dos coletivos urbanos aumentou de 4,5 para 25 quilômetros por hora, demonstrando o acerto da medida e a efetiva priorização do espaço público para quem se desloca de transporte coletivo²³⁷. No entanto, tais medidas não fazem frente a todos os investimentos e prioridades que o transporte motorizado individual recebe, nem à quantidade de novos veículos que são emplacados diariamente na capital gaúcha. Com efeito, sob o título *Frota cresce 10 vezes mais dos que a população no RS*, o texto de Maria Fernanda Cavalcanti traz os números que impressionam²³⁸. E a capital segue em ritmo ainda mais acelerado, se comparado com o crescimento populacional: se no Estado do Rio Grande do Sul a frota de veículos no ano 2000 para 2010 subiu de 3.201.739 para 5.031.931 – crescimento de 56,57% - enquanto que, em Porto Alegre, este crescimento foi de 48,67% - 481.914 para 716.493 veículos. Porém, no Estado, o crescimento populacional foi de 5,02% enquanto que, em Porto Alegre, foi de 3,63%. Concluindo: na capital, a frota cresceu 13,4 vezes mais do que a população, superando os índices dos números gerais do Estado do Rio Grande do Sul, que foi de 10 vezes mais.

Outra medida atual e salutar, mas fruto de decisão judicial que obrigou o executivo a fazê-lo, é a licitação do transporte público. Processo em andamento e com tumultuados episódios²³⁹, e que poderá auxiliar na qualidade do transporte coletivo.

²³⁷ Avaliação positiva da medida pode ser encontrada em matéria jornalística disponível em <http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/eptc-descarta-mudancas-em-corredor-de-onibus-da-avenida-brasil-112859.html>. Acesso em 09 de setembro de 2014.

²³⁸ <http://thecityfixbrasil.com/2012/02/09/frota-de-carros-cresce-10-vezes-mais-que-a-populacao-no-rs/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

²³⁹ O edital da licitação e o histórico do processo mais recente pode ser encontrado nas seguintes fontes: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?p_secao=230 <http://www.sul21.com.br/jornal/tribunal-de-contas-do-estado-suspende-licitacao-do-transporte-coletivo-de-porto-alegre/> http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=167818&LICITACAO+DO+TRANSPORTE:+CONSULTA+PUBLICA+E+CONSIDERADA+CONCLUIDA Acesso em 09 de setembro de 2014.

Bem de ver que, administrações municipais anteriores já tinham invertido esta lógica e tornado a cidade um lugar mais voltado para pedestres²⁴⁰ e com prioridade do transporte coletivo. Com efeito, ruas centrais da cidade já haviam sido fechadas, espaços públicos abertos para desfrute da população nos finais de semana, como o fechamento de via, era decisão já tomada em 1989, conforme referido anteriormente, e um transporte coletivo de melhor qualidade faz parte da história da cidade. A Carris, sociedade de economia mista sob o controle acionário do Município de Porto Alegre já figurou como a melhor empresa de transporte coletivo do Brasil, prêmio concedido pela Associação Nacional de Transporte de Públicos – ANTP - em 1999 e 2001. A empresa contava com a marca da gestão participativa²⁴¹, fator que contribuiu para sua distinção.

O retrocesso da visão e das políticas rodoviaristas que se verifica atualmente – podem ser contrastadas até mesmo quando da realização de obras viárias do passado: a Terceira Perimetral foi construída com grande quantidade de sinalização para pedestres bem como a construção de um corredor de ônibus no centro da Avenida, o que demonstra a preocupação havida com a priorização do transporte coletivo e o não motorizado.

Uma última referência cada vez mais consolidada institucionalmente, foi a criação da própria Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC em 1998 e a figura do Diretor Presidente da Empresa se confunde com a de Secretário Municipal de Transporte. Sem entrar no mérito do debate havido sobre a natureza jurídica da Empresa²⁴², importa destacar, num claro simbolismo, que logotipo escolhido para ser a imagem da empresa era justamente a priorização do pedestre, algo que, como demonstrado acima, não ocorre de fato.

²⁴⁰ Esta tendência, de priorizar pedestres nas áreas centrais da cidade, também ocorreu na cidade de São Paulo, e é relatada por Sérgio Luís Abrahão que “as ruas pedestrianizadas tornaram-se assim nas principais protagonistas na recuperação de nossa área central”. In ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume - Fapesp, 2008, p. 39.

²⁴¹ Um estudo sobre o planejamento estratégico e gestão participativa da empresa pode ser encontrado em <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad2000-ade-591.pdf> Acesso em 09 de setembro de 2014.

²⁴² Em razão do fato de ser uma Sociedade de Economia Mista, a natureza jurídica da EPTC foi questionada no incidente de inconstitucionalidade no 70049790009, julgado imprecendente pelo Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, conforme acórdão disponível em <http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc> Acesso em 09 de setembro de 2014.

3.3 – A bicicleta como símbolo de uma cidade mais humana e democrática

Interação e mobilidade. Talvez a bicicleta seja, ao mesmo tempo, o veículo que melhor consegue agregar estas duas características. O primeiro motivo está relacionado com o fato de, quem usa a bicicleta, não dispõe de nenhum isolamento em relação às outras pessoas – ao contrário de quem está dentro de um veículo automotor.²⁴³ É bem verdade que as motocicletas também apresentam esta mesma característica. Mas, provavelmente por desenvolver velocidades maiores, acabam por não gerar a mesma interação entre motociclistas e a cidade. Não a toa, a bicicleta é utilizada como instrumento das modernas técnicas de policiamento comunitário, justamente por permitir maior contato entre policiais e cidadãos, gerando interação e relações de confiança entre a autoridade e população²⁴⁴.

Restringindo o foco da pesquisa para a relação da cidade de Porto Alegre e a bicicleta, é possível afirmar que o uso deste modal de transporte entrou na agenda social, política e cultural da cidade. A bicicleta em si não é um fenômeno desconhecido na cidade. Com efeito, é possível encontrar outros momentos em que o veículo a propulsão ganhou destaque, mas sempre com contornos diferentes daqueles que hoje se apresentam, como se verá a seguir. Bem distante, em 1900, foi inaugurado o velódromo da União Velocipédica²⁴⁵. Antes disso, em 1890, outra sociedade já havia sido fundada, a Rodforvier Verein Blitz²⁴⁶, e também dispunha de um velódromo na Rua Voluntários da Pátria. A cidade hoje não dispõe mais destas estruturas para competição.

Na história mais recente da cidade, também a bicicleta mereceu atenção. A construção da ciclovia do bairro Ipanema em 1996 e o Caminho dos Parques em 2000, revelam a visão da bicicleta como instrumento de lazer²⁴⁷.

²⁴³ Por óbvio, quem se desloca a pé tem ainda maior contato, mas a ideia aqui não é estabelecer um ranking do modo de transporte que favorece mais contato entre as pessoas.

²⁴⁴ Referências sobre a bicicleta e o policiamento comunitário podem ser encontradas em <http://www.trabalhosfeitos.com/ensaios/o-Policiamento-Em-Bicicletas-Como-Uma/582740.html> <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=162251> <http://www.rs.gov.br/conteudo/201863/rio-grande-recebe-patrolha-maria-da-penha--delegacia-de-protecao-a-crianca-e-mais-tres-nucleos-de-policia-comunitaria>, todos com acesso em 10 de setembro de 2014.

²⁴⁵ <http://www.correiodopovo.com.br/jornal/A114/N173/html/Seculo.htm> Acesso em 10 de setembro de 2014.

²⁴⁶ http://pt.wikipedia.org/wiki/Rodforvier_Verein_Blitz Acesso em 10 de setembro de 2010.

²⁴⁷ A primeira iniciativa trata-se de uma ciclovia na beira do Guaíba, e é freqüentada aos finais de semana por pessoas a passeio. O Caminho dos Parques, por sua vez, além de ligar parques da cidade, só funcionava aos domingos.

Nem lazer, nem esporte. A virada paradigmática da bicicleta como meio de transporte diário é fenômeno recente, e está conectada com um modelo de cidade mais voltada para a escala humana, conforme referido no primeiro capítulo. Na primeira parte deste capítulo, relatou-se o início, a partir de 2010, da Massa Crítica em Porto Alegre. Originário da cidade de São Francisco, na Califórnia, nos Estados Unidos, este movimento questiona as cidades baseadas na priorização do uso do transporte individual motorizado. O movimento na capital gaúcha se notabilizou mundialmente depois que o grupo foi atropelado durante uma de suas celebrações²⁴⁸. As imagens do atropelamento rodaram o mundo²⁴⁹, o que resultou em ainda mais visibilidade, aumentando em muito a quantidade de participantes que mensalmente se reúnem no Largo Zumbi do Palmares para realizar a manifestação. Atualmente, nenhum outro movimento social consegue agregar tantas pessoas como a Massa Crítica. Apesar de não haver uma contagem oficial, as edições em que o clima e o período do ano são mais favoráveis – tal como férias – o número de participantes circula em torno de mil pessoas.²⁵⁰

Do atropelamento do grupo, surge a iniciativa da realização do primeiro Fórum Mundial da Bicicleta na capital gaúcha, realizado um ano depois do atropelamento da Massa Crítica, em fevereiro de 2012. O evento guardou a mesma horizontalidade na organização, e inclusive financiamento coletivo oriundo da própria cidadania, na modalidade de *crowdfunding*²⁵¹, para cobrir custos do evento. Tal modalidade de financiamento, além de se amparar e se legitimar diretamente na sociedade – crítica que levantamos no primeiro capítulo, quando apontamos que o poder público deve sempre buscar a legitimação de suas decisões - rejeitando a lógica dos patrocinadores públicos ou privados, numa demonstração clara da resistência às formas tradicionais de promoção de grandes eventos. Tal posição – a de rejeitar as grandes marcas ou movimentos de captura política das ideias e iniciativa da sociedade por parte de governos – revela o tipo de ideologia contestatória do sistema que a

²⁴⁸ A palavra celebração – ao invés de manifestação, protesto, passeio – é a mais utilizada pelos participantes da Massa Crítica, o que coloca em sintonia com os demais movimentos com foco nos espaços públicos abertos na cidade, em que o lúdico está sempre presente, conforme visto no início deste capítulo.

²⁴⁹ Imagens do atropelamento podem ser encontradas em <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2012/02/um-ano-depois-atropelador-de-ciclistas-aguarda-julgamento-no-rs.html> e o protesto que reuniu aproximadamente duas mil pessoas dias depois pode ser visto em <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2012/02/um-ano-depois-atropelador-de-ciclistas-aguarda-julgamento-no-rs.html>. Ambos com acesso em 10 de setembro de 2014.

²⁵⁰ Esta dado é trazido de forma empírica pelo próprio autor, que participa regularmente das edições da Massa Crítica em Porto Alegre.

²⁵¹ Para saber como funciona um financiamento nesta modalidade, consultar em <http://catarse.me/pt/projects/510-i-forum-mundial-da-bicicleta-em-porto-alegre>. Acesso em 11 de setembro de 2014.

bicicleta – e as pessoas envolvidas com ela – representam. Vale frisar que a bicicleta aqui referida é aquela símbolo de um novo paradigma – o da mobilidade urbana - como referido anteriormente, e não apenas na suas modalidade de lazer ou esporte. Na esteira do primeiro Fórum Mundial da Bicicleta, um segundo foi realizado em Porto Alegre, no ano seguinte e, a partir daí, ganhou sede em Curitiba – 2014 – e na cidade de Medellín, na Colômbia, em 2015²⁵².

Sobre o ponto acima citado – a da rejeição às marcas e patrocinadores – o 3º. Fórum Mundial da Bicicleta deixou bem clara a posição;

A organização está acontecendo desde fevereiro de 2013, de modo horizontal – são permitidas as participações e apoio, inclusive financeiro, apenas de pessoas físicas, sem a possibilidade de divulgação de logomarcas. Esse é um evento de pessoas e para pessoas. Além disso, qualquer pessoa que queira apresentar um projeto que seja relacionado à ciclomobilidade terá espaço, sem que haja uma banca ou um processo prévio de seleção.²⁵³

Outra evidência da virada paradigmática – e de contestação a um modelo rodoviarista de cidade – que a bicicleta como meio de transporte representa pode ser percebida através do recente surgimento – 2011 e 2012 – de duas novas associações civis em defesa da mobilidade por bicicleta: a Mobicidade²⁵⁴ e a Associação de Ciclistas de Porto Alegre – ACPA²⁵⁵. Com este perfil, de defesa da mobilidade urbana por bicicleta, duas outras entidades já atuavam neste campo. A Associação de Ciclistas da Zona Sul – ACZS – fundada em 1994, e o Laboratório de Políticas Públicas e Sociais – Lappus²⁵⁶ – fundado em 2005 e que realiza mensalmente a Escola da Bicicleta desde 2011, ensinando gratuitamente, e sem patrocinadores públicos ou privados, adultos a andar de bicicleta. O Lappus também já realizou o Desafio

²⁵² Para mais informações sobre os Fóruns, consultar em <http://forummundialdabici.org/> . Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵³ http://forummundialdabici.org/?page_id=244 Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵⁴ <http://www.mobicidade.org/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵⁵ <http://acpa.org.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵⁶ <http://www.lappus.org/site/> Acesso em 11 de setembro de 2014. O autor é membro associado do Lappus.

Intermodal²⁵⁷, demonstrando que a bicicleta, em determinados horários, é o meio de transporte mais rápido quando comparado com ao automóvel ou mesmo ao transporte coletivo. E esta demonstração faz compreender o motivo – talvez o principal - que faz com que cada dia mais e mais pessoas optem por este meio de transporte: além do baixo custo, a eficiência do deslocamentos – quando comparados com as formas motorizadas – fazem da bicicleta o veículo mais rápido nas cidades. Não é em vão que antigos militantes²⁵⁸ desta causa optam por utilizar o sentimento de vantagem sobre os demais meios de transporte para incentivarem mais pessoas a aderirem à bicicleta, ao invés de centralizar seu convencimento no discurso ambiental ou altruístico, da bicicleta como transporte sustentável. Mas é desnecessário elencar aqui as inúmeras outras iniciativas voltadas à bicicleta, seja no campo esportivo ou lazer ou de promoção institucional e de causas, tal como a infinidade de passeios temáticos realizados nos últimos anos.²⁵⁹

Outro indicador a reforçar a bicicleta como elemento de uma cultura do encontro e da interação esta na forma em que iniciativas, todas recentes, relacionadas a acessórios, vestuário, e até mesmo a fabricação de bicicletas por artistas e empreendedores criativos locais tem se dado. É o caso dos Bicicletários imaginários²⁶⁰, do La Buena²⁶¹, do Bikedrops²⁶², do Art Bike Bambo²⁶³, Chico Meu Filho²⁶⁴, Art Trike²⁶⁵, Viny Bikes²⁶⁶, e tantas outras iniciativas locais e que se distanciam de um modelo tradicional de fabricação e comércio. Trata-se de produtos com viés artístico, artesanal, personalizado, longe de

²⁵⁷ Matéria jornalística sobre o Desafio Intermodal pode ser encontrada em <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2012/05/bicicleta-vence-desafio-para-apontar-o-meio-de-transporte-mais-eficiente-no-transito-de-porto-alegre-3753992.html> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵⁸ É o caso da ciclotivista mais conhecida no Brasil, Renata Falzoni, que usa como slogan o “Tá com pressa, vá de bike”. <http://www.falzoni.com.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁵⁹ É o caso do passeio ciclístico da Emater <http://www.emater.tcche.br/site/noticias/detalhe-noticia.php?id=15948>, da Unimed <http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/vida/noticia/2012/06/ex-prefeito-de-bogota-participa-de-passeio-ciclistico-em-porto-alegre-para-estimular-uso-da-bicicleta-3791529.html>, do Via vida, pela doação de órgãos e tecidos http://www.viavida.org.br/artigos_detail.asp?id=221 Agapan pela questão ambiental <http://www.ecoagencia.com.br/?open=noticias&id=VZISXRVVONIYHZETjZETZhN2aKVVVB1TP> do Supermercado Nacional <http://vadebici.wordpress.com/2012/03/21/3o-passeio-ciclistico-de-porto-alegre-25-de-marco-no-nacional-da-zona-sul/>, da Justiça Federal, em seu aniversário: <http://www2.jfrs.jus.br/?p=4082>, da Ufrgs <http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/galerias/passeio-ciclistico-ufrgs-sobre-rodas-fotos-cadinho-andrade>, do Sindiatacadistas <https://www.facebook.com/Cicloatividade>. Importante destacar que este último, através do financiamento da sociedade, lançou a iniciativa de instalação de paraciclo nos estabelecimentos comerciais, conforme pode ser consultado em <http://www.cicloatividade.org.br/site/>. Todos as referencias aqui trazidas fora acessada em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁰ <http://www.bicicletariosimaginarios.com.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶¹ <https://www.facebook.com/labuenacabeza?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶² <https://www.facebook.com/bikedrops?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶³ <https://www.facebook.com/ArtBikeBamboo?fref=ts>. Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁴ <https://www.facebook.com/chico.meufilho?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁵ <https://www.facebook.com/ARTTRIKE?ref=ts&fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁶ <https://www.facebook.com/viny.bikes?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

fabricação em escala, feitos de forma não profissional, evidências que sinalizam a bicicleta como elemento promotor do convívio e do reconhecimento da alteridade.

Neste mesmo sentido, invertendo a lógica consumista, o Brique da Bike²⁶⁷, uma feira livre de venda e trocas de produtos usados realizados com frequência, é outra iniciativa que repercutiu na cidade, seguida posteriormente da Expobici²⁶⁸, com um caráter mais amplo, incluindo também os estabelecimentos comerciais voltados para a venda de material e acessórios.

No campo dos passeios noturnos, ambiente de interação e contato direto com a cidade, dezenas de pessoas tem utilizado este espaço para se encontrar e fazer amizades. Do passeio noturno mais antigo, conhecido como o passeio do PoaBikers²⁶⁹, surgiram outros, que a cada dia ganham mais adeptos. É o caso do Pedalegre²⁷⁰, que na sua descrição, informa “a causa do grupo é única: o prazer de pedalar juntos”. Na zona sul da cidade, os passeios semanais são organizados pelo Dudu Bike²⁷¹.

Relacionados a temas específicos, outras iniciativas, mais militantes, e por causas bem definidas pode ser apresentadas. A Bicletagem Jardinária²⁷² consiste num grupo de ciclistas que decide plantar árvores das mais variadas espécies pela cidade, num gesto que simboliza o cuidado e a necessidade de uma cidade sustentável ambientalmente. Outra iniciativa militante e também recente são As Cíclicas²⁷³, grupo de mulheres que aliam a bicicleta à discussão de gênero, incentivando outras mulheres a utilizarem o meio de transporte não motorizado.

A solidariedade também faz da bicicleta seu instrumento. Em Porto Alegre, de forma voluntária, os Bici Anjos²⁷⁴ auxiliam as pessoas que iniciar a usar a bicicleta como meio de transporte e precisam, nas primeiras viagens, de acompanhamento e orientação.

²⁶⁷ <https://pt-br.facebook.com/events/271652499581916/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁸ http://www.poabikers.com.br/?page_id=3305 Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁶⁹ http://www.poabikers.com.br/?page_id=1492 Acesso em 11 de setembro de 2014. Na realidade, o PoaBikers não organiza passeios noturnos, mas por divulgá-los acaba sendo conhecido, equivocadamente, como o organizador.

²⁷⁰ <http://www.pedalegre.com.br/index.php/features> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷¹ <http://dudubike.com.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷² <http://massacriticapoa.wordpress.com/2010/12/14/video-bicletagem-jardinaria/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷³ <http://ciclicas.wordpress.com/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷⁴ <http://bicijanjo.wordpress.com/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

Experiência de grande aprendizado coletivo que merece referência é Cidade da Bicicleta, uma casa abandonada que emprestada pelo proprietário para fazer dela um espaço de convivência, festas e encontros. Na Cidade da Bicicleta, funcionava a Oficina Comunitária²⁷⁵, que semanalmente abriu suas portas para receber pessoas interessadas em aprender a consertar a própria bicicleta com orientação voluntária de pessoas mais experientes em mecânica. A forma de gestão desta iniciativa, na linha da Massa Crítica, era feita de forma horizontal e na cooperação dos que freqüentavam este local²⁷⁶.

Como se vê, são inúmeras as iniciativas que surgem na história recente da cidade. E é possível listar ainda os Bares temáticos como a Vulp²⁷⁷, os serviços de tele entrega de bicicleta como a PedalExpress²⁷⁸ e Velo Courier²⁷⁹, a Pedalada Cantante do Bicicleta é Amor²⁸⁰ e trabalhos acadêmicos desenvolvidos por estudantes de Porto Alegre que tratam do caso da bicicleta – como modal de transporte – na capital²⁸¹.

A descrição destas iniciativas – sem a pretensão de esgotá-las - demonstra o quanto a bicicleta é, ao mesmo tempo, um instrumento e símbolo da reivindicação de uma cidade mais humana, baseada na interação social e na democracia.

²⁷⁵ <https://www.facebook.com/pages/Oficina-Comunit%C3%A1ria-da-Cidade-da-Bicicleta/299627866733119?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷⁶ Este espaço deixou de existir em 2013, na medida em que o proprietário solicitou a posse do imóvel. Mas um novo local já foi cedido pelo município e em breve voltará a funcionar.

²⁷⁷ <https://www.facebook.com/vulpbicafe?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷⁸ <https://www.facebook.com/pedalexpresspoa?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁷⁹ <https://www.facebook.com/chamaavelo?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

²⁸⁰ <https://www.facebook.com/events/553055948088108/>. Acesso em 12 de setembro de 2014.

²⁸¹ Uma consulta na biblioteca da Universidade Federal do Rio Grande do Sul com a palavra chave *bicicleta* revela 70 registros. Os mais recentes, a partir de 2010, tratam da bicicleta como meio de transporte, numa clara mudança de concepção que prevalecia no passado, da bicicleta como lazer ou esporte. Destaco apenas um deles: o trabalho de conclusão de curso de Ciências Sociais apresentado ao Departamento de Antropologia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Com o título “De bike eu vou”: Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre/RS, a acadêmica Danielle Soares Pires de Oliveira mergulhou no universo da bicicleta da capital gaúcha. O trabalho de conclusão traz inclusive ilustrações de inúmeras manifestações e atividades envolvendo a bicicleta na cidade. A produção intelectual tendo como tema central a bicicleta não é, obviamente, restrita a Porto Alegre. Apenas para citar uma obra recente e de abrangência nacional, inclusive com estudos de casos, basta consultar MIRANDA, Antonio Carlos e CASCAES, João Carlos (Orgs.) *Brasil Não Motorizado: coletânea de artigos sobre mobilidade urbana*. Curitiba: La Bmol, 2013.

CONCLUSÃO

No primeiro capítulo deste trabalho foram trazidas experiências concretas de administrações públicas, cujos representantes vão pessoalmente até os espaços públicos abertos e escutam as pessoas antes da tomada da decisão. Ainda que não se tratem de processos estruturados em que se exerçam processos de decisão baseados nos ditames da democracia deliberativa, fato é que tal postura da administração pública responde a uma necessidade de legitimação, de eficiência e eficácia nas decisões públicas, além de demonstrar o quão oportuno é a abertura da institucionalidade para ouvir diretamente, confrontando igualmente e diretamente com as pessoas, e também entre elas, ainda que de maneira informal e desorganizada, os argumentos sobre os prós e contras de determinada questão a ser decidida e implementada -, sendo desejável, portanto, torná-la vinculada juridicamente, proposta que surge em decorrência da pesquisa realizada.

Assim, a tomar como importante e reconhecer a validade também aos espaços públicos abertos na vida democrática das cidades – e não só às aos processos democráticos que ocorrem no interior das instituições, em prédios fechados -, esforço que se fez ao longo desta pesquisa, plausível sugerir a obrigação do poder público em buscar estes locais para, com a oitiva direta da cidadania, legitimar suas decisões, conforme sugestões legislativas a seguir.

No segundo capítulo, de caráter predominantemente descritivo, consegue-se perceber o quanto os debates relacionados aos espaços públicos abertos são ao mesmo tempo antigos e atuais na cidade de Porto Alegre. Com efeito, passadas quatro décadas, o Executivo Municipal levanta a possibilidade de revogação do Código de Postura de 1975, discutido e aprovado na Câmara Municipal no biênio 1974-1975. A proposta legislativa, ainda em fase de elaboração junto ao Executivo Municipal, nasce com a ambiciosa denominação de *Código Municipal de Convivência Democrática*, conferindo tratamento diferenciado para a participação popular, mobilidade urbana e para os espaços públicos da cidade. Nesta parte da tese, além do enfoque para a limpeza urbana e sua problemática na cidade, temas vinculados aos espaços públicos abertos e à mobilidade urbana são levantados por inúmeros vereadores, e se constituem em

chave de conexão para o terceiro capítulo, onde o debate sobre o ir e vir na cidade de Porto Alegre ganha centralidade. De início, a abordagem está direcionada para demonstrar o quão fundamental se tornam para o debate democrático os espaços relacionados com os fluxos na cidade, se constituindo em verdadeiro cenário onde inúmeros e variados movimentos sociais nascem, protagonizam e se manifestam, inclusive com uma mudança na própria forma de organização – mais horizontal e despersonalizada -. Problematiza-se também os canais de participação digital colocados à disposição pelo poder público, e que as manifestações de junho de 2013 ocorridas no Brasil demonstraram que a interação digital foi substituída pela presencial. Nas chamadas *Jornadas de Junho*, manifestantes ganharam forma e força quando saíram às ruas.

Inobstante todos os movimentos sociais que nascem nos últimos cinco anos em Porto Alegre, e que tem em comum a democratização e reivindicação de espaços públicos abertos e de uma mobilidade urbana mais justa com foco no transporte coletivo e não motorizado, as políticas implementadas pelo município vão na direção oposta: grandes obras viárias que continuam a privilegiar o veículo motorizado particular. Tais movimentos certamente teriam outras pautas, ou não teriam sequer tido motivações para nascer, caso a administração municipal colocasse em ato políticas públicas que retomassem a escala humana das cidades, sinalização já presente desde 1999, quando a cidade discutiu e aprovou o seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, o PDDUA. Naquela ocasião, alguns dispositivos contemplados na lei já sinalizavam, num tom militante, o rumo que as políticas municipais deveriam tomar, o que não ocorreu. Veja-se a força simbólica da expressão *reconquista dos logradouros públicos como espaços abertos para a interação social* constante no artigo 6º, inciso VI ²⁸² do PDDUA, ou, no art. 7º²⁸³ do Plano Diretor, a ambiciosa criação de *áreas da*

²⁸² No Capítulo II que trata da Mobilidade Urbana

Art. 6º A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através de:

VI – estímulo à implantação de garagens e estacionamentos com vistas à *reconquista* dos logradouros públicos como espaços abertos para *interação social* e circulação veicular.

²⁸³ Art. 7º A mobilidade urbana compreende os seguintes conceitos:

I – Setor Urbano de Mobilidade – áreas da cidade com restrição ao tráfego veicular de passagem ou de travessia, em favor do pedestre, da bicicleta e do tráfego local
XIV - Estacionamentos Dissuasórios – estacionamentos públicos ou privados, integrados ao sistema de transporte urbano, com vistas a dissuadir o uso do transporte individual;

cidade com restrição ao tráfego veicular, bem como os estacionamentos dissuasórios, a fim de dissuadir o uso do transporte individual.

Por fim, o tema da bicicleta como símbolo e instrumento de reaproximação entre as pessoas. Com efeito, ao contrário do veículo automotor, o transporte em duas rodas tem o condão de conectar as pessoas com a cidade. Obviamente, não se esta a afirmar que a bicicleta, por si só, é um instrumento de democracia. O simples ir e vir pedalando não tem relação com a democracia. No entanto, a pesquisa evidenciou as inúmeras experiências em que a bicicleta tem se tornado, em Porto Alegre, um elemento de aproximação entre as pessoas. Vale lembrar que a interação em espaços públicos abertos é a chave central desta tese. A bicicleta assume, portanto, uma dimensão econômica, solidária, cultural, artística, ambiental, acadêmica, militante, criativa, cooperativa, etc. É possível se falar, portanto, numa verdadeira cultura da bicicleta que nasce com a chave da mobilidade urbana e discute a justiça na ocupação dos espaços públicos abertos – e não mais apenas um instrumento de lazer ou esporte – se constituindo numa verdadeira virada paradigmática e de reivindicação de direitos de quem se locomove em duas rodas.

Portanto, se neste século, viver na cidade se tornou a escolha da maioria dos habitantes do planeta e, paradoxalmente, esta aproximação geográfica entre as pessoas tem gerado o isolamento e o individualismo nos centros urbanos, conforme abordado no primeiro capítulo, o direito deve ter algo a dizer sobre isso, já que a perda de qualidade de vida e a riqueza de viver na cidade e em sociedade é um bem jurídico a ser tutelado, conforme sugestões legislativas que seguem abaixo. Em outro aspecto – mas sempre fruto da perda de uma vida comunitária e participativa nas decisões que envolvem a coletividade – é comum que as decisões oriundas da esfera institucional sofram de déficit de legitimidade, seja pela falta da necessária participação cidadã, seja pela visão tecnocrática que, equivocadamente, dispensa a oitiva da população que influencia e qualificar o processo decisório e a decisão em si.

Tais situações passam e exigir do Estado, de um lado, políticas públicas e espaços públicos abertos que promovam e garantam a interação social. Por outro, a obrigação dos representantes e decisores, sobretudo do corpo técnico, de ir ao encontro dos cidadãos, deixando-os influenciar o processo de tomada de decisão, resultando em maior legitimidade, eficiência e eficácia da decisão tomada.

Neste contexto, espaços públicos abertos das cidades – aí incluídos os locais de circulação – tem sua importância reforçada ao se constituírem como locais onde as pessoas, muitas vezes necessariamente, se encontrem pessoalmente, interajam e se comuniquem, ambiente fértil para o debate democrático. Diante da centralidade destes locais na vida das cidades, os mesmos devem ter esta finalidade política reconhecida, inclusive juridicamente, recebendo proteção e promoção para seu uso.

Sugestões normativas, então, podem ser extraídas deste raciocínio, e se constituem em contribuições da presente pesquisa, as quais se passa a expor, a iniciar pelo texto constitucional brasileiro, cujo direito à interação não consta expressamente. Tal direito se constitui como um verdadeiro direito fundamental social, podendo ser incluído no rol do artigo 6º. da Constituição Federal Brasileira, independente da ordem prevista no dispositivo constitucional, o texto poderia figurar com a seguinte redação: *Art. 6º. São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a interação, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição*

Ainda no campo constitucional, seria bem vinda a inclusão, no Capítulo que trata da Política Urbana, especificamente no artigo 182, a expressão “*e espaços públicos abertos para a interação*” logo após a palavra bem-estar. Ficando o texto constitucional assim acrescentado: *Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar e espaços públicos abertos para a interação de seus habitantes.*

Do ponto de vista infra-constitucional, nascem sugestões igualmente resultantes desta pesquisa. No Código Civil Brasileiro de 2002, no capítulo relativo aos bens públicos, oportuna a inclusão, no artigo 99, inciso I, da expressão *calçadas* logo após ruas. A presente sugestão deixaria assim o texto: *São bens públicos: I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas, calçadas e praças;*

Ainda que a expressão “tais como” denote o caráter meramente exemplificativo do legislador civilista, tal inclusão tem a força simbólica de lembrar daqueles que se locomovem

a pé pela cidade, o que provoca o debate sobre a escala humana das cidades, ajudando a inverter, como abordado no capítulo III do trabalho, a visão rodoviarista de cidade.

Tal inclusão reforçaria a concepção de que as calçadas são sim bens públicos, reforçando a posição com a qual aqui filia-se, de transferir para o poder público a responsabilidade por sua construção e manutenção, ainda que desta mudança resultasse em novos e específicos impostos a serem cobrados dos munícipes. Tal iniciativa – a de transferir ao poder público a responsabilidade pela manutenção das calçadas – é objeto de proposta legislativa que tramita na Câmara Municipal de Porto Alegre, conforme referência feita no Capítulo II do presente trabalho, conferindo às calçadas o tratamento prioritário que se dá às ruas e avenidas, resultando em padronização e garantia de acessibilidade universal.

No âmbito municipal, as sugestões legislativas iniciam pela própria Lei Orgânica do Município, na qual se sugere a inclusão, no artigo 201, parágrafo 3º, inciso IX, das expressões *inclusive abertos*, bem como *interação social e exercício da livre manifestação*, o que reforçaria a tese neste trabalho levantada. A redação do dispositivo ficaria assim reformulada: *promover a criação de espaços públicos, inclusive abertos, para a realização cultural coletiva*, interação social e exercício da livre manifestação.

Sugestões legislativas também cabem em relação à necessária postura da institucionalidade de ir ao encontro dos cidadãos, deixando-os influenciar o processo de tomada de decisão, em especial no âmbito municipal de Porto Alegre. Neste sentido, no Projeto de Lei do Código Municipal de Convivência Democrática - anexo I -, seria bem vinda a inclusão do parágrafo primeiro e segundo ao artigo 149, transcrevendo a seguinte redação: *Art. 149. A participação social dar-se-á por meio dos conselhos municipais, do orçamento participativo, das audiências públicas, das redes sociais, dentre outros.* Parágrafo primeiro: A administração pública deverá escutar diretamente a população sobre matérias de interesse daquela comunidade, devendo motivar publicamente a decisão de acolhimento ou não das opiniões colhidas. Parágrafo segundo: Quando se tratar de matéria de interesse de toda a cidade, a administração pública deverá escutar diretamente a população em espaços públicos abertos da cidade, sem prejuízo de outras formas de participação popular.

De se acrescentar ainda ao projeto do novo Código de Convivência, a priorização efetiva do transporte não motorizado, através da inclusão do artigo 88 no projeto de lei,

fazendo constar a seguinte redação: *Art. 88 - O Executivo Municipal garantirá de forma progressiva políticas públicas e investimentos para que as vias públicas sejam utilizadas de forma equânime, inclusive através da concessão de espaços exclusivos, preferenciais e privilegiados para as pessoas que utilizam o transporte e os modais não motorizados em relação aos usuários do transporte de veículos individuais automotores.*

Além das sugestões legislativas acima apontadas, é possível sinalizar uma série de conexões com os espaços públicos abertos na cidade que, por estarem a exigir também estes o reconhecimento jurídico como espaços em que a democracia possa se realizar nas cidades – passa-se a apresentar alguns direitos daí decorrentes, ainda que sem o necessário aprofundamento – cada um deles seria chave para pesquisa específica – limita-se em sugerir a existência destes direitos, e que se constituem em contornos deste direito fundamental de interação, que se realiza sobremaneira em espaços públicos abertos, e que poderiam ser objeto de legislações específicas, a ponto de configurar uma verdadeira moldura jurídica no que poderia ser denominado de um *Estatuto* ou mesmo *Código dos Espaços Públicos Abertos*. São eles: 1) primeiramente, no reconhecido direito de ir e vir, mas também 2) no direito de ficar no mesmo lugar; 3) no direito de chegar até os espaços públicos abertos e usufruir independente de pagamento; 4) no direito de divulgação de idéias, projetos, ideologias, crenças e tudo o mais que for reconhecido como lícito; 5) no direito à atividades físicas, lúdicas, recreativas e de repouso; 6) direito à contemplação de tudo o que acontece nestes espaços, inclusive no contemplar as outras pessoas e suas atividades; 7) direito de demonstrar publicamente a orientação sexual e manifestações de afeto por outrem; 8) direito à manifestação artística; 9) direito de exercer atividade profissional e econômica nos espaços públicos abertos, sem contornos de privatização e mediante regulação estatal; 10) acessibilidade universal; 11) relativização das políticas que privilegiam a fluidez das vias públicas e preponderância absoluta para a integridade física e psicológica da pessoas que se deslocam de forma não motorizada; 12) direito das gerações presentes e futuras à mobilidade urbana adequada; 13) direito à ambiência urbana, preservando valores estéticos, históricos, paisagísticos e culturais; 14) direito ao ambiente urbano sem danos nem riscos de dano à saúde, em especial causado pelas poluição sonora e atmosférica emitidos pelo uso de veículos automotores; 15) limitações ao direito de depositar bens nas vias públicas, incluindo aí o estacionamento de veículo automotores; 16) restrição de circulação de veículos automotores em determinadas regiões da cidade; 17) direito à manifestações religiosas nos espaços públicos abertos.

Tais conexões se constituem em rol meramente exemplificativo de direitos decorrentes dos espaços públicos abertos e que denotam a complexidade da vida urbana e a necessidade de se promover o direito de interagir, sobretudo em espaços públicos abertos²⁸⁴. Vale aqui, igualmente, o reconhecimento da insuficiência de uma isolada disciplina e campo do conhecimento em tratar com a problemática dos temas relativos à cidade, à participação, à legitimidade e à democracia.

Com efeito, o tema dos espaços públicos abertos – e recentemente o destaque ganho com os problemas da mobilidade urbana nos grandes e médios centros urbanos - tem sido alvo da preocupação de inúmeras áreas do conhecimento; da psicologia à ciência política, da saúde e do meio ambiente à educação para o trânsito ²⁸⁵.

Mesmo diante do reconhecimento da complexidade existente ao se tentar definir os contornos da garantia e proteção da cidadania nos espaços públicos abertos, parece ser um passo adiante lançar a idéia, como uma forma de contribuição ao debate da vida urbana e da democracia.

Assim, de todo o exposto, razoável afirmar, em sede de conclusão: 1) a obrigação do poder público em, ao invés de convocar a cidadania para reuniões nos espaços fechados, fazer-se presente também nos espaços públicos abertos, ouvindo e interagindo diretamente, debatendo os prós e contras e vinculando suas decisões a esta escuta; 2) a necessidade do poder público promover e garantir a interação e a justa ocupação dos espaços públicos abertos da cidade. No caso das vias públicas, se impõe uma verdadeira redistribuição dos recursos públicos e dos espaços físicos, privilegiando as pessoas que se locomovem pelo transporte coletivo e/ou não motorizado.

²⁸⁴ Um exemplo recente e concreto da atuação do poder público no que diz respeito à promoção e garantia deste direito à interação entre as pessoas é recente instalação de chamados parklets, uma espécie de extensão da calçada, com a retirada das vagas de estacionamento da via pública para permitir espaços públicos de convivência. Tal iniciativa está sendo colocada em ato pelo Município de São Paulo que, destaca que “iniciativa tem como objetivo humanizar e democratizar o uso da rua e desenvolver espaços de convivência que possam proporcionar aos pedestres maior interação social”. Disponível em <http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/2161/#ad-image-0>. Acesso em 25 de julho de 2014.

²⁸⁵ No Seminário promovido pelo Conselho Federal de Psicologia, com ilustrativo título: Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos, inclusive transcrito em publicação impressa no site http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/seminario_mobilidade_27_08_10.pdf Acesso em 16 de janeiro de 2014.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume - Fapesp, 2008.
- ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Trad. Roberto Raposo. 10ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.
- BACOVIS, Maria Cristina M. de. Função Social dos Espaços Públicos. *Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico. Caderno Direito do Patrimônio Cultural*. v. 29, Porto Alegre, 2010.
- BOBBIO, Luigi. *Smaltimento dei Rifiuti e Democrazia Deliberativa. Working Papers*. Anno 2002 – n. 01. Dipartimento di Studi Politici. Disponível em <http://www.dsp.unito.it/download/wpn1.pdf>. Acesso em 31 de junho de 2006.
- _____. (org). *A più voce. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazione e cittadini nei processi decisionali inclusivi*. Dipartimento della Funzione Pubblica per l'efficienza della Amministrazioni. Roma: Edizioni Scientifiche Italiane, 2004.
- _____. *La democrazia non abita a Gordio. Studio sui processi decisionali politico-amministrativi*. Milano. Franco Angeli, 2003.
- _____. *Quando la deliberazione ha bisogno di un aiuto: metodi e tecniche per favorire i processi deliberativi*. La deliberazione pubblica. Melteni. Roma, 2005.
- BOBBIO, Norberto. *Teoria Geral da Política. A Filosofia Política e as Lições dos Clássicos*. Organizado por Michelangelo Bovero. Daniela Beccaccia Versiani (trad.). Rio de Janeiro, Elsevier, 2000.
- BOSSETTI, Giancarlo e MAFFETTONE, Sebastiano (Orgs.). *Democrazia Deliberativa: cosa è*. Roma. Luiss University Press. 2004.
- BRINCO, Ricardo. *Pedágio Urbano e gerenciamento do tráfego urbano: elementos para análise*. Porto Alegre. Fundação de Economia e Estatística, 2014.
- BRINCO, Ricardo. *Transporte Urbano e Dependência do Automóvel*. (Documentos FEE n.65) Porto Alegre. Fundação de Economia e Estatística, 2006.
- BORN, Liane Nunes. *A política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores*. In: *Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas*. SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos e MONTADON, Daniel Todtmann (Orgs.). Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.
- CRISTOPHER Ham e HILL, Michael. *Introduzione alla analisi delle politiche pubbliche*. Bologna: Il Mulino, 2003.
- CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*. 7ª ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CASTELLS. Manuel. *A sociedade em rede*. vol 1. 5ª. Ed. São Paulo. Paz e Terra. 2001.

CLAVAL, Paul. *Espaço e Poder*. Waltensir Dutra (trad.). Zahar. Rio de Janeiro, 1979.

CASTELLS Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 2000.

DUHAL, Emilio e GIGLIA, Angela. *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2008.

FISHKIN, James. *Il sondaggio deliberativo, perchè e come funziona*. in BOSSETTI, Giancarlo e MAFFETTONE, Sebastiano (Orgs.). *Democrazia Deliberativa: cosa è*. Roma. Luiss University Press. 2004.

FEDOZZI, Luciano. *Orçamento Participativo: Reflexões sobre a experiência de Porto Alegre*. 3. ed. Rio de Janeiro: UFRJ/IPUR, 2001.

HABERMAS. Jürgen. *Tres modelos de democracia. Sobre el concepto de una política deliberativa*. Eutopías/Documentos de Trabajo. Colección interdisciplinar de estudios culturales. v. 43. Valencia: 1994.

_____. *A inclusão do outro. Estudos de teoria política*. Trad. George Sperber e Paulo Astor Soethe. São Paulo. Loyola. 2002.

_____. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. vol. 1, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997.

_____. *Verdade e Justificação: ensaios filosóficos*. Trad. Milton Camargo Mota. Edições Loyola. 2002.

_____. *Direito e Democracia: entre facticidade e validade*. Trad: Flavio Beno Siebeneicheler vol. II, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997

HOWLETT, Michael e RAMESH, M. *Come studiare le politiche pubbliche*. Bologna: Il Mulino, 2003.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martin Fontes Ed. 2009.

KONZEN, Lucas Pizzolato. *Norms and Space: Understanding Public Space Regulation in the Tourist City*. Media-Tryck, Lund. 2013.

KOZICKI, Katya. Democracia Deliberativa: A Recuperação do Componente Moral na Esfera Pública. *Revista da Faculdade de Direito*. Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Direito. Curitiba: SER/UFPR, 2004.

LEAL, Rogério Gesta (org.) *A democracia deliberativa como nova matriz da gestão pública: alguns estudos de caso*. 1 ed. Santa Cruz do Sul. Edunisc. 2011.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-Usos da Cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea*. Campinas, SP: Editora da Unicamp; Aracajú, SE, Editora UFS, 2004.

MIGUEL, Luis Felipe. Promessas e limites da democracia deliberativa. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092001000200011 Acesso em 09 de janeiro de 2014.

MIRANDA, Antonio Carlos e CASCAES, João Carlos (Orgs.) *Brasil Não Motorizado: coletânea de artigos sobre mobilidade urbana*. Curitiba: La Bmol, 2013.

MIGUEL, Luis Felipe. *Deliberative democracy and beyond: liberals, critics, contestations*. Oxford, Oxford University Press, 2000.

MATTOS, Patricia Castro. *As visões de Weber e Habermas sobre Direito e Política*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

MELKEVIK, Bjarne. *Rawls o Habermas: un debate de filosofía del derecho*. Traducción Claudia Cáceres. Bogotá, Colômbia: Universidad Externado de Colombia.

MELLO, Marcos Bernardes. *Teoria do Fato Jurídico – Plano da Existência*. 12. ed., São Paulo: Saraiva, 2003.

MIRANDA, Ponte de. *Tratado de Direito Privado*. Rio de Janeiro: Borsoi, 1970.

MIZOGUCHI, Danichi Hausen. *Segmentariedades: passagens do Leme ao Pontal*. São Paulo: Plêiade, 2009.

NINO, Carlos Santiago. *La constitución de la democracia deliberativa*. Barcelona: Gedisa, 1997.

OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades. *Constituição e Direitos Humanos Fundamentais-Exigibilidade e Proteção*. Disponível em http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/08_846.pdf. Acesso em 05 de março de 2013.

OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de. *Cultura da Democracia para os direitos humanos multiculturais*. In: Cultura e Prática dos Direitos Fundamentais. OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de (Org). Rio de Janeiro. Lumen Juris. 2010.

OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de e LEAL JUNIOR, Cândido Alfredo. *O direito na guerra entre culturas – tratamento judicial de conflitos entre grupos indígenas e agentes públicos*. In Direitos Fundamentais e Contemporâneos. OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de (Org). Rio de Janeiro. Lumen Juris. 2012

OLIVEIRA, Farlei Martins Riccio de. *Esfera Pública e Participação na função administrativa do Estado: as contribuições de Hannah Arendt e Robert Dahl* in Direito à Democracia Ensaio Transdisciplinares. Juarez Freitas e Anderson Teixeira (org.). São Paulo, 2011. Conceito Editorial.

REGONINI, Gloria. *Capire Le Politiche Pubbliche*: Bologna. Il Mulino, 2001.

ROJAS-MIX, Miguel A. *La Plaza Mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial*. Muchnik: Barcelona, 1978.

SARLET, Ingo Wolfgang. *A Eficácia dos Direitos Fundamentais*. 8ª Edição, Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

SOUZA, Leonardo da Rocha de. *A consideração dos ausentes à deliberação ambiental: uma proposta a partir da ética do discurso de Jürgen Habermas*. Lumen Júris: Rio de Janeiro, 2013.

SOUZA, Leonardo da Rocha de. *Direito Ambiental e Democracia Deliberativa*. Paco Editorial. Jundiaí, 2013.

SECCO, Lincoln. *As Jornadas de Junho. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 72.

SILVA, Camila Farias da. *Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria*. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

TREVES, Renato. *Sociologia do Direito: origens, pesquisas e problemas*. 3.ed. Trad. Marcelo Branchini. Barueri, SP. Manole, 2004.

<http://www.ufrgs.br/nutep/projetos/projportoalegre.htm>. Acesso em 07 de setembro de 2014.

http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/reflexoes_deslocamentos/deslocamentos.pdf Acesso em 30 de dezembro de 2013.

<http://www.icetran.com.br/upload/apostilas/ApostilaEngenhariadeTrafego.pdf> Acesso em 25 de agosto de 2014.

http://books.google.com.br/books/about/Traffic_Engineering.html?id=lkJPAAAAMAAJ&redir_esc=y . Acesso em 27 de agosto de 2014.

http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-69092002000200008&script=sci_arttext#tx04 Acesso em 30 de dezembro de 2013.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/12/carol-bensimon-a-felicidade-sao-os-outros-4671268.html> Acesso em 08 de janeiro de 2015.

<http://www.valor.com.br/carreira/1092570/seis-em-cada-dez-brasileiros-trabalham-mais-de-nove-horas-por-dia> . Acesso em 30 de dezembro de 2013.

<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL1237597-5598,00.html> Acesso em 30 de dezembro de 2013.

<http://www.espacoacademico.com.br/034/34ray.htm> acesso em 30 de dezembro de 2013.

<http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/2013/05/15/espacos-publicos-em-debate-na-audiencia-do-codigo-de-convivencia/> Acesso em 18 de outubro de 2014.

<http://www.usp.br/nutau/CD/171.pdf> Acesso em 18 de outubro de 2014.

<http://solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Nova-Cartilha.pdf>

<http://tedxbelohorizonte.com.br/sobre> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<https://www.ted.com/talks?language=pt-br> . Acesso em 29 de dezembro de 2014.

https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work?language=pt-br#t-1081448. Acesso em 29 de dezembro de 2014.

http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/08_846.pdf). Acesso em 19 de agosto de 2014.

http://www.creaba.org.br/Imagens/FCKimagens/12-2009/Guia_Pratico_web_Construcao_de_Calcadas_CREA.pdf Acesso em 18 de outubro de 2014.

<http://www.cetsp.com.br/consultas/ombudsman/nota-no-1.aspx> Acesso em 18 de outubro de 2014.

http://www.vidamaislivre.com.br/colunas/post.php?id=7011&a_calçada_você_e_o_outro
Acesso em 18 de outubro de 2014.

<ftp://ftp.ufrn.br/pub/biblioteca/ext/bdtd/LisBV.pdf> Acesso em 18 de outubro de 2014.

www.gehlarchitects.com Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://tedxbelohorizonte.com.br/sobre> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<https://www.ted.com/talks?language=pt-br> . Acesso em 29 de dezembro de 2014.

https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work?language=pt-br#t-1081448. Acesso em 29 de dezembro de 2014.

http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/08_846.pdf). Acesso em 19 de agosto de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/proa/noticia/2014/07/geoffrey-west-a-vida-biologica-e-mais-lenta-do-que-a-vida-nas-cidades-4560357.html> Acesso em 19 de agosto de 2014.

http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8976:manifesto-de-assistentes-sociais-contrapoliticas-higienistas-da-prefeitura-de-sao-paulo&catid=33:noticias-em-destaque Acesso em 19 de agosto de 2014.

<http://umhistoriador.wordpress.com/2012/08/12/politicas-higienistas-ocorrendo-a-todo-vapor-em-sao-paulo/> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2010/11/em-sp-politica-higienista-reforca-a-miseria-diz-especialista> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://jus.com.br/artigos/22302/a-natureza-juridica-das-calcadas-urbanas-e-a-responsabilidade-primaria-dos-municipios-quanto-a-sua-feitura-manutencao-e-adaptacao-para-fins-de-acessibilidade> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/2134/Responsabilidade-pela-conservacao-das-calcadas> Acesso em 29 de janeiro de 2014.

http://www.eucurtoeucuido.com.br/site/acoes_calcadas.php#oque Acesso em 12 de março de 2014.

http://200.169.19.94/processo_eletronico/001862012PLCL/001862012PLCL_PROJETO_549_91200_1559.pdf Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/2013/05/15/espacos-publicos-em-debate-na-audiencia-do-codigo-de-convivencia/> Acesso em 20 de abril de 2014.

<http://vadebici.wordpress.com/2014/03/20/2803-massa-critica-da-patricia/> Acesso em 19 de agosto de 2014.

<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=121134> Acesso em 26 de março de 2014.

<http://jcrs.uol.com.br/site/noticia.php?codn=167787> Acesso em 23 de julho de 2014.

<http://gabinetedigital.rs.gov.br/sobre> Acesso em 23 de julho de 2014.

<http://gabinetedigital.rs.gov.br/resultados> Acesso em 23 de julho de 2014.

<http://bloodeluta.noblogs.org/> . Acesso em 17 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/BlocodeLutapeloTransportePublico> Acesso em 17 de julho de 2014.

<http://pt-br.facebook.com/pages/Massa-Cr%C3%ADtica-Porto-Alegre/148475968509487> Acesso em 17 de julho de 2014.

<http://massacriticapoa.wordpress.com/> Acesso em 17 de julho de 2014.

<http://vadebici.wordpress.com/> . Acesso em 17 de julho de 2014.

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_\(evento\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Cr%C3%ADtica_(evento)) Acesso em 17 de julho de 2014.

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=E4EED414AF219F1D143FE8B2E1E0A86A.proposicoesWeb1?codteor=925887&filename=Tramitacao-PEC+90/2011 Acesso em 12 de setembro de 2014.

<http://celebridades.uol.com.br/ooops/ultimas-noticias/2014/01/07/zorra-total-tem-menor-ibope-desde-estreia-mas-ainda-e-lider.htm> Acesso em 20 de abril de 2013.

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ilustrad/fq2108201118.htm>. Acesso em 20 de abril de 2014.

<http://cidadesparapessoas.com/2012/10/20/parklets-tomando-espaco-dos-carros-para-as-pessoas/> Acesso em 25 de julho de 2014.

<http://matilhacultural.com.br/component/k2/item/494-vaga-viva>. Acesso em 25 de julho de 2014.

<http://blog.ta.org.br/2008/09/22/vaga-viva-2008/> Acesso em 25 de julho de 2014.

<http://vagavivapoa.wordpress.com/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

<http://vagavivapoa.wordpress.com/>. Acesso em 25 de julho de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/04/ao-ocupar-estacionamento-com-atividades-inusitadas-vaga-viva-propoe-a-humanizacao-de-espacos-publicos-4483898.html> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/2161/#ad-image-0> Acesso em 25 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/events/161495834029677/?source=1> Acesso em 28 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/pages/Largo-Vivo/305842799557362?sk=info> Acesso em 28 de julho de 2014.

<https://pt-br.facebook.com/events/148100848659494/> Acesso em 28 de julho de 2014.

<http://portoimagem.wordpress.com/2011/12/05/largo-vivo-apanhador-so/> Acesso em 28 de julho de 2014.

<http://www.sul21.com.br/jornal/ciclistas-fazem-farofada-dos-desqualificados-em-protesto-contra-afirmacao-de-secretario/> Acesso em 28 de julho de 2014.

http://www.jornaldomercadopoa.com.br/index.php?view=article&id=137%3Aestacionamento-gargalo-do-mercado-ate-quando&option=com_content&Itemid=62 Acesso em 28 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/events/376482099096649/> Acesso em 29 de julho de 2014.

http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso em 28 de julho de 2014.

http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso 28 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/events/304694196308494/> Acesso em 31 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/events/151022065062964/> Acesso em 31 de julho de 2014.

<https://www.facebook.com/events/227413274098925/?ref=4> Acesso em 28 de julho de 2014.

SILVA, Camila Farias da. *Dinâmicas da Ação Coletiva: Análise de Eventos de Protesto no Estudo dos Repertórios Associativos. Largo Vivo e Defesa Pública da Alegria*. Monografia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012, p. 18. Disponível em http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/63881/Resumo_24385.pdf?sequence=1. Acesso 28 de julho de 2014.

<http://www.sul21.com.br/jornal/salo-de-carvalho-o-brasil-esta-vivendo-uma-reinvencao-da-politica/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<http://www.sul21.com.br/jornal/salo-de-carvalho-o-brasil-esta-vivendo-uma-reinvencao-da-politica/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<http://www.semapisindicato.org.br/index.php?topico=noticias&id=6503&PHPSESSID=7889ef0c0a00b0d1cbca601883591928>. Acesso em 01 de agosto de 2014.

<https://www.facebook.com/events/685883708177657/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

https://www.facebook.com/events/294155700757779/?ref_newsfeed_story_type=regular Acesso em 01 de agosto de 2014.

<http://portoimagem.wordpress.com/2012/06/01/hoje-tem-serenata-redencao-iluminada/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<https://www.facebook.com/events/129724630558369/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2013/06/serenata-iluminada-ocupa-a-redencao-pela-segunda-vez-4164415.html> Acesso em 01 de agosto de 2014.

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=148527&PORTAL+DA+PREFEITURA+RECEBEU+MAIS+DE+52+MILHOES+DE+VISITAS Acesso em 01 de agosto de 2014.

<https://www.facebook.com/poa.cc> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<https://www.facebook.com/events/241140002722266/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<https://www.facebook.com/events/768463923166545/> Acesso em 01 de agosto de 2014.

<http://www.ufrgs.br/ensinodareportagem/cidades/redencao.html> Acesso em 08 de setembro de 2014.

<https://pt-br.facebook.com/events/281238282042431/> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<https://pt-br.facebook.com/events/532655696847499/> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<https://pt-br.facebook.com/XVIIParadaLivrePOA> Acesso em 29 de dezembro de 2014.

<https://www.facebook.com/events/556736274403327/> . Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://globo.com/rbs-rs/bom-dia-rio-grande/v/caminhada-no-parque-farroupilha-em-porto-alegre-marca-o-dia-mundial-da-fribose-cistica/2811570/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://www.crefito5.org.br/redencao-e-palco-de-caminhadas-alusivas-ao-dia-mundial-do-autismo/#.U9v2O-NdW1w>. Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://fegest.wordpress.com/2011/11/28/iii-caminhada-em-comemoracao-ao-dia-nacional-do-estomizado-parque-farroupilha-porto-alegre-20112011/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://briquedaredencao.com.br/brique/caminhada-das-vitoriosas-vai-colorir-porto-alegre-de-rosa-neste-domingo/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://www.portoalegre.apaebrasil.org.br/agenda.phtml/10012/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://greenpeaceportoalegre.blogspot.com.br/2013/07/caminhada-verde-na-redencao.html> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://www.cetecportoalegre.educacao.ws/noticias/1%C2%AA-caminhada-do-concurseiro> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2014/05/moradores-e-empresarios-se-unem-para-revigorar-o-bairro-floresta-4506076.html>. Acesso em 08 de setembro de 2014.

<http://jornalja.com.br/pontal-do-estaleiro-uma-lei-sob-medida-1/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://movimentoemdefesadaorladoguaiba.blogspot.com.br/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/ptbr/site.php?secao=noticiasgerais&pub=247>. Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://thecityfixbrasil.com/2012/01/16/buenos-aires-restringe-carros-centro/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://www.transparencianacopa.com.br/obras> Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://embarqbrasil.org/node/659> - Acesso em 09 de setembro de 2014.

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=160218&ASSINADA+ORDEM+DE+INICIO+DA+REVITALIZACAO+DA+PRACA+XV acesso em 29 de dezembro de 2014.

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=144401&PREFEITURA+LANCA+EDITAL+PARA+ESTACIONAMENTOS+SUBTERRANEOS Acesso em 09 de setembro 2014.

<https://vadebici.wordpress.com/2013/01/07/rua-andrade-neves-comeca-a-ser-alargada-hoje/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=22633&p_secao=56&di=2014-09-17 acesso em 29 de dezembro de 2014.

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000032750.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em 09 de setembro de 2014.

[http://www.eusoufamecos.net/editorialj/expansao-imobiliaria-ameaca-a-preservacao-da-natureza-no-extremo-sul-de-porto-alegre/;](http://www.eusoufamecos.net/editorialj/expansao-imobiliaria-ameaca-a-preservacao-da-natureza-no-extremo-sul-de-porto-alegre/)

<http://poavive.wordpress.com/2009/09/17/tres-meninas/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://apedemars.wordpress.com/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://gaucha.clicrbs.com.br/rs/noticia-aberta/eptc-descarta-mudancas-em-corredor-de-onibus-da-avenida-brasil-112859.html>. Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://thecityfixbrasil.com/2012/02/09/frota-de-carros-cresce-10-vezes-mais-que-a-populacao-no-rs/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smf/default.php?p_secao=230 Acesso em 29 de novembro de 2014.

<http://www.sul21.com.br/jornal/tribunal-de-contas-do-estado-suspende-licitacao-do-transporte-coletivo-de-porto-alegre/> Acesso em 29 de novembro de 2014.

http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=167818&LICITACAO+DO+TRANSPORTE:+CONSULTA+PUBLICA+E+CONSIDERADA+CONCLUIDA Acesso em 26 de dezembro de 2014.

<http://www.anpad.org.br/admin/pdf/enanpad2000-ade-591.pdf> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://www.trabalhosfeitos.com/ensaios/o-Policciamento-Em-Bicicletas-Como-Uma/582740.html> Acesso em 26 de dezembro de 2014.

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=162251>

<http://www.rs.gov.br/conteudo/201863/rio-grande-recebe-patrolha-maria-da-penha--delegacia-de-protecao-a-crianca-e-mais-tres-nucleos-de-policia-comunitaria> Acesso em 10 de setembro de 2014.

<http://www.correiodopovo.com.br/jornal/A114/N173/html/Seculo.htm> Acesso em 10 de setembro de 2014.

http://pt.wikipedia.org/wiki/Rodforvier_Verein_Blitz Acesso em 10 de setembro de 2010.

<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2012/02/um-ano-depois-atropelador-de-ciclistas-aguarda-julgamento-no-rs.html> Acesso em 26 de dezembro de 2014.

<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2012/02/um-ano-depois-atropelador-de-ciclistas-aguarda-julgamento-no-rs.html>. Acesso em 10 de setembro de 2014.

<http://catarse.me/pt/projects/510-i-forum-mundial-da-bicicleta-em-porto-alegre> . Acesso em 11 de setembro de 2014.

http://forummundialdabici.org/?page_id=244 Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://www.mobicidade.org/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://acpa.org.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://www.lappus.org/site/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2012/05/bicicleta-vence-desafio-para-apontar-o-meio-de-transporte-mais-eficiente-no-transito-de-porto-alegre-3753992.html> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://www.falzoni.com.br/> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://www.emater.tche.br/site/noticias/detalhe-noticia.php?id=15948> Acesso em 09 de setembro de 2014.

<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/vida/noticia/2012/06/ex-prefeito-de-bogota-participa-de-passeio-ciclistico-em-porto-alegre-para-estimular-uso-da-bicicleta-3791529.html> Acesso em 09 de setembro de 2014.

http://www.viavida.org.br/artigos_detail.asp?id=221 Acesso em 16 de outubro de 2014.

<http://www.ecoagencia.com.br/?open=noticias&id=VZISXRVVONIYHZETjZEZhN2aKVVVB1TP> Acesso em 16 de outubro de 2014.

<http://vadebici.wordpress.com/2012/03/21/3o-passeio-ciclistico-de-porto-alegre-25-de-marco-no-nacional-da-zona-sul/> Acesso em 16 de outubro de 2014.

<http://www2.jfrs.jus.br/?p=4082> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/galerias/passeio-ciclistico-ufrgs-sobre-rodas-fotos-cadinho-andrade> Acesso em 16 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/Cicloatividade>. Acesso em 16 de outubro de 2014.

<http://www.cicloatividade.org.br/site/> Acesso em 02 de novembro de 2014.

<http://www.bicicletariosimaginarios.com.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<https://www.facebook.com/labuenacabeza?fref=ts> Acesso em 02 de novembro de 2014.

<https://www.facebook.com/bikedrops?fref=ts> Acesso em 16 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/ArtBikeBamboo?fref=ts>. Acesso em 16 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/chico.meufilho?fref=ts> Acesso em 02 de novembro de 2014.

<https://www.facebook.com/ARTTRIKE?ref=ts&fref=ts> Acesso em 02 de novembro de 2014.

<https://www.facebook.com/viny.bikes?fref=ts> Acesso em 02 de novembro de 2014.

<https://pt-br.facebook.com/events/271652499581916/> Acesso em 16 de outubro de 2014.

http://www.poabikers.com.br/?page_id=3305 Acesso em 16 de outubro de 2014.

http://www.poabikers.com.br/?page_id=1492 Acesso em 02 de novembro de 2014.

<http://www.pedalegre.com.br/index.php/features> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://dudubike.com.br/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://massacriticapoa.wordpress.com/2010/12/14/video-bicicletagem-jardinaria/> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<http://ciclicas.wordpress.com/> Acesso em 25 de outubro de 2014.

<http://bicianjo.wordpress.com/> Acesso em 16 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/pages/Oficina-Comunit%C3%A1ria-da-Cidade-da-Bicicleta/299627866733119?fref=ts> Acesso em 11 de setembro de 2014.

<https://www.facebook.com/vulpbicafe?fref=ts> Acesso em 25 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/pedalexpresspoa?fref=ts> Acesso em 25 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/chamaavelo?fref=ts> Acesso em 25 de outubro de 2014.

<https://www.facebook.com/events/553055948088108/>. Acesso em 12 de setembro de 2014.

<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/2161/#ad-image-0>. Acesso em 25 de julho de 2014.

http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2012/07/seminario_mobilidade_27_08_10.pdf
Acesso em 16 de janeiro de 2014.

http://www.pucrs.br/edipucrs/XISalaoIC/Ciencias_Humanas/Antropologia/84255-PRISCILAAUGUSTINSCHWANKE.pdf Acesso em 28 de janeiro de 2014.

<http://wordpress.procempa.com.br/convivencia/calendario/> Acesso em 28 de janeiro de 2014.

<http://vivagasometro.blogspot.com.br/p/o-movimento.html>, com acesso em 24 de março de 2014.

<http://portoimagem.wordpress.com/2013/05/29/protesto-contr-o-corte-de-arvores-no-gasometro-teve-momentos-de-tensao/> Acesso em 24 de março de 2014.

<http://vadebici.wordpress.com/2013/10/07/a-epc-esta-presa-no-seculo-xx/> Acesso em 21 de abril de 2014.

Atas Câmara Municipal de Porto Alegre:

14ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 05 DE ABRIL DE 1974.

23ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE ABRIL DE 1974.

127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

127ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 11 DE NOVEMBRO DE 1975

99ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 24 DE SETEMBRO DE 1975

21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

54ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 16 DE JUNHO DE 1975

11ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 19 DE FEVEREIRO DE 1975

23ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE ABRIL DE 1974.

72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

72ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 13 DE AGOSTO DE 1975

100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 26 DE SETEMBRO DE 1975

126ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA VII LEGISLATURA – 23 DE OUTUBRO DE 1974

75ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 07 DE AGOSTO DE 1974

99ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 24 DE SETEMBRO DE 1975

103ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 02 DE OUTUBRO DE 1975

21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975.

21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

21ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 23 DE ABRIL DE 1975

34ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 08 DE MAIO DE 1974

100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 12 DE SETEMBRO DE 1974

100ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 12 DE SETEMBRO DE 1974

1ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 17 DE MARÇO DE 1975.

14ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – DE 07 ABRIL DE 1975.

54ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 16 DE JUNHO DE 1975.

11ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 19 DE FEVEREIRO DE 1975.

8ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 05 DE FEVEREIRO DE 1975

15ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 9 DE ABRIL DE 1975

109ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 27 DE SETEMBRO DE 1974.

109ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 27 DE SETEMBRO DE 1974.

22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

22ª SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª COMISSÃO REPRESENTATIVA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JULHO DE 1975

97ª SASSÃO ORDINÁRIA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA VII LEGISLATURA – 22 DE SETEMBRO DE 1975

55ª. SESSÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA VII LEGISLATURA – 17 DE JUNHO DE 1975

ANEXO I – Minuta do Projeto de Lei Complementar que Institui o Código Municipal de Convivência Democrática

Of. nº /GP. Paço dos Açorianos, de agosto de 2013.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de submeter à apreciação dessa Colenda Câmara o Projeto de Lei Complementar que institui o Código Municipal de Convivência Democrática e revoga as leis que refere.

Esta proposta surge dos debates de revisão do Código de Posturas de Porto Alegre – Lei Complementar nº 12, de 7 de janeiro de 1975 – , iniciados no ano de 2012, na Câmara Municipal de Porto Alegre, e aprofundados, em 2013, pelo Poder Executivo Municipal.

Para chegarmos ao texto que ora apresentamos, partimos das contribuições deste Legislativo que, em 2012, elaborou o anteprojeto, base desta proposição, no âmbito da Comissão Especial de Revisão do Código de Posturas de Porto Alegre.

O anteprojeto recebido da Câmara Municipal foi profundamente debatido pelo Poder Executivo Municipal em dez audiências públicas, realizadas no ano de 2013, e em reuniões de trabalho com técnicos das diversas áreas do Executivo Municipal.

Essas discussões, realizadas nos anos de 2012 e 2013, culminaram na elaboração de um código de convivência democrática e, simultaneamente, na elaboração de projetos de lei que originarão leis esparsas sobre temas que, embora integrassem o atual Código de Posturas, não se relacionavam, diretamente, com o tema convivência democrática. Desses projetos de leis esparsas, temos, por exemplo, um projeto de lei específico sobre o processo administrativo municipal e outro sobre equipamentos de transporte, como, por exemplo, os elevadores.

A Sua Excelência, o Vereador Professor Garcia,
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

As regras do processo administrativo municipal, contidas nos primeiros dezesseis artigos da Lei Complementar nº 12, de 1975, foram excluídas do Código de Convivência, atualizadas, compatibilizadas com o ordenamento constitucional e com o Estado Democrático de Direito e serão apresentadas ao Poder Legislativo sob a forma de um Projeto de Lei específico. As regras sobre elevadores já foram já apresentadas a este legislativo sob a forma do Projeto de Lei nº 24, de 2014, que dispõe sobre a instalação, conservação e uso de elevador, de escada rolante e de outros equipamentos de transporte no Município de Porto Alegre e revoga as leis n. 1.827, de 27 de dezembro de 1957, 2.134, de 19 de novembro de 1960, 2.864, de 9 de dezembro de 1965, 7.787, de 24 de maio de 1996 e 8.497, de 22 de maio de 2000.

Dentre as motivações deste Projeto de Lei Complementar, temos, além da atualização de dispositivos da Lei Complementar nº 12, de 1975, a consolidação de diversas leis esparsas sobre temas compatíveis com o Código. A consolidação de leis sobre temas similares busca não somente facilitar a consulta à legislação, tanto pelo cidadão quanto pelo operador do direito, mas também facilitar a sua fiscalização dessas leis pelo Poder Público.

Na elaboração deste Projeto de Lei Complementar, incluímos princípios gerais norteadores da convivência e regras de respeito e de solidariedade, buscando muito mais orientar do que ditar condutas.

Incluímos ainda conceitos constitucionais contemporâneos, importante para definir a abrangência do poder de fiscalização e atuação estatal, tais como para o regramento dos espaços públicos ou de uso público, buscando a eficácia horizontal dos direitos fundamentais.

Mas, também, incluímos regras de condutas, que, na grande maioria, já constavam em nossa legislação municipal, as quais procuramos atualizar ou revisar, incorporando a experiência dos servidores deste Executivo no enfrentamento de muitas questões cotidianas.

Assim, reunimos, consolidamos, neste Projeto de Lei Complementar diversos temas, tais como:

I. direitos humanos, segurança pública e educação para cidadania, incluindo questões sobre discriminação e proteção aos grupos sociais vulneráveis, acessibilidade, direito à saúde e à educação;

II. convivência nos espaços públicos e privados, incluindo questões sobre restrições de uso, arborização, qualificação, espaços residuais e realização de eventos nos espaços públicos, prática de atos religiosos, conservação e preservação dos passeios dos logradouros públicos, cercamento de logradouros públicos, numeração predial e identificação dos logradouros públicos e sobre a entrega de correspondência;

III. lazer, cultura, sossego e turismo, incluindo temas diversos, tais como sossego, espaços culturais e de lazer, transversalidade do turismo, esporte e cultura;

IV. mobilidade urbana, incluindo dispositivos sobre transporte público, acessibilidade, estacionamentos;

V. obras e edificações na convivência;

VI. meio ambiente, em especial medidas específicas de combate à poluição, tanto do ar quanto sonora;

- VII. participação social, colaboração e voluntariado;
- VIII. sanções positivas, tais como o reconhecimento e a premiação de boas práticas na convivência democrática;
- IX. mediação de conflitos, penalidades e revogações de leis consolidadas a este Projeto de Lei Complementar.

Entendendo que o Direito está ampliando suas funções, deixando de ser meramente repressivo e punitivo para se tornar um instrumento de promoção das mudanças necessárias na sociedade, incluímos, neste Projeto de Lei Complementar, canais de diálogo, de reparação de dano, de prêmios pela preservação ambiental, ultrapassando o confronto entre conduta e penalidade.

Para esse fim, institucionalizamos as centrais de mediação de conflito, um instrumento capaz de propiciar que os envolvidos em situações conflituosas conversem e cheguem a pactos de convivência que dispensem a aplicação da multa, que busquem a reparação de danos, a cessação ou redução de conflitos ou danos. As Centrais de mediação de conflito não intervirão em ações ilícitas de caráter penal e suspenderão a aplicação das penalidades, enquanto estiverem perseguindo a mediação do conflito.

Buscamos estimular a participação da sociedade na elaboração de programas, planos, ações e políticas públicas do Município de Porto Alegre e o trabalho voluntário de pessoas físicas ou de organizações não governamentais em diversas atividades voltadas ao desenvolvimento social e comunitário do Município.

Incluímos ainda sanções premiaias ou positivas na legislação municipal, buscando reconhecer o trabalho individual ou coletivo, por meio de selo, de certificado ou diploma de cidadania, de empresas, condomínios ou entidades civis que promovam ações estimuladoras da boa convivência.

Mas todo esse trabalho não atingiria seu grande objetivo se não buscássemos revisar o serviço de fiscalização, criando o suporte necessário para dar efetividade a esta Lei Complementar Municipal.

Estamos propondo uma atuação integrada e unificada dos agentes fiscais do Município, por meio de vistorias de rotina, na verificação de denúncias ou atendendo aos registros de ocorrências administrativas elaboradas pela Guarda Municipal. O trabalho integrado proposto busca centralizar a maioria dos agentes fiscais em um único comando, realizando, assim, durante uma vistoria, verificação de situações das mais variadas, tais como infrações ambientais, de acessibilidade, de urbanismos, dentre outros. Com essa reorganização, buscamos otimizar o serviço de fiscalização posto à disposição dos porto-alegrenses.

Buscaremos, ainda, como medida de apoio aos agentes fiscais, o trabalho conjunto com a Guarda Municipal que, por meio do registro de ocorrências percebidas em sua ronda, informará aos agentes fiscais situações em desacordo com esta Legislação e que deverão ser vistoriadas.

No que se refere às multas, estamos atualizando o valor das multas estabelecidas no atual Código de Posturas, retirando-lhes a insignificância e colocando-as num patamar que propicie que as multas sejam orientadoras de condutas, uma vez que não será mais fácil pagar a multa do que mudar de postura diante do outro.

São estas, Senhor Presidente, as considerações que faço, ao mesmo tempo em que submeto o Projeto de Lei Complementar à apreciação dessa Casa, aguardando breve tramitação legislativa e a necessária aprovação da matéria.

Atenciosas saudações

José Fortunati,
Prefeito.

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº /14

Institui o Código Municipal de Convivência Democrática e revoga as leis que refere.

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Código Municipal de Convivência Democrática, visando a promover a convivência democrática entre as pessoas e o Poder Público por meio do respeito e do cumprimento de regras e condutas que dispõe.

Parágrafo único. O cumprimento das condutas previstas neste Código de Convivência Democrática não exime do cumprimento das demais regras municipais.

Art. 2º Os princípios gerais que regem este Código, sem o prejuízo de outros princípios específicos, são:

- I – proteção aos direitos humanos;
- II – proteção à dignidade da pessoa humana;
- III – respeito;
- IV – solidariedade;
- V – ética;
- VI – sustentabilidade;
- VII – paz e segurança social;
- VIII – inclusão social;
- IX – transparência da gestão pública;
- X – efetividade do Poder Público;
- XI – democracia.

Art. 3º Para os fins do disposto neste Código, considera-se fundamental:

I – a responsabilidade conjunta das pessoas e do Poder Público no processo de construção da convivência democrática;

II – a transformação dos conflitos com base no diálogo, na conciliação, na mediação e na restauração da convivência;

III – a responsabilidade de todos com a segurança e com a preservação do espaço e equipamento público, do patrimônio cultural e do meio ambiente;

IV – o desenvolvimento sustentável; e

V – o desenvolvimento do sentimento de necessidade do cuidado dos outros e da cidade como gostaríamos de ser cuidados.

TÍTULO II DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

CAPÍTULO I DOS DIREITOS HUMANOS, DA SEGURANÇA PÚBLICA, DA EDUCAÇÃO PARA CIDADANIA E DA INCLUSÃO SOCIAL

Seção I Da Proibição à Discriminação e da Proteção aos Grupos Sociais Vulneráveis

Art. 4º O Poder Público protegerá os direitos das pessoas, dando especial atenção àquelas em estado de vulnerabilidade, e estimulará a sua inclusão social.

Art. 5º Ficam proibidas quaisquer formas de discriminação, tais como por etnia, raça, condição social, idade, deficiência, condição física, doença, orientação sexual ou opção religiosa.

Infração: média para pessoa física.
grave para pessoa jurídica

Art. 6º Fica assegurado o acesso de ministros de qualquer culto à rede hospitalar, a casas de repouso, clínicas geriátricas, asilos ou albergues, desde que com a devida anuência do paciente ou de seu responsável, nos horários de visitas determinados pelo administrador ou quando solicitado pelos paciente ou seus responsáveis, para fins de assistência religiosa.

Parágrafo único. O exercício religioso não poderá colocar em risco a segurança do ambiente hospitalar.

Infração: média

Art. 7º Toda pessoa pode denunciar situação de exploração, abandono, tortura ou violência sexual, física ou psicológica, contra:

I – as pessoas e, em especial, os idosos, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, as crianças ou os adolescentes, por meio do Disque 100 – Disque Direitos Humanos; e

II – mulheres, por meio do Disque 180 – Central de Atendimento à Mulher.

Art. 8º O Poder Público orientará a participação das pessoas no processo de inclusão social da população em situação de rua, solicitando que estas colaborem no sentido da:

I – comunicação dos casos constatados aos órgãos responsáveis, tais como o Conselho Tutelar ou de Assistência Social, pelo número telefônico 156;

II – orientação da população em situação de rua a procurar auxílio nos órgãos de assistência social; e

III – não fornecimento de auxílio em dinheiro a essa população.

~~Art. 9º Fica proibida a comercialização, a distribuição, a exposição ou a utilização:~~

~~I de símbolos que remetam a práticas discriminatórias ou à apologia à discriminação étnica ou por cor e à intolerância; e~~

~~II de material escolar que contenha qualquer tipo de imagem que estimule a violência ou a exploração sexual.~~

~~Infração: leve para pessoa física.
grave para pessoa jurídica~~

Art. 10. O Executivo Municipal realizará, a cada 4 (quatro) anos, no segundo ano de cada gestão, pesquisa de vitimização, buscando avaliar a evolução da violência na Cidade.

Seção II Da Acessibilidade

Art. 11. Na defesa dos direitos humanos, devem ser observadas as legislações federal, estadual e municipal sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Terão atendimento prioritário e adequado os idosos, as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e as gestantes, em filas de atendimento ordinário, nas repartições públicas, nos estabelecimentos bancários e comerciais, nos hospitais e nos postos de saúde.

§ 1º Considera-se idosa a pessoa que com 60 (sessenta) anos de idade ou mais.

§ 2º Considera-se gestante, para efeitos deste artigo, a mulher cujo aspecto físico permita identificação visual da gravidez ou a mulher que faça prova do estado de gravidez.

§ 3º Os locais citados no *caput* deste artigo deverão possuir afixados, em local de fácil visibilidade, avisos de orientação ao público sobre atendimento prioritário.

§ 4º Excetua-se ao disposto neste artigo o atendimento nas emergências dos estabelecimentos de saúde, quando deverão ser observadas as regras de prioridade estabelecidas por critérios médicos.

§ 5º Entende-se por atendimento prioritário e adequado aquele que impede que as pessoas descritas no *caput* deste artigo aguardem de pé por tempo excessivo o atendimento que ser priorizado.

Infração leve para o disposto no § 3º.

Infração: Média para o disposto no *caput* do artigo.

Art. 13. Os Centros de Formação de Condutores – CFCs – deverão colocar à disposição de seus usuários, nos termos de legislação municipal específica:

I – veículos adaptados para atendimento das pessoas com deficiência física; e

II – tradutor de Língua Brasileira de Sinais, para pessoas com deficiência auditiva.

Infração: Média

Art. 14. Fica determinada a instalação de brinquedos adaptados e que permitam sua utilização com autonomia por crianças com deficiência em áreas de lazer em que haja brinquedos para crianças sem deficiência.

Infração: leve.

Art. 15. O Executivo Municipal providenciará adaptação dos sanitários públicos ao acesso e ao uso por pessoas com deficiência.

Seção III Da Saúde

Art. 16. O atendimento do Sistema Único de Saúde – SUS –, no Município, terá acesso universal, não podendo ser diferenciado para usuários com ou sem planos de saúde privados.

Infração: Média

Art. 17. O Executivo Municipal deverá solicitar ao usuário do SUS que possuir convênio de assistência médica privada que informem o convênio no setor competente.

§ 1º A falta da comprovação ou da informação do convênio a que se refere o *caput* deste artigo não inviabilizará o pronto atendimento do usuário pelo SUS.

§ 2º Os gestores do SUS buscarão o ressarcimento dos valores do atendimento devido pelas operadoras de planos privados de saúde ao Fundo Municipal de Saúde.

Art. 18. Os motéis e similares devem fornecer, gratuitamente, preservativos masculinos e femininos aos seus clientes.

Infração: média

Art. 19. Fica estabelecida a distribuição gratuita de preservativos masculinos e femininos nas unidades de saúde.

Art. 20. Fica proibida a distribuição promocional e gratuita de cigarros ou assemelhados por fabricantes, distribuidores ou representantes comerciais.

Infração: média.

Art. 21. Fica proibido o uso de cigarros ou de qualquer outro produto fumígeno, derivado ou não do tabaco, em recintos coletivos públicos ou privados.

§ 1º Os responsáveis pelos recintos citados no *caput* deste artigo ficam obrigados a afixar, em locais visíveis ao público, avisos da proibição.

§ 2º Aplica-se o disposto no *caput* deste artigo aos recintos de uso coletivo, total ou parcialmente fechados em qualquer dos seus lados por parede, divisória, teto ou telhado onde haja permanência ou circulação de pessoas.

§ 3º Consideram-se recintos de uso coletivo, dentre outros, os ambientes de trabalho, de estudo, de cultura, de culto religioso, de lazer, de esporte ou de entretenimento, áreas comuns de condomínios, bares, lanchonetes, boates, restaurantes, hotéis, centros comerciais, bancos, supermercados, açougues, padarias, farmácias, repartições públicas, instituições de saúde, espaços de exposições, veículos de transporte público, viaturas oficiais de qualquer espécie.

§ 4º Excetua-se do disposto no § 3º deste artigo os recintos de uso coletivo religioso, quando a utilização do produto fumígeno for parte do culto ou ritual religioso.

Infração: leve para o disposto no § 1º do art. 21;
leve para o fumante que infringir o disposto no *caput* do art. 21; e
média para o responsável pelo recinto onde for descumprido o disposto no *caput*.

Art. 22. Fica proibido originar ou emitir falso alarme, tal como trote, para os serviços públicos prestados no Município de Porto Alegre.

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, considera-se falso alarme qualquer comunicação que noticie de forma intencional fato ou informação inverídica.

Infração: leve

Art. 23. O Executivo Municipal desenvolverá e incentivará campanhas periódicas de:

I – incentivo à doação de órgãos, de tecidos, de sangue e de medula;

II – prevenção de doenças sazonais ou epidêmicas;

III – informação sobre a prevenção de doenças contagiosas;

IV – orientação quanto à necessidade de denúncia, por partes dos profissionais da Saúde, quando constatada, nos atendimentos, violência doméstica ou violência praticada contra crianças, adolescentes, idosos ou pessoas com deficiência.

Subseção Única **Dos cartazes informativos**

Art. 24. As empresas prestadoras de quaisquer serviços cujos produtos ou procedimentos utilizados, comprovadamente, possam ser causadores de doenças ou problemas de saúde ficam obrigadas a informar a seus clientes sobre esses possíveis danos.

Infração: leve

Art. 25. As estéticas e estabelecimentos similares que ofereçam serviços de manicuro ou pedicuro ou de tatuagem devem conter afixados, em locais visíveis ao público, avisos sobre as medidas necessárias para se evitar o contágio por hepatite ou por outras doenças transmissíveis pelos materiais utilizados.

Infração: leve

Art. 26. Os centros desportivos ou locais de prática de exercícios devem conter afixados, em locais visíveis ao público, avisos orientando quanto:

I – à necessidade da realização de alongamentos musculares de forma adequada à prática de esportes; e

II – à necessidade de ingestão de água para repor os líquidos perdidos durante o esforço físico.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo aplica-se aos espaços públicos abertos de realização da prática esportiva.

Infração: leve

Art. 27. Fica obrigatória a afixação, em local visível ao público, nos hospitais, pronto atendimento de emergência e nas funerárias, de avisos com informações relativas ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não – Seguro DPVAT, instituído por legislação federal.

Infração: média

Seção IV

Da Educação

Art. 28. Os estabelecimentos de educação infantil e de ensino fundamental, médio, técnico e, no que couber, superior contribuirão com a educação para a cidadania, promovendo debates, palestras ou atividades extracurriculares sobre temas relacionados aos direitos humanos e relações étnicorraciais, à educação sexual, ao envelhecimento saudável, à educação no trânsito, à ecologia, ao meio ambiente, à preparação ao mercado de trabalho, ao empreendedorismo e à convivência democrática.

Infração: leve

Art. 29. O Executivo Municipal disponibilizará ou divulgará cartilhas sobre direitos humanos e normas de convivência democrática.

Art. 29. Os estabelecimentos de ensino deverão utilizar-se da tecnologia assistiva na educação.

Parágrafo único. Para fins deste artigo, entende-se por tecnologia assistiva os recursos e serviços que contribuem para proporcionar ou ampliar habilidades funcionais de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Infração: média

Art. 30. Os estabelecimentos de ensino devem, dentre outras medidas:

I – garantir acessibilidade universal, proporcionando-lhes facilidade de acesso às áreas de ensino, de pesquisa, de refeição ou de lazer;

II – dispor de sanitários adaptados para pessoas com deficiência;

III – disponibilizar móveis e equipamentos adequados para o uso de alunos canhotos, cadeirantes ou obesos.

Infração: média

Art. 31. Fica assegurada ao educando a transferência de datas de trabalhos, exames acadêmicos ou quaisquer atividades curriculares que

tenham critérios de avaliação por nota para dias não coincidentes com períodos de guarda religiosa.

Parágrafo único. Para fins de utilização do direito assegurado no *caput* deste artigo, o educando ou seu responsável deverá declarar, na ocasião da matrícula ou em período hábil definido pelo órgão responsável, a sua opção religiosa.

Infração: média

Art. 32. As instituições de ensino que se utilizarem sistema de vigilância e monitoramento de sala de aulas por meio gravação de imagens deverão informar aos alunos e professores sobre a adoção do sistema.

Infração: média

Art. 32. As instituições de educação infantil e de ensino fundamental, médio e técnico devem desenvolver atividades que estimulem o respeito entre os educandos e profissionais da educação e atividades *antibullying*.

Infração: média

Art. 33. As escolas devem observar as normas para o controle da comercialização e disponibilização de produtos alimentícios e de bebidas em seus bares e cantinas, nos termos da Lei nº 10.167, de 24 de janeiro de 2007.

Infração: leve

Art. 34. Fica assegurado aos alunos dos estabelecimentos da rede de ensino o direito de se organizarem, com ampla liberdade de funcionamento, em grêmios estudantis.

Infração: leve

Subseção Única

Da Transversalidade nos Cuidados da Saúde do Educando

Art. 35. As Secretarias Municipais de Educação e de Saúde devem promover ação intersetorial para avaliação anual do estado geral de saúde dos alunos matriculados na educação infantil e no ensino fundamental e especial da rede pública municipal de ensino.

Parágrafo único. A avaliação do estado geral de saúde dos alunos deverá incluir, no mínimo, verificação oftalmológica, auditiva, de anemia falciforme e da pediculose.

CAPÍTULO II

DA CONVIVÊNCIA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS E PRIVADOS

Seção I

A Cidade como Espaço de Convivência e Respeito

Art. 36. A Cidade e seus espaços é o lugar do convívio da sociedade, de interação com a diversidade, do diálogo entre os diversos segmentos sociais e culturais e da concretização da convivência, da expressão artística e criativa e de valores democráticos, tais como os da cidadania, de respeito e de civismo.

Art. 37. A Cidade é formado por espaços de uso público ou privado de apropriação coletiva ou individual, nos quais ocorrem práticas sociais, culturais, econômicas, sendo que:

I – o espaço público estatal – espaço público - é o lugar de uso comum de todos ou de uso especial e, respectivamente, de acesso geral ou restrito, nos termos da destinação do bem.

II – espaço privado de uso público, com acesso nos termos de regulamento próprio, é o lugar que reúne particulares para fins específicos e no âmbito de sua autonomia privada, sendo vedada a discriminação de acesso por questões étnicas, de cor, orientação sexual, gênero, condição física ou quais quer outra forma de discriminação.

III – o espaço privado de uso coletivo é o lugar de acesso restrito nos termos de sua regulamentação, observando-se as regras de vizinhança e posturas municipais adequadas à destinação do espaço privado, vedada a discriminação de acesso por questões raciais, de orientação sexual ou de condição física ou quaisquer outra forma de discriminação;

IV – o espaço privado e de uso e acesso privado é o lugar da individualidade, respeitando-se os direitos individuais, as regras de vizinhança e posturas municipais adequadas à destinação do espaço privado.

§ 1º. O uso dos espaços de que trata esse artigo deve se dar observando as regras de convivência e a ponderação dos princípios constitucionais aplicáveis a cada convívio.

§ 2º O uso de forma privada de espaços deve ser avaliado economicamente e os recursos auferidos revertidos para a sociedade.

Seção II

Das Restrições de Uso dos Espaços Públicos

Art. 38. É livre o acesso aos bens imóveis públicos municipais de uso especial no horário de expediente ou de visitação, nos termos do seu regulamento.

Parágrafo único. Para fins deste artigo, bens imóveis públicos municipais de uso especial são os bens pertencentes ao Município de Porto Alegre com destinação específica, tais como museus, bibliotecas públicas, ou os utilizados como sedes da administração direta ou indireta.

Art. 39. É livre o acesso geral aos bens públicos municipais de uso comum, observando-se à destinação própria e à regulamentação geral de ordem pública, no tocante à preservação, à segurança, à higiene, à saúde, ao respeito.

§ 1º Para fins desta Lei Complementar, os bens públicos municipais de uso comum são os espaços públicos destinados ao uso geral da sociedade, tais como os logradouros públicos, becos, viadutos, calçadas, parques, praças, jardins, áreas verdes complementares, praias, arroios, lagos, dentre outros.

§ 2º Os bens públicos municipais de uso comum são lugares de convivência social e democrática, nos quais é devido o respeito à diferença, onde todos, independente da orientação sexual, da vestimenta religiosa, da etnia, da situação econômica, do estilo, de ser ou não pessoa com deficiências ou com mobilidade reduzida, têm direito de fruição.

Seção II

Do valor econômico do espaço público

Art. 40. Poderá ser autorizado uso privado de bens públicos municipais de uso comum ou uso especial – espaço público -, nos termos, prazos e condições estabelecidas na autorização municipal que conceder o uso precário.

§ 1º O uso privado de espaço público se dará:

I – de forma onerosa e por meio de licitação, excetuando-se do processo licitatório, dentre outros similares:

a) o uso de calçada fronteira a bares autorizados à colocação de mesas e cadeiras diante de seus estabelecimentos;

b) o administrado que já detenham alvará de localização e funcionamento para comércio ambulante em ponto fixo, quando da publicação desta Lei Complementar, sendo que os futuros obedecerão às licitações; e

c) os eventos temporários, tais como feiras, maratonas e outros eventos que se utilizarem dos espaços de uso comum do povo com fins lucrativos ou com divulgação promocional;

d) a cessão de uso de parte de logradouro público para instalação de guaritas de segurança, de tapumes, objetivando o isolamento de canteiros de obras, e de outros equipamentos;

e) o uso de terrenos públicos lindeiros;

II – de forma não onerosa quando se tratar de artistas de rua, de eventos institucionais ou de feiras ou eventos comunitários.

§ 2º A autorização de uso privado de bens públicos municipais de uso comum não poderá impedir:

I – a fruição da destinação do bem público pela sociedade; e

II – o exercício do direito ao sossego da vizinhança.

§ 3º O valor para autorização de uso de mesas em cadeiras em bens de uso comum dar-se-á por unidade de mesas e de assentos autorizados.

§ 4º Não será cobrada retribuição onerosa para colocação de ombrolones com suporte com haste única, sendo que estes devem ser colocados a 1,90 (um vírgula noventa) metros de altura do piso.

§ 5º A definição da retribuição onerosa e da forma de pagamento da cessão de uso prevista no inc. I do § 1º deste artigo será nos termos da regulamentação deste dispositivo.

§ 6º As autorizações serão anuais para os casos em que não houver licitação e de cinco anos para a concessão de uso estabelecida mediante licitação, sendo que os valores, fixados em UFMs, serão revisados na renovação da autorização.

§ 7º As receitas oriundas das concessões de uso estabelecidas neste artigo serão depositados em fundo especial, destinado a financiar políticas de qualificação e manutenção dos espaços públicos de uso comum, gerido por comitê que reúna representantes de todos os órgãos municipais que tenham atribuições de manutenção de logradouros públicos ou que exerçam atividades nos espaços públicos.

Art. 41. Nos espaços públicos de uso comum é proibido:

I – efetuar escavações;

~~II – remover ou alterar a pavimentação, levantar ou rebaixar pavimento, passeios ou meio fio;~~ efetuar carga e descarga no período compreendido entre as 23 horas e 8 horas.

III – fazer ou lançar condutos ou passagens de qualquer natureza, de superfície, subterrânea ou elevada, ocupando ou utilizando os logradouros públicos;

IV – obstruir ou concorrer, direta ou indiretamente, para a obstrução de valos, calhas, bueiros ou bocas de lobo ou impedir, por qualquer forma, o escoamento das águas;

V – despejar águas servidas ou resíduos domésticos, comerciais, industriais, hospitalares ou da construção civil;

VI – lavar os passeios com água corrente potável;

VII – banhar animais ou lavar veículos;

VIII – efetuar preparo de argamassa ou outros produtos assemelhados;

IX – depositar materiais de construção ou resíduos senão o tempo necessário para sua descarga e remoção;

X – transportar argamassa, areia, aterro, serragem, cereais ou outros resíduos em veículos inadequados ou de forma que prejudiquem a limpeza e a segurança urbana;

XI – efetuar reparos em veículos, excetuando-se os casos de emergência;

XII – embaraçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de transeuntes ou veículos nos logradouros públicos;

XIII – instalar ou colocar mesas, cadeiras, estandes de exposição de produtos, churrasqueiras, floreiras ou elementos similares;

XIV – expor mercadorias, mesmo que utilizando fachadas da loja;

XV – plantar árvores ou plantas arbustivas;

XVI – usar correntes ou artefatos similares ou elementos construtivos para proteção de canteiros ou de áreas verdes das vias ou das calçadas públicas e de elementos do mobiliário urbano;

XVII – utilizar escadas, balaústres de escadas, balcões ou janelas com frente para logradouro, para secagem de roupa ou para colocação de vasos, floreiras ou quaisquer outros objetos que apresentem perigo para os transeuntes;

XVIII – fazer varredura do interior dos prédios, terrenos e veículos para as vias públicas sem a devida coleta de resíduos;

XIX – colocar toldos sobre os passeios qualquer que seja o material empregado;

XX – utilizar os logradouros públicos para a prática de jogos ou desportos fora dos locais determinados;

XXI – utilizar ou retirar, para qualquer finalidade, água das fontes, piscinas ou espelhos d'água localizados em logradouros públicos;

XXII – atear fogo fora dos locais determinados para esse fim;

XXIII – urinar, escarrar ou defecar;

XXIV – ouvir música em desacordo com a legislação vigente;

XXV – jogar resíduos em terrenos baldios, observando-se, ainda, o Código de Limpeza Urbana;

XXVI – utilizar quadras de esportes e pistas de esquite, no horário compreendido entre às 22 (vinte e duas) e às 7 (sete) horas, salvo o disposto no art. 140 desta Lei Complementar.

§ 1º A instalação de elementos nos passeios não poderá bloquear ou dificultar a passagem de transeuntes, em especial de pessoas com deficiência física ou com mobilidade reduzida, nem obstruir a visibilidade dos motoristas, especialmente quando se situar em confluência de ruas.

§ 2º Para fins do inc. XIII a limpeza do passeio e dos elementos instalados serão de responsabilidade dos autorizados.

§ 3º A vedação de utilização de fogos de artifício em logradouros inclui a queima de fogos de artifício em portas, janelas e terraços em direção à via pública, nos termos da legislação federal que disciplina a fabricação, o comércio e o uso de artigos pirotécnicos.

§ 4º As ações previstas nos incisos I, II, III, IX, XII, XIII, XIV, XVI, XIX e XX poderão ser realizadas, nos logradouros públicos, pelo munícipe, quando autorizado pelo Executivo Municipal.

Infração: leve para pessoa física; e
Média para pessoa jurídica.

Art. 42. A publicidade nos espaços públicos deve observar a legislação específica que regulamenta os veículos publicitários e fixa penalidades.

~~pintar, colar ou fixar, mesmo que com a utilização de colunas, cabos, cavaletes, fios ou outros meios, anúncio publicitário de qualquer tipo, inclusive os de cunho eleitoral ou de protesto, salvo com autorização municipal, em:~~

~~I – elementos do mobiliário urbano e das redes de infraestrutura aparentes, tais como postes, pavimentos, túneis, viadutos, pistas de rolamento, rótulas, passarelas, nos abrigos dos pontos de embarque e desembarque de ônibus;~~

~~II – árvores, parques, praças, jardins, ou canteiros;~~

~~III – obras de arte e monumentos públicos; e~~

~~IV – muros e fachadas de próprios municipais.~~

~~§ 1º Execetua-se do *caput* deste artigo os anúncios de eventos ou campanhas de assistência social, de saúde, de programas governamentais e aqueles referentes à adoção de áreas, de monumentos ou do elemento de mobiliário urbano, nos termos da regulamentação do Executivo Municipal.~~

~~§ 2º As penalidades estabelecidas para este artigo serão aplicáveis à empresa que efetuou a divulgação do evento ou produto e, solidariamente, ao representante do produto no Município de Porto Alegre ou ao produtor ou organizador do evento em divulgação.~~

~~Infração: — Leve para pessoa física; e~~

~~————— Grave para pessoa jurídica.~~

~~**Art. 43.** Fica proibido divulgar, de qualquer forma, anúncios publicitários em prédios particulares ou nos muros destes sem expressa autorização do proprietário e em desacordo com a legislação vigente, especialmente a lei que regulamenta os veículos publicitários e fixa penalidades.~~

~~Infração para os casos não previstos na Lei que fixa penalidades para os veículos publicitários: — leve para pessoa física; e~~

~~————— Média para pessoa jurídica.~~

Seção III

Do cuidado com a Cidade

Art. 44. Todos devem zelar pela preservação, conservação, higiene e segurança do espaço público, colaborando ainda com o sossego dos moradores do entorno.

Parágrafo único. Para fins do *caput* deste artigo, consideram-se atitudes de conservação, de higiene e de segurança do espaço, dentre outras:

I – não colocar objetos ou elementos que possam causar acidentes, principalmente para deficientes visuais, crianças ou outras pessoas com dificuldade de locomoção;

II – comunicar as autoridades competentes sobre situações de risco ou que possam causar perigo aos usuários do espaço público;

III – recolher as fezes de seus animais de estimação, nos termos da legislação específica; e

IV – descartar os resíduos sólidos nos locais destinados para a sua coleta.

Art. 45. O Poder Executivo integrará suas intervenções nos logradouros públicos, garantindo a transversalidade na atuação no espaço público.

Parágrafo único. Para fins do disposto no *caput* deste artigo, as obras municipais nos logradouros públicos dependerão de licenciamento, dispensado o pagamento das taxas respectivas.

Subseção I

Dos Eventos nos Espaços Públicos

Art. 45. A realização de eventos de lazer, de desporto ou de cultura, de feiras ou atividades de caráter institucional, comunitário, econômico, político ou partidário dependerá de autorização do Executivo Municipal.

§ 1º Havendo a instalação de palcos, de palanques, ou de outros elementos nos espaços públicos, devem ser observadas as seguintes condições:

I – garantia de mobilidade local;

II – garantia de que as estruturas ou elementos instalados, quando houver, não criem obstáculos não perceptíveis por pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida;

III – conservação do calçamento, do ajardinamento e o escoamento das águas pluviais;

IV – manutenção da limpeza do local;

V – remoção das estruturas ou elementos utilizados no prazo estabelecido na autorização do Executivo Municipal; e

VI – atendimento aos requisitos técnicos e de segurança exigidos e específicos para cada evento.

§ 2º Vencido o prazo estabelecido no inc. V do § 1º deste artigo, o Executivo Municipal promoverá a remoção das instalações ou elementos, cobrando do responsável, além da respectiva multa, eventuais despesas de remoção e de destinação de material.

§ 3º Havendo fins lucrativos ou promoção de empresa ou marca, o Executivo estabelecerá a retribuição onerosa para a cessão de uso do espaço público correspondente à área utilizada, tanto para evento quanto para o espaço publicitário, nos termos previstos no art. 40 desta Lei Complementar e na regulamentação deste dispositivo.

§ 4º O Executivo Municipal facilitará o uso de espaços públicos com feiras ou eventos comunitários, objetivando a inclusão e a inteiração social e cultura e a segurança pública.

§ 5º As regras gerais estabelecidas neste artigo aplicam-se aos espaços públicos que detenham regulamentação específica, respeitado-se as restrições de uso estabelecidas para aqueles espaços públicos.

§ 6º O Executivo Municipal cobrará:

I - o ressarcimento pelo conserto dos estragos verificados no espaço público cuja responsabilidade seja do autorizado; e

II – preço público pela limpeza pública, quando os autorizados não se responsabilizarem pela respectiva limpeza.

Infração: Média.

Art. 46. A colocação de caçambas estacionárias, nos logradouros públicos, dar-se-á nos termos da legislação vigente, incluindo as penalidades.

Art. 47. A instalação de guaritas de segurança privada em logradouros públicos, exceto em praças e parques, para serviços de vigilância

particular fica permitida, desde que observado o modelo padronizado e nos termos da autorização municipal.

§ 1º A instalação, a manutenção e a renovação das guaritas ocorrerão às custas das comunidades interessadas.

§ 2º As guaritas de segurança deverão ser instaladas de modo a não prejudicar a visibilidade dos motoristas e a circulação de transeuntes, assegurando-se a acessibilidade de pessoas com deficiência.

§ 3º As guaritas abandonadas ou em mau estado de conservação ou sem autorização de instalação deverão ser removidas pela comunidade responsável ou, caso contrário, poderão ser removidas pelo Executivo Municipal, caso em que os custos serão cobrados dos responsáveis pela instalação da guarita, observado o devido processo administrativo.

§ 4º A instalação de guaritas em logradouros públicos deverá ser autorizada pela Secretaria municipal de Urbanismo em processo administrativo instruído com anuência do proprietário do imóvel fronteiro e cópia de contrato de prestação de serviço de segurança privada, ouvidos o órgão de segurança municipal competente e a EPTC.

Infração: média

Ar. 48. Os parques urbanos deverão possuir, no mínimo, um conjunto de sanitários públicos e acessíveis.

Art. 49. A instalação de elementos de mobiliário urbano, de redes de infraestrutura e de vegetação, nos passeios, deverá preservar o deslocamento, a acessibilidade e a segurança dos transeuntes.

Parágrafo único. Para fins do *caput* deste artigo, a rede de iluminação deverá priorizar a iluminação do trajeto dos transeuntes.

Infração: média.

Art. 50. O uso de bicicletas, esquetes ou equipamentos similares deverá dar-se na mesma velocidade do pedestre, quando em praças ou parques de uso compartilhado com pedestre.

Infração: leve

Subseção II

Dos Espaços Públicos Residuais

Art. 51. Os espaços públicos residuais consistem nas porções de espaço público derivadas de áreas remanescentes do processo formal de uso e ocupação do solo e que se encontram ociosos e sem adoção por entidade.

§1º Os espaços públicos residuais, definidos no *caput* deste artigo, serão prioritariamente utilizados para o exercício de práticas sociais, de lazer, recreação, interação social, valorização do patrimônio cultural e ambiental por meio de usos e ocupações provisórias, nos termos da regulamentação.

§ 2º os espaços públicos residuais terão o uso e ocupação provisória autorizada em processo administrativo.

§ 3º Os espaços públicos residuais devem compor o Programa de Espaços Abertos, nos termos do art. 5º da Lei Complementar nº 434, 1º de dezembro de 1999.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica aos espaços públicos de interesse para concessão de direito real de uso.

Art. 52. Os espaços públicos residuais de que trata esta Subseção poderão receber o trabalho voluntário de pessoas físicas ou de organizações não governamentais, objetivando a qualificação e o embelezamento do espaço por meio de intervenções reversíveis.

Parágrafo único. O trabalho voluntário de que trata o *caput* deste artigo dar-se nos termos do art. 150 desta Lei Complementar.

Art. 53. Os espaços públicos residuais ociosos, utilizados nos termos desta Subseção, devem ser mantidos limpos pelo autorizado e em condições de uso coletivo e fruição até destinação específica, nos termos da autorização de uso.

Parágrafo único. Para fins de gestão do espaço, poderá ser colocada placa indicativa da destinação provisória do espaço até a destinação específica.

Subseção III

O Uso do Espaço Público para a Prática de Atos Religiosos

Art. 54. Os espaços públicos em que houver manifestações religiosas, seus seguidores devem observar a limpeza urbana, o controle da emissão de ruídos e a preservação do meio ambiente.

§ 1º Para fins do disposto no *caput* deste artigo, as práticas religiosas devem ser compatíveis com a preservação do meio ambiente, promovendo:

I - a substituição de pratos ou embalagens de plástico por folhas de bananeira ou outras folhas;

II - a utilização de utensílios naturais, tais como casca de coco, ou feitos em madeira, papel ou outros materiais biodegradáveis;

III - o derramamento do líquido das garrafas na volta da oferenda, recolhendo os vasilhames;

IV - a entrega de animais sacralizados e de oferendas em áreas distantes de residências, escolas, creches, instituições públicas ou espaços comerciais, evitando logradouros pavimentados e de grande afluência de público;

V - o acendimento de velas, antes da oferenda, nos congas e quartos de santo, jamais junto a folhas, raízes ou ocos de árvores; e

§ 2º Fica vedado nas oferendas:

I - o uso de copos e garrafas de vidro, alguidá, quartinha, tigelas de porcelana, imagens de gesso ou de louça nas oferendas depositadas nos logradouros públicos; e

II - o enterro de animais sacralizados em logradouros ou em praças ou parques urbanos.

§ 3º A realização de cultos, oferendas e trabalhos de religiosos devem estar em perfeita harmonia com o ambiente natural e com as comunidades

frequentadoras das áreas públicas, a fim de que haja equilíbrio e sintonia entre todos.

§ 4º O Executivo Municipal demarcará, por meio de decreto, áreas para a prática de oferendas realizadas por religiosos no exercício de seus rituais.

Infração: leve

Art. 54 –A Nas manifestações religiosas, em espaços públicos ou privados, deve-se preservar o conforto sonoro da vizinhança, observando-se o horário de repouso para a emissão de ruídos de sinos, cânticos, percussão ou outros atos que produzam desconforto sonoro.

Infração: leve

Seção IV

Da Conservação e Preservação dos Passeios dos Logradouros Públicos

Art. 55. Os proprietários de terreno situados em logradouros públicos que possuam meio-fio são obrigados a executar a pavimentação do passeio fronteiro a seus imóveis e mantê-lo em perfeito estado de conservação, nos termos estabelecidos pela legislação específica vigente.

Parágrafo único. A pavimentação dos passeios deve observar os critérios e os padrões técnicos e ambientais estabelecidos, por meio de decreto, pelo Município de Porto Alegre.

Infração: leve para pessoa física; e

Média para pessoa jurídica.

Art. 56. Os passeios dos parques urbanos, praças, verdes complementares, deverão ser pavimentados para uso adequado dos pedestres, contemplando condições de acessibilidade, nos termos da legislação vigente.

Seção IV

Da Arborização

Art. 57. Cabe ao Executivo Municipal promover a implantação e a gestão da arborização dos logradouros públicos, nos termos desta Seção e em observância à legislação vigente.

Art. 57-A. Cabe ao munícipe e ao Poder Público zelarem pela arborização pública.

Art. 58. A poda ou a supressão de vegetais deve se dar nos termos da legislação vigente.

Art. 59. As empresas públicas, particulares ou organizações não governamentais que desejarem distribuir mudas de vegetais à população deverão solicitar, ao órgão ambiental do Município de Porto Alegre, orientação sobre o plantio em áreas particulares e sobre as espécies de vegetais que poderão ser distribuídas.

Parágrafo único. As empresas públicas, particulares ou organizações não governamentais entregarão, juntamente com as mudas, folheto informativo contendo as orientações de plantio e manutenção do vegetal.

Infração: média

Art. 60. Os municípios que desejarem a arborização do passeio fronteiro a sua propriedade deverão solicitar o plantio ao órgão ambiental do Município de Porto Alegre que o efetuará nos termos do Plano Diretor de Arborização Urbana de Porto Alegre.

Parágrafo único. Nos passeios públicos em que houver plantio de vegetal, o proprietário do imóvel fronteiro deverá construir um canteiro, desprovido de mureta ou cercas, em torno dos vegetais, nos termos da regulamentação deste artigo.

Infração: leve, inclusive para o plantio sem autorização

Art. 61. As ações de arborização deverão:

I – garantir a acessibilidade, evitando plantio de vegetais tecnicamente inadequados; e

II – ser compatíveis com outras necessidades urbanas, tais como segurança pública e salubridade.

Art. 62. Os resíduos das podas e de remoção de vegetação deverão ter destinação ambiental adequada, visando ao seu reaproveitamento.

Parágrafo único. Para fins do disposto no *caput* deste artigo, os resíduos com valor econômico ou com potencial de reaproveitamento deverão ter o seu aproveitamento econômico revertido para a coletividade.

Infração: leve para pessoa física; e

Média para pessoa jurídica.

Seção V

Do Cercamento de Logradouros Públicos

Art. 63. As praças e parques urbanos poderão receber cercamento total ou parcial mediante parecer técnico favorável do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano Ambiental – CMDUA.

§ 1º Para fins de cercamento de parques urbanos, após a manifestação do CMDUA, a população deverá ser ouvida por meio de consulta pública, nos termos da regulamentação deste artigo.

§ 2º O resultado da consulta pública será conclusiva dos debates sobre o cercamento do respectivo parque urbano.

§ 3º O CMDUA deverá manifestar-se sobre o cercamento de parques urbanos ou praças com base em projeto urbanístico e paisagístico, elaborado por profissional habilitado, e considerando os pareceres técnicos dos órgãos competentes.

§ 4º Entende-se por cercamento total a colocação de cercas e de um ou mais portões de acesso controlado em todo o contorno de parque ou praça, a fim de propiciar proteção e isolamento total de determinada área em relação ao passeio público, impedindo o acesso e a circulação de pessoas ou veículos em determinados horários, mas sem impedir a visão para o interior do local a partir do passeio público.

§ 5º Entende-se por cercamento parcial a colocação de cercas e de um ou mais portões de acesso controlado em redutos de parques ou praças, a fim de propiciar proteção e isolamento parcial de determinada parte de sua área, impedindo o acesso e a circulação de pessoas ou veículos em determinados horários, mas sem impedir a visão para o interior do local a partir do seu entorno.

Infração: grave para o cercamento sem autorização municipal

Art. 64. Os parques urbanos e praças que forem cercados serão de livre acesso durante os horários destinados à visitação.

Parágrafo único. O horário referido no *caput* deste artigo constará informação que deverá estar publicada em seus portões de entrada e saída.

Seção VI

Da Numeração Predial e Identificação dos Logradouros Públicos

Art. 65. A denominação dos logradouros públicos e a numeração predial serão estabelecidas pelo Município de Porto Alegre.

Art. 66. O responsável pelo imóvel fica obrigado a colocar a numeração predial no alinhamento predial em local de fácil visualização pelos transeuntes.

Parágrafo único. Para fins do estabelecido no *caput* deste artigo, as especificações e as características formais terão regulamentação específica, considerando-se a NBR nº 9050..

Infração: leve

Art. 67. O Executivo Municipal providenciará a colocação, nas esquinas, de placas indicativas dos logradouros públicos, nas quais constarão:

I – o nome do logradouro;

II – a numeração do primeiro e do último prédio da quadra;

III – o código de endereçamento postal (CEP); e

IV – breve referência a cerca da denominação e do nome antigo do logradouro, quando houver.

§ 1º Quando houver nomes antigos de logradouros, esses serão colocados abaixo do nome atual precedidos da palavra “antiga(o)”.

§ 2º Para fins deste artigo, os conjuntos especificadores dos logradouros públicos - placas e postes toponímicos - poderão ser afixados por terceiros, contratados mediante licitação.

§ 3º No caso da contratação referida no § 2º deste artigo, os terceiros serão responsáveis pela manutenção dos conjuntos especificadores, podendo explorá-los publicitariamente, nos termos do definido no edital licitatório, na lei específica sobre o mobiliário urbano e da regulamentação deste dispositivo, observando-se, sobre a publicidade:

I – que suas dimensões devem ser menores do que as da placa de indicação do logradouro;

II – que deverá ser efetuada em mídia sem movimento e sem luminosos; e

III – que não poderá ser colocadas em todos os postes toponímicos de forma contínua e sucessiva.

§ 4º Para a publicidade referida no § 2º deste artigo, não será permitida a veiculação de anúncios relativos a medicamentos, bebidas alcoólicas, cigarros ou outros produtos comprovadamente prejudiciais à saúde.

§ 5º Nos os conjuntos especificadores dos logradouros públicos, as placas indicativas dos dois logradouros da intersecção serão colocadas em alturas diferentes, de forma que uma placa de denominação de uma rua não inviabilize a leitura da outra placa.

§ 6º Em esquinas de logradouros públicos, onde haja prédios construídos no alinhamento, as placas de denominação deverão ser instaladas nas paredes desses prédios.

Art. 68. O Executivo Municipal promoverá a manutenção das placas denominativas e dos postes toponímicos, quando esses não estiverem com contratos vigentes, no termos do § 2º do art. 67 desta Lei Complementar.

Art. 69. As edificações deverão dispor de caixa de correspondência, em local de fácil acesso aos serviços de entregas de correspondência, nos termos da legislação vigente.

CAPÍTULO III DO LAZER, DA CULTURA, DO SOSSEGO E DO TURISMO

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 70. As atividades de lazer, de cultura e de turismo deverão ser realizadas de forma a garantir a acessibilidade e a segurança de seus usuários e a preservar o sossego público.

§ 1º As atividades culturais, promovidas pelo Poder Público Municipal, serão orientadas pelos princípios constitucionais do Sistema Nacional de Cultura, e, em especial, pela diversidade das expressões culturais e pela universalização do acesso aos bens e serviços culturais.

§ 2º O Poder Público Municipal deverá atender ao mandamento constitucional de incentivo e de promoção ao lazer, enquanto bem social e direito das pessoas:

I – criando e potencializando áreas de lazer em espaços públicos de uso comum, especialmente em áreas abertas;

II – planejando a cidade sustentável como garantia do direito ao lazer para presentes e futuras gerações;

III – estimulando e promovendo atividades culturais e de lazer nos espaços públicos de uso comum, especialmente em áreas abertas; e

IV – estimulando o acesso aos bens culturais de lazer.

§ 3º O Poder Público procurará qualificar e potencializar áreas descentralizadas e com vocação para atividades culturais e de lazer, constituindo pontos de turismo interno.

Art. 71. O Poder Público Municipal, por meio do Plano Municipal de Cultura, estimulará o desenvolvimento da Cultura no Município de Porto Alegre, incluindo atividades de integração com o lazer e o turismo interno.

Seção II

Dos Espaços Culturais e de Lazer

Art. 72. Os espaços fechados culturais e de lazer devem:

I – possuir Plano de Prevenção e Proteção contra Incêndios – PPCI;

II – respeitar o limite máximo de lotação estabelecido no PPCI ou, no caso de possuir PPCI de forma provisória ou sem a informação de lotação, não permitir público superior a, no máximo, 4 (quatro) pessoas por metro quadrado de área útil reservada para o público, excluída a área com instalação de equipamentos;

III – dispor, em local visível ao público externo, de dispositivo eletrônico que indique o número de pessoas que ingressaram no estabelecimento e o número máximo de ingressos permitidos;

IV – contar com placas indicativas da proibição de fumar;

V – proporcionar climatização adequada ao ambiente de forma a garantir o conforto dos usuários;

VI – não disponibilizar ingressos em número superior ao número de cadeiras ou posições para público sentado;

VII – respeitar os níveis de emissão sonora (decibéis) permitidos na legislação municipal e normas técnicas pertinentes, inclusive as relativas à prevenção do dano à saúde de seus frequentadores;

VIII – dispor de isolamento acústico, quando a atividade autorizada realizar-se com a utilização de som amplificado em ambiente fechado, após as 22 (vinte e duas) horas; e

IX – zelar pelo sossego da vizinhança e do entorno do seu estabelecimento ou evento, orientando seus usuários nesse sentido.

§ 1º O projeto para o isolamento acústico referido no inc. VIII do *caput* deste artigo deverá ser aprovado pelo órgão competente do Executivo Municipal.

§ 2º É proibido utilizar aparelhos de telefone celular ou aparelho pessoal de emissão sonora no interior de salas de apresentação de espetáculos e de eventos culturais, tais como cinemas e teatros.

§ 3º Os palcos dos espaços culturais, quando houver, deverão possuir piso tátil na parte da frente a uma distância de, no mínimo, 50 (cinquenta) cm da borda.

§ 4º O disposto no inc. III deste artigo, aplica-se às casas de apresentação de *shows*, de espetáculos, danceterias, boates, ou eventos

assemelhados que não se utilizam de assentos marcados para a totalidade de público.

§ 4º Para fins deste Capítulo, consideram-se espaços culturais aqueles destinados exclusivamente a atividades culturais, tais como teatros, cinemas ou auditórios e os destinados eventualmente para esse fim, tais como casas e espaços de eventos, salões de festa comercial, espaços de apresentação de espetáculos, danceterias e ginásios e estabelecimentos similares.

§ 5º Aplica-se, no que couber, o disposto neste artigo aos espaços abertos de acesso controlado.

Infração: leve para o inc. IV e § 2º;

Média para os incs. II, III, V, VI, VII, VIII, IX, § 1º, 3º e 4º; e

Grave para o inc. I.

Art. 73. No uso dos espaços abertos de cultura e de lazer de acesso comum para eventos, dever-se-á:

I – respeitar os níveis de emissão sonora (decibéis) permitidos na legislação municipal e normas técnicas pertinentes, inclusive relativas à prevenção do dano à saúde de seus frequentadores;

II – zelar pelo sossego da vizinhança e do entorno do evento, orientando a comunidade nesse sentido; e

III – zelar pela conservação e limpeza do espaço.

Infração: média

Art. 74. Os cinemas, teatros, auditórios, casas e espaços de eventos similares, estádios e ginásios deverão disponibilizar espaços adaptados para cadeirantes, e os que disponibilizarem assentos deverão adaptar, no mínimo, 3% (três por cento) desses assentos para pessoas obesas.

§ 1º Os lugares e as cadeiras referidas no *caput* deste artigo deverão estar posicionados de forma a garantir a comodidade aos usuários.

§ 2º Os espaços e cadeiras reservados nos termos deste artigo deverão ter cadeira para um acompanhante do beneficiário deste dispositivo.

Infração: média

Art. 75. Nos logradouros públicos são permitidas manifestações culturais gratuitas de artistas de rua, sendo permitidas doações espontâneas.

§ 1º Para fins deste artigo, consideram-se manifestações culturais de artistas de rua:

I – teatro;

II – dança;

III – capoeira;

IV – folclore;

V – representação por mímica;

VI – estátua viva;

VII – artes circenses em geral, abrangendo a arte dos palhaços, dos mágicos, do malabarismo e dos saltos mortais no chão ou em trapézios;

VIII – artes plásticas de qualquer natureza;

IX – espetáculo ou apresentação de música;

X – literatura, poesia, desafios poéticos, poesia de cordel, improvisação e repentistas; e

XI – recital, declamação ou cantata de texto.

§ 2º As manifestações culturais de artistas de rua que utilizarem aparelhos sonoros ou musicais ou manifestações verbais deverão:

I – guardar uma distância mínima de 50 (cinquenta) metros de outra manifestação cultural de artista de rua;

II – ter duração de até 2 (duas) horas diárias numa mesma área de 200 (duzentos) metros quadrados;

III – em caso de utilização de gerador de energia, a potência desse equipamento será de, no máximo, 30 (trinta) kVA e não poderá estar disposta a uma distância maior do que um metro do artista;

§ 3º Fica vedado às manifestações culturais referidas no § 2º deste artigo:

I – receber patrocínio privado que caracterize as manifestações como um evento de marketing, salvo projetos apoiados por leis municipais, estaduais ou federais de incentivo à cultura;

II – ultrapassar os limites de emissão sonora, nos termos de lei municipal específica; e

III – impedir o livre trânsito dos transeuntes e veículos.

§ 4º A autorização estabelecida no *caput* deste artigo não se aplica a logradouros públicos cujo uso esteja regulado por lei específica.

Infração: leve

Art. 76. As atividades de turismo priorizarão a integração e o desenvolvimento econômico sustentável de todas regiões do Município de Porto Alegre.

Parágrafo único. Para fins do disposto no *caput* deste artigo, serão estimulados os turismos rurais, religiosos, de negócios, esportivo, cultural, ecológico e criativo.

Art. 77. O Executivo Municipal, em parceria com a rede hoteleira e agências de turismo, elaborará materiais de divulgação dos pontos e roteiros turísticos do Município de Porto Alegre para distribuir em formato impresso e para disponibilizar, em formato e linguagem acessível, na internet.

§ 1º O material de divulgação referido no *caput* deste artigo conterà:

I – os locais destinados às feiras de artesanato ou de antiguidades e os respectivos dias e horários de funcionamento; e

II – mensagem solicitando que sejam denunciadas as ações de abuso ou de exploração contra crianças e adolescentes pelo Disque 100, nos termos da padronização estabelecida pelo órgão municipal competente.

§ 2º Os roteiros turísticos do Município de Porto Alegre incluirão, dentre outros atrativos de interesse turístico e cultural, visitas à estatuária municipal, incluindo a estatuária funerária.

Art. 78. A rede hoteleira e de motéis do Município de Porto Alegre manterão afixadas, em local de fácil visualização, na recepção de seu estabelecimento, aviso com o seguinte teor “Denuncie ações de abuso ou de exploração contra Crianças e Adolescentes pelo Disque 100.”, nos termos da padronização estabelecida pelo órgão municipal competente.

Infração: média

Art. 79. As Áreas de Preservação Permanente poderão ser utilizadas para atividades turísticas, tais como trilhas ou ecoturismo, desde que observadas as normas ambientais e que não haja a instalação de elementos impactantes. (ouvir Smam)

Infração média.

Art. 80. O Executivo Municipal:

I – manterá escola de turismo, desenvolvendo atividades de capacitação para a população em geral e em especial para profissionais que atendam ao turista;

II – manterá centro de informações turísticas;

III – disponibilizará linha turismo de visitação dos principais pontos turísticos do Município de Porto Alegre;

IV – planejará a expansão e descentralização dos espaços públicos de lazer e cultura, considerando o crescimento e a expansão da Cidade; e

V – promoverá a manutenção dos pontos turísticos no que se refere à limpeza, à arborização, ao transporte, ao acesso e à infraestrutura.

Art. 81. Os munícipes contribuirão para o desenvolvimento turístico preservando o patrimônio natural, histórico e cultural e acolhendo de forma cordial e respeitosa ao turista.

Art. 82. Os órgãos do Executivo Municipal relacionados aos Esportes, à Cultura, ao Meio Ambiente e ao Turismo buscarão desenvolver ações e atividades transversais, objetivando o desenvolvimento cultural, esportivo e turístico do Município.

Seção III Do Sossego

Art. 83. O bem-estar e o sossego são direitos dos munícipes, nos termos do Código Civil Brasileiro.

Art. 84. Nos locais onde são realizadas atividades culturais, gastronômicas ou de entretenimento, deverão ser tomadas medidas que preservem o sossego público, a limpeza pública e o meio ambiente, nos termos desta Lei Complementar e da legislação específica sobre poluição sonora.

§ 1º Para fins desta Lei Complementar, entende-se por sossego o direito ao meio ambiente equilibrado, ao descanso e do recesso do lar, cabendo, nos termos do Código Civil, indenização pela afronta ao direito de vizinhança.

§ 2º O proprietário ou o possuidor de um prédio tem o direito de fazer cessar as interferências prejudiciais à segurança, ao sossego e à saúde dos que o habitam, provocadas pela utilização de propriedade vizinha, nos termos do Código Civil.

Infração: média

Art. 85. Os bares, restaurantes, cafés e lancherias deverão vender bebidas alcoólicas somente para consumo na parte interna dos estabelecimentos, exceto quando contar com autorização municipal para a colocação de mesas nos passeios, sendo vedado a aglomeração no entorno do estabelecimento para consumo de bebidas alcoólicas.

Infração: média

Art. 86. Fica vedada a venda e o consumo de bebidas alcoólicas, bem como o porte de bebidas alcoólicas abertas, nos logradouros públicos, exceto na hipótese estabelecida no art. 85 desta Lei Complementar.

Infração: leve

CAPÍTULO IV DA MOBILIDADE URBANA

Seção I Das Disposições Gerais

Art. 87. O trânsito e o transporte deverão pautar-se pelo cumprimento das normas vigentes, pelo respeito mútuo entre os diversos modais, motorizados ou não motorizados, e pela fiscalização do Executivo Municipal.

Seção II Dos Transeuntes

Art. 88. É assegurada para circulação dos transeuntes a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo dos transeuntes.

Parágrafo único. O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Art. 89. Os motoristas ou condutores dos diferentes modais de transporte, motorizados ou não, deverão conduzir seus veículos de forma a priorizar a segurança dos transeuntes e dos condutores dos modais não motorizados.

Seção III Do Transporte Público

Subseção I

Do Transporte Coletivo

Art. 90. O transporte coletivo contará com Sistema de Informações aos Usuários, que divulgará dados, tais como itinerário, tabela horária, linhas, alerta de alteração da linha e serviços especiais, de acordo com legislação específica.

Art. 112 As isenções tarifárias serão admitidas, unicamente, no transporte coletivo, não sendo aplicadas aos demais modais de transporte público do Município de Porto Alegre, e serão instituídas, sempre, por lei de iniciativa do Executivo Municipal.

Parágrafo único. A criação de nova hipótese de isenção fica condicionada à prévia indicação da fonte de seu custeio, de forma a não onerar o usuário pagante.

Art. 91. O Executivo Municipal providenciará, nos locais em que houver possibilidade técnica, abrigos nos pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo, de forma a garantir aos usuários a proteção contra intempéries.

§ 1º Nos locais ermos e de difícil acesso, nos quais o horário da linha de transporte coletivo tenha intervalos superiores a 30 (trinta) minutos, deverão ser instalados abrigos com iluminação e assentos para descanso.

§ 2º Para fins deste artigo, os abrigos dos pontos de embarque e desembarque poderão ser instalados por terceiros, que, nesses casos, serão responsáveis pela manutenção desses abrigos, podendo explorar publicitariamente parte dos equipamentos, nos termos definidos no edital licitatório ou do termo de contrapartida, observada a legislação específica sobre o mobiliário urbano.

§ 3º Para a publicidade referida no § 2º deste artigo, não será permitida a veiculação de anúncios relativos a medicamentos, bebidas alcoólicas, cigarros ou outros produtos comprovadamente prejudiciais à saúde.

Art. 92. Fica determinada a numeração dos pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo por rua ou avenidas.

Parágrafo único. A numeração referida no *caput* deste artigo deverá estar colocada em local visível aos usuários.

Art. 93. Fica autorizada a parada de veículos de transporte coletivo para embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos fixados.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não se aplica:

I – de segundas-feiras a sábados, das 5h (cinco horas) às 21h (vinte e um horas);

II – nos domingos e nos feriados, das 6h (seis horas) às 21h (vinte e uma horas);

III – na área compreendida entre a Segunda Perimetral – Avenida José de Alencar, Avenida Silva Só, Rua Félix da Cunha, Rua Mariante,

Avenida Azenha, Avenida Princesa Isabel, Avenida Goethe, Avenida Farrapos e Avenida São Pedro – e as margens do estuário Guaíba;

IV – no trajeto realizado nos corredores exclusivos de veículos de transporte coletivo;

V – nas situações em que não haja segurança para o desembarque do passageiro; e

VI – quando conflitar com a legislação de trânsito, especialmente ao tocante à circulação e à parada de veículos.

Infração: leve

Art. 94. As delegatárias dos modais integrantes do Sistema de Transporte no Município (STPOA) ficam obrigadas a divulgar, no interior de seus veículos, em local visível, aviso sobre a indenização por danos pessoais aos passageiros vítimas de acidentes.

Parágrafo único. O aviso de que trata o *caput* deste artigo deverá conter informações relativas ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não – Seguro DPVAT –, instituído pela Lei Federal nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, e alterações posteriores.

Infração: leve

Subseção II Da Acessibilidade

Art. 95. No transporte público, fica assegurado às pessoas ostomizadas o direito de não utilizar a roleta, mediante a apresentação de carteira de identificação da Associação Gaúcha dos Ostomizados.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não isenta do pagamento da tarifa do transporte e do giro da roleta, este efetuado pelo cobrador.

Infração: leve

Art. 96. Os veículos de transporte coletivo do Município de Porto Alegre deverão possuir bancos reservados para utilização exclusiva por idoso, pessoa com deficiência física, permanente ou temporária, gestante ou obeso.

§ 1º Os bancos reservados mencionados no *caput* deste artigo serão dotados de assentos adequados de forma a garantir o conforto físico do usuário e em cor diferenciada, nos termos da Lei nº 2.758, de 4 de dezembro de 1964, e alterações posteriores.

§ 2º Os bancos reservados com base nesta Lei Complementar deverão, na parte dianteira de seu espaldar, estar identificados como reservados para uso exclusivo nos termos deste artigo.

Infração: leve

Subseção III Dos Veículos de Transporte Público e da Apresentação e Posturas do Motorista, do Cobrador e do Passageiro

Art. 97. É dever do Executivo Municipal avaliar e fiscalizar permanentemente o transporte público prestado no Município, promovendo vistorias periódicas, priorizando sempre a segurança e o conforto dos usuários e aplicando as sanções regulamentares quando cabíveis.

Art. 98. Constitui infração de postura, no transporte público, cuja penalidade é aplicável ao delegatário do serviço público, observadas as características de cada modalidade:

I – não observar a taxa de ocupação de passageiros em pé por metro quadrado, estabelecida na ABNT NBR 15570, quando transporte coletivo;

II – transportar, em veículos de transporte coletivo ou seletivo, animais maiores do que 10 (dez) kg e em desacordo com a legislação específica sobre circulação de animais, excetuando-se os cães guias de pessoas com deficiência visual;

III – transportar, em veículos de transporte coletivo ou seletivo, bagagem de grande porte ou que cause incômodo ou perigo aos passageiros;

IV – deixar de informar, em local visível, a lotação de passageiros em pé e sentados, o valor da tarifa e a tabela horária da linha de transporte coletivo;

V – deixar de informar o itinerário, na parte externa, ao lado da porta de entrada ou no painel eletrônico dianteiro dos veículos de transporte coletivo e seletivo;

VI – deixar de informar a indicação do número da linha dos veículos de transporte coletivo ou seletivo, o qual deverá ser colocado de forma visível na parte superior frontal do veículo;

VII – trafegar, em veículos de transporte coletivo ou seletivo, com as portas abertas ou com passageiros em pé nas escadas;

VIII – trafegar com o veículo em mau estado de conservação ou de higiene;

~~XI – trafegar com excesso de velocidade ou impedir a passagem de outro veículo;~~

X – trafegar com veículo de transporte coletivo ou seletivo, quando com passageiros, fora do itinerário determinado, salvo situação de emergência;

XI – negar troco ao passageiro, exceto quando o pagamento se der com cédula em valor superior a 20 (vinte) vezes o valor da passagem;

XII – o motorista ou o cobrador tratar o usuário com descortesia;

XIII – o motorista ou o cobrador recusar, sem motivo justificado, o embarque de passageiros, exceto quando excedida a lotação máxima do veículo para os veículos de transporte coletivo ou seletivo;

XIV – abastecer veículo portando passageiros;

XV – nos veículos de transporte coletivo, o embarque ou o desembarque de passageiros pela porta que não seja para isso destinada, conforme estabelecer a Secretaria Municipal dos Transportes;

XVI – o motorista interromper a viagem sem causa justificada;

XVII – parar, para embarque ou desembarque de passageiros, afastado do meio-fio ou fora dos pontos determinados, salvo nos casos autorizados;

XVIII – descumprir a tabela horária das linhas de transporte coletivo, salvo quando justificadamente por motivo de acidentes ou congestionamentos;

XIX – trabalhar, motorista, cobrador, largador de veículo e fiscal sem identidade da Secretaria Municipal dos Transportes;

XX – dirigir de forma temerária; e

XXI – deixar de dar a preferência aos transeuntes e aos modais não motorizados, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Os delegatários de serviço público de transporte coletivo ou seletivo deverão, periodicamente, capacitar seus trabalhadores relativamente às leis municipais sobre o transporte público e sobre a necessidade de urbanidade no serviço de transporte público.

Infração: Leve para os incs. II, III, V, XV, XIX e parágrafo único; e

Média para os incs. I, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVII, XVIII, XX e XXI.

Art. 99. Constitui infração de postura, no transporte coletivo ou seletivo, cuja penalidade é aplicável ao usuário do serviço público:

I – fazer uso de aparelho sonoro, no interior do veículo, sem fones de ouvido;

II – falar alto ao telefone celular;

III – adotar qualquer conduta que cause transtorno ou constrangimento aos demais passageiros, ao motorista ou ao cobrador;

IV – consumir alimentos ou bebidas alcoólicas;

V – o usuário tratar o motorista ou o cobrador com descortesia; e

VI – conversar ou, de qualquer forma, perturbar o motorista do veículo de transporte coletivo ou seletivo quando o veículo estiver em movimento.

Parágrafo único. O Executivo Municipal realizará campanha permanente de conscientização da população quanto ao uso adequado e cortês do transporte público.

Infração: leve para os incs. I a VI.

Art. 100. O motorista e o cobrador de veículo de transporte coletivo e o motoristas de veículo transporte público seletivo devem

apresentar-se devidamente asseados e com uniformes nos padrões de sua empresa, sendo-lhes permitido:

I – dispensar o uso da gravata;

II – usar bermuda, desde que padronizada, de comprimento sobre o joelho;

III – usar camisa, tipo comum ou aviador, de manga comprida ou de meia-manga; e

IV – usar calçado aberto, tipo sandália, preso ao pé.

Infração: leve.

Art. 101. Os motoristas de veículo do transporte público individual – táxis – terão seu uniforme determinado pela Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC.

Art. 102. Fica obrigatória a instalação de recipientes fixos para coleta de resíduos orgânicos e resíduos recicláveis nos veículos do transporte público coletivo e seletivo.

Parágrafo único. Os recipientes referidos no *caput* deste artigo devem ser instalados em local de fácil acesso e, no caso de veículos de transporte coletivo, devem ser, em número de, no mínimo, 2 (dois).

Infração: leve.

Seção IV

Do Trânsito Seguro

Art. 103. Os condutores de veículos de transporte, motorizados ou não, e os transeuntes devem respeitarem-se no trânsito.

Art. 104. Nas faixas de segurança, quando não houver semáforo, o transeunte tem prioridade.

Parágrafo único. O Executivo Municipal promoverá campanhas de conscientização de motoristas e de transeuntes para o respeito às faixas de segurança.

Art. 105. Próximo aos estabelecimentos de ensino ou de saúde e nos locais de maior ocorrência de acidentes, em locais tecnicamente indicados, o Executivo Municipal colocará estruturas de acalmia de tráfego e faixas de segurança, nos termos de estudos técnicos e da legislação específica.

Art. 106. Fica proibida a abordagem a motoristas e ocupantes de veículos para a realização de pesquisas ou divulgação de produtos nos semáforos ou quando houver interrupção momentânea de trânsito.

Parágrafo único. Incluem-se na proibição do *caput* deste artigo a exposição de painéis, faixas ou publicidade similares nos semáforos, quando fechado, diante dos motoristas, observada ainda a legislação específica sobre veículos publicitários.

Infração: média.

Art. 107. Fica vedado:

I – utilizar veículos de tração animal ou humana fora das áreas permitidas e estabelecidas na Lei nº 10.531, de 10 de setembro de 2008;

II – trafegar com veículo de tração animal ou humana em áreas permitidas com a utilização de aros de ferro ou sem a adequada sinalização luminosa;

III – trafegar, em ruas do perímetro central, com veículos de mais de 6 (seis) toneladas, dificultando a circulação ou causando a sua interrupção;
e

IV – deixar de observar os horários previstos para carga ou descarga de materiais.

Infração: leve para pessoa física;

Média para pessoa jurídica.

Art. 108. Os modais não motorizados, ao utilizarem a pista de rolamento, devem seguir as regras contidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 109. Fica proibido o consumo de bebidas alcoólicas nas dependências de postos de combustíveis, estacionamentos ou similares, inclusive naqueles que possuam estabelecimentos que sirvam lanches e refeições ou que tenham lojas de conveniência.

Parágrafo único. Os estabelecimentos referidos no *caput* deste artigo afixarão, em lugar visível ao público, avisos contendo os dizeres “Proibido o consumo de bebidas alcoólicas”.

Infração: média.

Art. 110. Fica proibida a utilização de capacete pelo condutor e pelo passageiro de motocicletas para o ingresso e permanência em quaisquer estabelecimentos ou quando a motocicleta se encontrar estacionada.

§ 1º Antes de ingressar nos postos de combustíveis, o condutor e o passageiro de motocicletas devem retirar o capacete.

§ 2º Os estabelecimentos deverão afixar avisos em seus locais de entrada, contendo os dizeres “Proibido o uso de capacete para ingresso e permanência neste local”.

Infração: leve.

Art. 113 Os veículos do transporte coletivo e seletivo deverão reservar, em sua parte traseira, local destinado à inscrição de mensagens educativas, visando à conscientização dos motoristas e transeuntes quanto à segurança e ao respeito no trânsito.

§ 1º As mensagens educativa referidas no *caput* deste artigo serão contabilizados para fins da reserva total de espaço publicitário institucional do Poder Executivo e serão objeto de regulamentação por decreto.

§ 2º Serão destinados, para a veiculação de publicidade institucional do Poder Executivo, no mínimo, 20% (vinte por cento) dos espaços reservados à publicidade em veículos de transporte coletivo e seletivo, percentual este incidente sobre a frota de cada delegatária do serviço.

§ 3º Para fins do disposto no § 2º deste artigo, quando o percentual de 20% (vinte por cento) não atingir um inteiro, será destinado, no mínimo, 1 (um) espaço publicitário.

Infração: média

Seção V Da Circulação por Meio Hidroviário

Art. 112. A circulação por meio de transporte hidroviário deverá observar as regras de segurança estabelecidas em legislação nacional.

Parágrafo único. Na circulação de *jet-ski*, deverá ser observada a Lei Municipal nº 8.807, de 12 de novembro de 2001.

Art. 113. O transporte de passageiros por meio hidroviário obedecerá às regras do transporte público municipal, no que couber.

Seção VI Do Transporte sobre Trilhos

Art. 114. O transporte sobre trilhos será instituído por meio de legislação própria e obedecerá as regras do transporte público municipal, estadual e federal no que couber.

Seção VII Do Estacionamento de Veículos

Subseção I Do Estacionamento em Geral

Art. 115. As regras para o estacionamento temporário em vias públicas reger-se-ão pela Lei nº 10.260, de 28 de setembro de 2007.

Art. 116. É proibido:

I – estacionar veículos equipados para atividade comercial, nos logradouros públicos, por mais de 24 (vinte e quatro) horas seguidas; e

II – reservar vagas e guardar automóveis nas vias públicas, exceto a guarda referida na Lei nº 5.738, de 7 de janeiro de 1986, alterada pela Lei nº 6.602, de 7 de maio de 1990.

Infração: leve.

Art. 117. É proibido o abandono de veículos nos logradouros públicos.

§ 1º Para os fins deste artigo, considera-se em abandono o veículo que:

I – se encontrar estacionado em logradouro público por prazo superior a 30 (trinta) dias, contados do recebimento da denúncia, para os casos em que não houver como determinar o período de abandono; e

II – estiver em visível estado de má conservação, com a carroceria apresentando evidentes sinais de colisão ou ferrugem, ou for objeto de vandalismo ou depreciação voluntária.

§ 2º Nos casos em que ficar caracterizado o abandono, o veículo será identificado, e o proprietário será notificado pelo órgão competente para que retire o veículo no prazo de 10 (dez) dias, sob pena de remoção onerosa.

§ 3º Caso o veículo não possua placas de identificação para a notificação, a remoção onerosa será imediata.

Infração: leve.

Art. 118. Em frente a farmácias ou clínicas de fisioterapia, haverá estacionamento temporário e rotativo no limite máximo de 15 (quinze) minutos, condicionada aos requisitos de segurança e das orientações técnicas.

Parágrafo único. O local determinado para o estacionamento referido no *caput* deste artigo terá o meio-fio pintado na cor regulamentar, contendo placa indicativa do fim a que se destina e do tempo máximo de permanência do veículo no local.

Subseção II Da Acessibilidade

Art. 119. Fica assegurada às pessoas com mobilidade reduzida, tais como idosos e gestantes, e às pessoas com deficiência física reserva de vagas em estacionamentos de veículos públicos ou privados, conforme segue:

I – para idosos, de, no mínimo, 5% (cinco por cento);

II – para pessoas com deficiência física, de, no mínimo 2% (dois por cento); e

III – para gestantes e pessoas acompanhadas de crianças de colo com até 2 (dois) anos, de, no mínimo, 3% (três por cento).

§ 1º Nos locais em que houver 5 (cinco) ou mais vagas e o percentual referido no *caput* deste artigo for inferior a 1 (um) inteiro, será reservada no mínimo uma vaga para os fins deste artigo.

§ 2º As vagas referidas no *caput* deste artigo devem estar identificadas, localizar-se o mais próximo possível dos acessos dos estabelecimentos e dispor de largura adequada para proporcionar comodidade para o embarque e desembarque de cadeirantes, de gestantes e de pessoas obesas.

§ 3º As vagas a que se refere este artigo destinam-se aos veículos conduzidos pelas pessoas referidas no *caput* ou que estejam transportando essas pessoas

Infração: Média para o estabelecimento que não efetuar a reserva de vagas.

Art. 120. Constituiu-se em infração às regras de convivência o estacionamento de veículos em vagas reservadas para as pessoas com mobilidade reduzida, tais como idosos e gestantes, e para as pessoas com deficiência física sem que sejam por estes conduzidos ou estejam transportando essas pessoas.

Art. 121. Nos estabelecimentos comerciais, em locais de fácil visualização, perto das vagas reservadas, deverão ser afixadas placas com os seguintes dizeres: “Quando constatado o uso inadequado ou descumprimento da reserva de vagas para idosos, para gestantes e para pessoas com deficiência, denuncie o veículo ou poste uma foto no site Fala Porto Alegre (www.portoalegre.rs.gov.br).”

Infração: Média.

CAPÍTULO V

DAS OBRAS E DAS EDIFICAÇÕES NA CONVIVÊNCIA

Seção Única

Das Obras, das Edificações e dos Imóveis

Art. 122. O proprietário ou o possuidor de um prédio tem o direito de solicitar ao Poder Público que faça cessar as interferências prejudiciais à segurança, ao sossego e à saúde dos que o habitam, provocadas pela utilização de propriedade vizinha.

Art. 123. A execução de obras e edificações deve ser realizada sem obstrução do trânsito de veículos ou de transeuntes, salvo a permissão estabelecida no Código de Edificações de Porto Alegre, e deve pautar-se pelos princípios da acessibilidade universal e do respeito à vizinhança, pelo conforto acústico dos moradores ou trabalhadores do entorno, pela segurança dos usuários dos logradouros e pela preservação, recuperação ou compensação ambiental.

Infração: média.

Art. 124. A execução de obras ou edificações deverá:

I – ocorrer de segunda-feira a sábado, excetuando-se os feriados;
e

II – iniciar-se após as 7 (sete) horas e ser interrompida no horário das 12 (doze) às 13 (treze) horas e após as 18 (dezoito) horas,

Parágrafo único. No horário compreendido entre as 7 (sete) e as 9 (nove) horas da manhã, deverão ser realizadas atividades que não produzam ruídos acima de 65 db, considerando a residência mais próxima.

Infração: Grave.

Art. 125. Durante o período de execução de obras ou serviços em logradouros públicos ou execução de obras ou serviços em áreas privadas ou públicas, deverão ser mantidas, em local visível, placa informativa, na qual deverão constar:

I – a denominação do órgão, da entidade ou da firma empreiteira responsável;

II – identificação do responsável técnico pela obra ou serviço;

III – a data de início e a prevista para conclusão dos trabalhos;

IV – nas obras e serviços executados com recursos públicos, o valor orçado para a execução da obra, incluindo, quando houver, os valores suplementares; e

V – a mensagem “Para denúncias ou reclamações, ligue 156 – Fala Porto Alegre – Prefeitura Municipal.”

§ 1º Excetua-se do *caput* deste artigo a execução de reparos, reformas e obras isentas de responsabilidade técnica e que não impliquem mudança da estrutura, de isolamento, de risco, de atividade e de unidades autônomas, nos termos de decreto municipal.

§ 2º Excetua-se do disposto nos incs. III e IV do *caput* deste artigo, as obras privadas em propriedades privadas.

Infração: Média.

Art. 126. Para o início de reformas ou ampliação de espaços internos dos apartamentos ou lojas, será necessária a cientificação do síndico ou do responsável pela edificação.

Parágrafo único. Quando a obra implicar em alteração na estrutura da edificação ou da economia, deverá ser entregue ao síndico cópia do projeto aprovado junto ao Executivo Municipal.

Infração: Leve.

Art. 127. A aquisição de imóvel no Município de Porto Alegre deverá ser averbada junto ao setor competente do Executivo Municipal no exercício financeiro em que se deu a aquisição.

Infração: leve.

Art. 127. Para a execução de obras e serviços, devem ser observadas, ainda, as demais normas relativas ao planejamento urbano e ambiental, à acessibilidade, ao uso racional e reaproveitamento das águas, ao gerenciamento de resíduos da construção civil, e ao código Municipal de Edificações e às normas de prevenção e proteção contra incêndio, dentre outras normas afins.

Art. 128. Os estabelecimentos que comercializam materiais de construção devem afixar, em locais visíveis ao público, avisos sobre a necessidade de solicitar à Prefeitura Municipal autorizações para construir ou reformar.

CAPÍTULO VI

DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO E DOS SERVIÇOS

Art. 129. Os estabelecimentos industriais, comerciais e de prestação de serviços devem pautar suas atividades pelo respeito à vizinhança, à legislação vigente e aos direitos do consumidor.

Art. 130. O funcionamento de entidades associativas e de estabelecimentos comerciais, industriais ou de prestação de serviços dependerá de prévia autorização do Executivo Municipal a ser concedida por meio de Alvará de Localização e Funcionamento, após verificação do cumprimento da legislação vigente.

Parágrafo único. O exercício das atividades de que trata este Capítulo será regulamento por lei.

CAPÍTULO VII

DO MEIO AMBIENTE

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 131. As políticas econômico-sociais a serem adotadas no Município de Porto Alegre deverão pautar-se pelo desenvolvimento sustentável.

Art. 132. O Executivo Municipal fará campanhas educativas sobre as consequências da poluição ambiental.

Seção II

Das Medidas Específicas de Combate à Poluição

Art. 133. Para preservação do meio ambiente, além da observação da legislação específica, tais como a da Saúde, Limpeza Urbana, do Planejamento Urbano e Ambiental, do Gerenciamento de Resíduos Sólidos, é proibido:

I – capturar aves, peixes ou outros exemplares de fauna nos parques, praças, reservas ambientais e demais áreas protegidas ambientalmente;

II – destruir, danificar, lesar ou maltratar, por qualquer modo ou meio, a flora de parques, praças ou reservas ambientais ou plantas de ornamentação de logradouros públicos ou de propriedade privada alheia, nos termos de legislação específica sobre o tema;

III – lançar águas servidas ou outros produtos similares e prejudiciais ao meio ambiente nos lagos, rios e arroios, sem prévio e adequado tratamento;

IV – canalizar águas servidas para a rede destinada ao escoamento de águas pluviais;

V – instalar estábulos, pocilgas ou estabelecimentos similares nas proximidades de cursos de água, fontes, represas e lagos ou permitir que as águas da limpeza desses estabelecimentos sejam lançadas em cursos de água;

VI – aterrar nascentes, margens de lagos, rios e arroios;

VII – permitir a emissão de sinal sonoro por alarmes de segurança residenciais, comerciais, industriais ou veiculares por período superior a 15 (quinze) minutos, de forma regular ou intermitente;

VIII – pichar ou, por qualquer outro meio, conspurcar bem do patrimônio público municipal ou particular;

IX – soltar balões com mecha acesa; e

X – a prática de queimadas de vegetação.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no inc. X deste artigo o uso de queimada em caso de controle e eliminação de pragas ou doenças, como forma de tratamento fitossanitário, desde que não seja de forma contínua e com de autorização do órgão ambiental do Município de Porto Alegre.

Infração: média.

Art. 134. Fica permitida a exibição de *show* pirotécnico, desde que com autorização municipal.

§ 1º Os *shows* pirotécnicos somente poderão ser realizados com acompanhamento de responsável técnico, em áreas desabitadas e num raio de 200 (duzentos) metros do local da instalação dos fogos de artifícios e distantes de parques, praças ou áreas de preservação ambiental.

§ 2º Não poderão ser realizados *shows* pirotécnicos ou lançamentos de fogos de artifícios em locais fechados.

Infração: grave.

Art. 135. Nos locais de comércio de fogos de artifícios, deverão ser colocados, em local visível, avisos, contendo as seguintes informações:

I – é proibida a venda dos fogos de artifícios incluídos nas classes A e B para menores de 16 (dezesesseis) anos e dos incluídos nas classes D e E para menores de 18 (dezoito) anos, nos termos estabelecidos pelo Decreto-Lei nº 4.238, de 1942, ou por legislação que a substituir;

II – o uso inadequado dos fogos de artifícios poderá:

a) ocasionar lesões ou amputações dos membros superiores, perda da visão ou lesões auditivas, além do risco de morte;

b) causar danos aos animais, tais como pássaros, cães e gatos; e

c) causar incômodos acústicos aos vizinhos.

Infração: leve.

Art. 136. A emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais, religiosas ou recreativas, no interesse da saúde, do sossego público, obedecerá aos padrões, critérios e diretrizes estabelecidos em lei municipal específica, nas normas relativas a ruídos da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT – e nas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Infração: grave.

Art. 137. A prática de ouvir música ou programação de televisão ou de rádios com som amplificado em residências, de forma a ser ouvido pela vizinhança, constitui interferência prejudicial ao sossego dos vizinhos, especialmente quando ocorrer no horário compreendido entre as 22 (vinte e duas) e as 7 (sete) horas.

§ 1º É prática de convivência democrática não permitir que o seu lazer prejudique o sossego sonoro do vizinho.

§ 2º O som amplificado não poderá chegar ao recinto vizinho em desacordo com a legislação municipal específica sobre poluição sonora.

Infração: leve.

Art. 138. Fica proibido utilizar, em veículos de quaisquer espécies, equipamento com som em volume ou frequência acima dos 80 (oitenta) decibéis, nos termos de resolução específica Conselho Nacional De Trânsito – CONTRAN.

Infração: média.

Art. 139. Não será permitida a realização de atividades com grande aglomeração de pessoas e com som amplificado em locais abertos ou em locais fechados sem proteção acústica numa área formada por um raio de 200 (duzentos) metros de hospitais ou clínicas de repouso, nos quais, para a recuperação dos pacientes, seja necessária a observação de silêncio.

Parágrafo único. Os hospitais ou clínicas de repouso que se instalarem em áreas próximas de locais para os quais haja autorização para a realização de atividades com som amplificado deverão utilizar equipamentos de proteção acústica.

Infração: leve.

Art. 140. Fica proibido o uso das quadras de esportes e das pistas de esquite, localizadas em parques ou praças públicos ou em condomínio residenciais, no horário compreendido entre as 22 (vinte e duas) e as 7 (sete) horas.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no *caput* deste artigo, as quadras de esportes e as pistas de esquite localizadas em parque ou praças públicos distantes de áreas residenciais, hospitais ou clínicas de repouso e que não causem poluição sonora, nos termos da legislação específica sobre poluição sonora.

Infração: leve.

Art. 141. Fica proibida a queima de fogos de artifícios:

I – num raio 200 (duzentos) metros:

a) de hospitais e clínicas de repouso, nos quais, para a recuperação dos pacientes, seja necessária a observação de silêncio; e

b) de escolas, durante o horário de aulas;

II – no período compreendido entre as 24 (vinte e quatro) horas e 7 (sete) horas.

Infração: leve.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto neste artigo a queima de fogos de artifício nas comemorações de Natal e de Ano Novo.

Art. 142. Fica proibido o uso da buzina ou áudio de *jingles* ou com outros sons pelos veículos de venda de produtos a domicílio para anunciar a sua passagem pelas vias e logradouros.

Parágrafo único. Incluem-se nas vedações descritas no *caput* deste artigo, anúncios de apresentações culturais, *shows*, atividades artísticas ou religiosas.

Infração: leve.

Art. 143. Fica permitido às escolas de samba:

I – realizar um evento carnavalesco, em um sábado por mês, com término até às 4 (quatro) horas do dia seguinte;

II – nos 90 (noventa) dias que antecedem o Carnaval, realizar ensaios de domingo a quinta-feira até às 24 (vinte e quatro) horas, e na sexta-feira e no sábado até às 2 (duas) horas do dia seguinte; e

III – nos 60 (sessenta) dias que antecedem o Carnaval, estender os ensaios referidos no inc. II deste artigo, nas sextas-feiras e nos sábados, até às 4 (quatro) horas do dia seguinte.

Infração: média.

Art. 144. O comércio e os locais de diversões públicas, como bares, cafés, restaurantes, danceterias, nos quais haja apresentações artísticas ou musicais ou reproduções musicais, deverão adotar instalações adequadas e proteção acústica, de modo a não perturbar o sossego da vizinhança, nos termos do Capítulo III desta Lei Complementar e da legislação municipal específica sobre ruídos.

Infração: média.

Art. 145. Os estabelecimentos comerciais, industriais e de prestação de serviços que produzam fumaça ou odores desagradáveis, incômodos ou prejudiciais à saúde deverão instalar dispositivos ou equipamentos para eliminar os fatores da poluição, deixando-os de acordo com a legislação vigente.

Infração: média.

Art. 146. As chaminés, mesmo que residenciais, não poderão gerar incômodos para os moradores do entorno, devendo ter a extensão adequada para a dispersão da fumaça, vapores de água, gases ou matérias particuladas distante das janelas ou portas das residências ou salas vizinhas.

Infração: média.

Art. 147. As empresas que utilizarem forno à lenha ou à carvão deverão implantar sistema de lavagem de gases, além da instalação da chaminé referida no art. 132 desta Lei Complementar.

Infração: média.

CAPÍTULO VIII DA PARTICIPAÇÃO, DA COLABORAÇÃO E DO VOLUNTARIADO

Art. 148. O Executivo Municipal estimulará e garantirá:

I – a participação da sociedade na elaboração de programas, planos, ações e políticas públicas do Município de Porto Alegre;

II – o trabalho voluntário de pessoas físicas ou de organizações não governamentais, sem remuneração, em diversas atividades, voltadas ao desenvolvimento social e comunitário do Município de Porto Alegre e à formação do voluntário;

III – a colaboração individual no desenvolvimento de programas, políticas ou atividades públicas em um relacionamento não hierárquico, propiciando aprendizados complexos de interação, respeito ao pensamento alheio, superação das diferenças e busca de resultados que possam beneficiar a todos.

Art. 149. A participação social dar-se-á por meio dos conselhos municipais, do orçamento participativo, das audiências públicas, das redes sociais, dentre outros.

Art. 150. O voluntariado dar-se-á por meio de inscrição no Programa Bolsa Voluntário, que reunirá os interessados em prestar serviços voluntários e os projetos que necessitam de serviços voluntários.

Parágrafo único. O Programa Bolsa Voluntário será administrado pela Secretaria Municipal de Coordenação Política e Governança Local.

Art. 151. A colaboração dar-se-á por meio de debates abertos, presenciais ou em redes, na construção das políticas públicas.

Parágrafo único. Os órgãos municipais criarão canais de colaboração individual na formulação de suas políticas públicas, independentemente das estâncias de participação social.

CAPÍTULO IX DO RECONHECIMENTO DO RESPEITO NA CONVIVÊNCIA DEMOCRÁTICA

Art. 152. O Executivo Municipal certificará, por meio de selo, as empresas, condomínios ou entidades civis:

I – que promovam ações colaborativas e de voluntariado;

II – que se destaquem na preservação, conservação ou compensação ambiental e no uso racional dos recursos naturais;

III – que desenvolvam ações de controle e redução da poluição sonora, objetivando o desenvolvimento de conforto acústico dos frequentadores do seu negócio e da vizinhança;

IV – que se destaquem na defesa dos direitos humanos;

V – que se destaquem na promoção da qualificação da convivência democrática.

Art. 153. O selo de que trata o art. 152 desta Lei Complementar:

I – conterá o ano de sua emissão, a categoria em que houve o destaque e a certificação e será impresso em tamanho e formato nos termos da regulamentação deste Capítulo;

II – poderá ser divulgado nas fachadas dos prédios dos condomínios e nas sedes das empresas ou entidades civis, devendo para isso ter dimensões especificadas pelo Executivo Municipal; e

III – poderá ser impresso em documentos oficiais ou promocionais dos selecionados.

Art. 154. Para fins da obtenção do selo de que trata o art. 152 desta Lei Complementar, as empresas, condomínios ou entidades civis deverão inscrever-se no Programa, nos termos da regulamentação deste Capítulo.

Art. 155. O Executivo Municipal reconhecerá, por meio do diploma de Cidadania e Convivência Democrática, o trabalho coletivo de munícipes que se destaquem na qualificação da convivência saudável e responsável.

§ 1º Para fins de recebimento do diploma de Cidadania e Convivência Democrática, o trabalho coletivo de munícipe deverá ser inscrito por meio de documento firmado por grupo de pessoas que reconheçam o trabalho realizado em prol da qualificação da convivência no Município de Porto Alegre.

§ 2º O documento coletivo, referido no § 1º deste artigo será analisado por comissão técnica formada por servidores do quadro efetivo do Poder Executivo, incluindo um representante do Observatório de Porto Alegre, que avaliará a lista dos indicados e suas respectivas ações de Cidadania e Convivência Urbana destacadas.

§ 3º O diploma de Cidadania e Convivência Democrática poderá ser conferido a diversos inscritos, desde que aprovados pela comissão técnica.

Art. 156. O diploma de Cidadania e Convivência Urbana conterà o ano de sua emissão, as razões, de forma sucinta, do destaque.

CAPÍTULO VIII DA FISCALIZAÇÃO, DA MEDIAÇÃO DE CONFLITOS E DAS PENALIDADES

Seção I Das Disposições Preliminares

Art. 157. Fica o Executivo Municipal, por meio de seus órgãos competentes, responsável pela fiscalização do disposto nesta Lei Complementar.

§ 1º A fiscalização desta Lei Complementar estará a cargo dos agentes competentes para a emissão do auto de infração.

§ 2º A Guarda Municipal, no limite de suas atribuições de proteção dos bens, serviços e instalações municipais, quando em atividades de ronda, informará à fiscalização a ocorrência de possíveis infrações ao disposto nesta Lei Complementar.

§ 2º Para fins do disposto neste artigo, o Executivo Municipal constituirá Plantão Integrado – 24 horas – de Fiscalização a ser composto por servidores detentores do cargo de Agente de Fiscalização e de Guarda Municipal, cada qual desempenhando as atribuições que lhes compete.

~~**Parágrafo único.** Nos casos de iminente risco à segurança pública, ao meio ambiente, à saúde da população ou à saúde dos animais, o Guarda Municipal intercederá para cessar o risco e registrará a ocorrência administrativa imediatamente:~~

~~a) ao Plantão Integrado de Fiscalização para que esse proceda às diligências emergenciais; ou~~

~~b) às polícias estaduais para que exerçam suas competências, quando cabível.~~

Art. 158. Os agentes fiscais, em atuação integrada e unificada, por meio de vistorias de rotina, na verificação de denúncias ou atendendo aos registros de ocorrências administrativas, procederão aos atos administrativos cabíveis, emitindo documentos fiscais e aplicando as penalidades cabíveis, observando a lei de procedimentos administrativos do Município de Porto Alegre.

Art. 159. A organização e funcionamento integrado e unificado da Fiscalização e da Guarda Municipal dar-se-á por meio de Decreto (Lei).

Art. 160. No exercício do poder de polícia administrativa, o Executivo Municipal poderá propor a mediação de conflito e a reparação do dano, por meio das Centrais Restaurativas, no caso de infração à legislação que compete ao Executivo Municipal fiscalizar ou no caso de conflitos de convivência.

§ 1º As Centrais Restaurativas:

I – suspenderão a aplicação das penalidades desta Lei, enquanto perdurar os trabalhos de mediação de conflito; e

II – encerrarão o processo administrativo, quando concluir que houve a mediação do conflito ou a reparação do dano, estipulando o valor da multa, quando cabível.

§ 2º As Centrais Restaurativas deverão observar, dentre outros, os seguintes princípios:

I – livre adesão das partes;

II – colaboração entre as partes, buscando uma solução satisfatória para todos os envolvidos; e

III – equidade e imparcialidade no tratamento prestado às partes envolvidas.

IV – ~~confidencialidade e sigilo do processo.~~

§ 3º As Centrais Restaurativas avaliarão, nos termos do processo administrativo, observadas as provas e a comprovação da capacidade financeira dos envolvidos, se haverá necessidade de aplicação de multas ao infrator.

§ 4º Havendo definição pela aplicação de multas, o processo será encaminhado ao órgão competente para fins de cobrança.

Art. 161. Não havendo mediação de conflito, serão aplicadas a penalidades previstas nesta Lei Complementar, seguindo-se o procedimento administrativo municipal.

Art. 162. Os infratores do disposto nesta Lei Complementar, sem prejuízo das consequências civis e criminais de seus atos, ficam sujeitos, dentre outras, às penalidades de:

I – advertência; (medidas educativas)

II – reparação do dano ao patrimônio público;

III – multa;

IV – interdição parcial ou total da atividade;

V – fechamento do estabelecimento;

VI – cassação da autorização de funcionamento;

VII – apreensão de bens; e

VIII – revogação de concessão ou permissão de uso.

§ 1º Aplicar-se-ão as penalidades estabelecidas nas legislações nacional ou estadual quando mais protetoras ao meio ambiente.

§ 2º As penalidades serão aplicadas de acordo com a gravidade da infração, podendo ser cominadas cumulativamente.

§ 3º Os procedimentos administrativos para a aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei Complementar seguirão lei específica.

~~§ 4º Para os casos de dano ao patrimônio público será aplicada a multa, independentemente da reparação do dano.~~

Art. 163. Para a aplicação das penalidades descritas nesta Lei Complementar, serão assegurados o devido processo legal e a ampla defesa.

Parágrafo único. Nos casos de iminente risco à segurança pública, ao meio ambiente, à saúde da população ou ao bem-estar dos animais, será procedida a interdição da atividade, o fechamento do estabelecimento ou a apreensão de bens de modo sumário e cautelar, abrindo-se prazo para a defesa.

Seção II Da Advertência

Art. 164. A advertência poderá ser aplicada para as infrações leves.

Parágrafo único. Na hipótese de reincidência específica, ocorrida no período de até 36 (trinta e seis) meses, contados da aplicação da advertência anterior, será aplicada penalidade mais gravosa.

Seção III Da Reparação do Dano

Art. 165. Poderá ser aplicada a penalidade de reparação do dano ao patrimônio público, quando possível a reparação, nos termos da regulamentação deste dispositivo.

Seção IV Da Multa

Art. 166. As multas, em UFMs (Unidades Financeiras Municipais) para infrações a dispositivos desta Lei Complementar, serão estabelecidas tendo como referência:

I – para infração leve, mínima 20 (vinte) e máxima 1.500 (mil e quinhentas) UFMs;

II – para infração média, mínima 1.501 (mil, quinhentas e uma) e máxima 15.000 (quinze mil) UFMs;

III – para infração grave, mínima 15.001 (quinze mil e uma) e máxima 50.000 (cinquenta mil) UFMs; e

IV – para infração gravíssima, mínima 50.001 (cinquenta mil e uma) e máxima 150.000 (cem e cinquenta mil) UFMs.

§ 1º Na definição do valor das multas, deverão ser observadas a situação econômica do infrator e a gravidade da infração, sendo avaliadas as circunstâncias agravantes e atenuantes, nos termos da lei do processo administrativo municipal.

§ 2º Nas infrações de ocorrência continuada, a multa será diária, enquanto presentes as condições de sua imposição.

§ 3º Os valores recolhidos a título de multas serão destinados ao fundo municipal vinculado ao bem jurídico protegido, caso exista definição legal específica.

§ 4º Do total dos valores recolhidos a título de multas, por exercício, 15% (quinze por cento) serão destinados ao Fundo Municipal de Reaparelhamento e Qualificação dos Serviços de Fiscalização, nos termos da regulamentação deste Fundo. (análise da **fazenda**)

Art. 167. Havendo reincidência, as multas terão seu valor:

I – duplicado, quando a reincidência for genérica; e

II – triplicado, quando a reincidência for específica.

Seção V

Da Interdição da Atividade

Art. 168. Será interditada, total ou parcialmente, a atividade que constitua risco à segurança pública, ao meio ambiente, à saúde da população ou à saúde dos animais, quando não for possível evitar o risco com a apreensão de bens.

Seção VI

Do Fechamento do Estabelecimento

Art. 169. Será fechado o estabelecimento que não possua autorização de localização e funcionamento.

Seção VII

Da Cassação da Autorização

Art. 170. A autorização de funcionamento será cassada:

I – quando exercer atividade não autorizada no alvará ou sem licença de operação ou quando a licença de operação estiver vencida;

II – nos casos comprovados de comercialização de animais silvestres sem autorização do órgão nacional ambiental competente;

III – nos casos de favorecimento à violência contra crianças e adolescentes;

IV – nos casos comprovados de comercialização de produtos industrializados ilegalmente, falsificados ou receptados de roubo;

V – nos casos de reincidência específica por infração já penalizada com a multa triplicada; e

VI – por solicitação da autoridade competente, por ato devidamente fundamentado.

Seção VIII

Da Apreensão de Bens

Art. 171. Serão apreendidos os bens comercializados sem autorização municipal ou sem condições de consumo.

Seção IX

Da Constituição da Dívida Não Tributária e da Certidão Total de Dívida

Art. 172. As multas não pagas, após o devido processo legal, informarão a Certidão Geral de Débitos.

TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 173. Este Código entra em vigor no 90 (noventa) dias após a sua publicação.

Art. 174. Ficam revogados:

- I - os arts. 2º, 3º, 4º, 17 a 28, 58 a 68, 74-A, 80 a 91-A da Lei Complementar nº 12, de 7 de janeiro de 1975;
- II - o art. 218, da Lei Complementar nº 395, de 26 de dezembro de 1996; e
- III - o art. 7º da Lei 8.464, de 20 de janeiro de 2000;

Art. 175. Ficam revogadas as Leis Complementares:

- I - 24, de 16 de julho de 1976;
- II - 26, de 21 de julho de 1976;
- III - 34, de 31 de maio de 1977;
- IV - 41, de 11 de dezembro de 1978;
- V - 52, de 19 de dezembro de 1980;
- VI - 56, de 6 de janeiro de 1981;
- VII - 71, de 6 de janeiro de 1982;
- VIII - 88, de 10 de novembro de 1983;
- IX - 92, de 21 de dezembro de 1983;
- X - 115, de 7 de janeiro de 1985;
- XI - 131, de 10 de dezembro de 1985;
- XII - 149, de 8 de janeiro de 1987;
- XIII - 184, de 25 de outubro de 1988;
- XIV - 215, de 12 de janeiro de 1990;
- XV - 219, de 19 de janeiro de 1990;
- XVI - 224, de 25 de maio de 1990;
- XVII - 226, de 7 de junho de 1990;
- XVIII - 227, de 19 de junho de 1990;
- XIX - 262, de 27 de dezembro de 1991;
- XX - 266, de 15 de janeiro de 1992;
- XXI - 288, de 8 de janeiro de 1993;
- XXII - 294, de 28 de maio de 1993;

- XXIII - 299, de 6 de outubro de 1993;
- XXIV - 317, de 22 de março de 1994;
- XXV - 332, de 2 de dezembro de 1994;
- XXVI - 350, de 10 de julho de 1995;
- XXVII - 356, de 15 de setembro de 1995;
- XXVIII - 368, de 8 de janeiro de 1996;
- XXIX - 383, de 30 de agosto de 1996;
- XXX - 392, de 16 de dezembro de 1996;
- XXXI - 415, de 7 de abril de 1998;
- XXXII - 446, de 2 de maio de 2000;
- XXXIII - 471, de 2 de janeiro de 2002;
- XXXIV - 475, de 22 de julho de 2002;
- XXXV - 492, de 8 de agosto de 2003;
- XXXVI - 502, de 16 de janeiro de 2004;
- XXXVII - 507, de 5 de agosto de 2004;
- XXXVIII - 539, de 29 de dezembro de 2005;
- XXXIX - 541, de 3 de janeiro de 2006;
- XL - 553, de 5 de julho de 2006;
- XLI - 555, de 13 de julho de 2006;
- XLII - 568, de 4 de abril de 2007;
- XLIII - 574, de 2 de julho de 2007;
- XLIV - 590, de 18 de abril de 2008;
- XLV - 603, de 23 de dezembro de 2008;
- XLVI - 616, de 20 de maio de 2009;
- XLVII - 620, de 16 de junho de 2009;
- XLVIII - 623, de 23 de junho de 2009;
- XLIX - 642, de 30 de abril de 2010;
- L - 643, de 18 de maio de 2010;
- LI - 651, de 8 de setembro de 2010;
- LII - 676, de 6 de julho de 2011;
- LIII - 689, de 15 de fevereiro de 2012;
- LIV - 691, de 23 de março de 2012;
- LV - 702, de 13 de setembro de 2012; e
- LVI - 739, de 16 de maio de 2014.

Art. 176. Ficam revogadas s Leis Ordinárias nº:

- I - 5.463, de 9 de novembro de 1984;
- II - 6.424, de 21 de julho de 1989;
- III - 6.426, de 21 de julho de 1989;
- IV - 6.559, de 29 de dezembro de 1989;
- V - 6.629, de 4 de julho de 1990;
- VI - 6.685, de 5 de outubro de 1990;
- VII - 6.723, de 22 de novembro de 1990;
- VIII - 6.751, de 14 de dezembro de 1990;
- IX - 6.840, de 19 de junho de 1991;
- X - 6.947, de 28 de novembro de 1991;
- XI - 6.949, de 4 de dezembro de 1991;
- XII - 7.012, de 18 de março de 1992;
- XIII - 7.019, de 30 de março de 1992
- XIV - 7.076, de 4 de junho de 1992;
- XV - 7.078, de 4 de junho de 1992;
- XVI - 7.147, de 23 de setembro de 1992;
- XVII - 7.158, de 6 de outubro de 1992;
- XVIII - 7.400, de 4 de janeiro de 1994;
- XIX - 7.402, de 6 de janeiro de 1994;
- XX - 7.404, de 6 de janeiro de 1994;
- XXI - 7.518, de 11 de outubro de 1994;
- XXII - 7.529, de 21 de outubro de 1994;
- XXIII - 7.543, de 6 de dezembro de 1994;
- XXIV - 7.581, de 3 de janeiro de 1995;
- XXV - 7.615, de 12 de maio de 1995;
- XXVI - 7.627, de 14 de junho de 1995;
- XXVII - 7.632, de 7 de julho de 1995;
- XXVIII - 7.663, de 15 de setembro de 1995;
- XXIX - 7.675, de 13 de outubro de 1995;
- XXX - 7.692, de 1º de novembro de 1995;
- XXXI - 7.752, de 3 de janeiro de 1996;
- XXXII - 7.768, de 18 de janeiro de 1996;
- XXXIII - 7.847, de 17 de setembro de 1996;
- XXXIV - 7.849, de 17 de setembro de 1996;
- XXXV - 8.025, de 1º de setembro de 1997;

- XXXVI - 8.079, de 3 de dezembro de 1997;
XXXVII - 8.147, de 20 de abril de 1998;
XXXVIII - 8.168, de 28 de maio de 1998;
XXXIX - 8.284, de 24 de março de 1999;
XL - 8.291, de 13 de abril de 1999;
XLI - 8.345, de 28 de setembro de 1999;
XLII - 8356, (cestinhas mais 7404)
XLIII - 8.391, de 23 de novembro de 1999;
XLIV - 8.457, de 7 de janeiro de 2000;
XLV - 8.490, de 15 de maio de 2000;
XLVI - 8.535, de 29 de junho de 2000;
XLVII - 8.548, de 6 de julho de 2000;
XLVIII - 8.556, de 14 de julho de 2000;
XLIX - 8.561, de 18 de julho de 2000;
L - 8.585, de 10 de agosto de 2000;
LI - 8.632, de 27 de outubro de 2000;
LII - 8.711, de 17 de janeiro de 2001;
LIII - 8.755, de 29 de agosto de 2001;
LIV - 8793, de 17 de outubro de 2001;
LV - 8.890, de 9 de abril de 2002;
LVI - 9.041, de 16 de dezembro de 2002;
LVII - 9.082, de 13 de janeiro de 2003;
LVIII - 9.091, de 19 de março de 2003;
LIX - 9.189, de 8 de agosto de 2003;
LX - 9.208, de 11 de setembro de 2003;
LXI - 9.405, de 15 de janeiro de 2004;
LXII - 9.553, de 5 de julho de 2004;
LXIII - 9.729, de 24 de março de 2005;
LXIV - 9.730, de 24 de março de 2005;
LXV - 10.010, de 6 de julho de 2006;
LXVI - 10.165, de 23 de janeiro de 2007;
LXVII - 10.198, de 11 de junho de 2007;
LXVIII - 10.221, de 2 de julho de 2007;
LXIX - 10.365, de 23 de janeiro de 2008;
LXX - 10.379, de 6 de fevereiro de 2008;

- LXXI - 10.393, de 5 de março de 2008;
- LXXII - 10.727, de 15 de julho de 2009;
- LXXIII - 10.729, de 23 de julho de 2009;
- LXXIV - 10.795, de 21 de dezembro de 2009;
- LXXV - 10.832, de 11 de fevereiro de 2010;
- LXXVI - 10.833, de 11 de fevereiro de 2010;
- LXXVII - 10.837, de 11 de fevereiro de 2010;
- LXXVIII - 10.979, de 16 de novembro de 2010;
- LXXIX - 11.046, de 25 de janeiro de 2011;
- LXXX - 11.067, de 10 de maio de 2011;
- LXXXI - 11.144, de 21 de outubro de 2011;
- LXXXII - 11.277, de 14 de maio de 2012;
- LXXXIII - 11.416, de 15 de fevereiro de 2013;
- LXXXIV - 11.427, de 30 de abril de 2013;
- LXXXV - 11.473, de 30 de agosto de 2013;
- LXXXVI - 11.497, de 1º de novembro de 2013;
- LXXXVII - 11.533, de 2 de janeiro de 2014;
- LXXXVIII - 11.584, de 21 de fevereiro de 2014; e
- LXXXIX - 11.586, de 5 de março de 2014.
- XC - 11.704, de 10 de outubro de 2014;