

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO - MESTRADO E DOUTORADO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO EM DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS

Cristiano Lange dos Santos

**POLÍTICAS PÚBLICAS E PARTICIPAÇÃO JUVENIL: O CICLOATIVISMO EM
FAVOR DA MOBILIDADE URBANA E DO DIREITO À CIDADE EM PORTO
ALEGRE (2010-2014)**

Santa Cruz do Sul

2019

Cristiano Lange dos Santos

**POLÍTICAS PÚBLICAS E PARTICIPAÇÃO JUVENIL: O CICLOATIVISMO EM
FAVOR DA MOBILIDADE URBANA E DO DIREITO À CIDADE EM PORTO
ALEGRE (2010-2014)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito – Doutorado,
Área de Concentração em Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz
do Sul – UNISC.

Linha de Pesquisa: Diversidade e Políticas Públicas

Orientador: Prof. Dr. André Viana Custódio (UNISC/RS)

Coorientador: Profa. Dra. Nuria Bellosso Martin (UBU/ES)

Santa Cruz do Sul

2019

CIP - Catalogação na Publicação

SANTOS, Cristiano Lange dos
POLÍTICAS PÚBLICAS E PARTICIPAÇÃO JUVENIL: : O CICLOATIVISMO
EM FAVOR DA MOBILIDADE URBANA E DO DIREITO À CIDADE EM PORTO
ALEGRE (2010-2014) / Cristiano Lange dos SANTOS. – 2019.
301 f. : il. ; 28 cm.

Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de Santa Cruz do
Sul, 2019.

Orientação: Prof. Dr. André Viana CUSTÓDIO.

Coorientação: Profa. Dra. Nuria Belloso MARTIN.

1. políticas públicas. 2. juventude. 3. Cicloativismo. 4.
Direito à cidade. 5. movimentos sociais. I. CUSTÓDIO, André
Viana. II. MARTIN, Nuria Belloso. III. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UNISC
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Cristiano Lange dos Santos

POLÍTICAS PÚBLICAS E PARTICIPAÇÃO JUVENIL: O CICLOATIVISMO EM FAVOR DA MOBILIDADE URBANA E DO DIREITO À CIDADE EM PORTO ALEGRE (2010-2014)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito – Doutorado, Área de Concentração em Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, no eixo temático Diversidade e Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. André Viana Custódio

Coorientador: Profa. Dra. Nuria Belloso Martin (UBU/ES)

Dr. André Viana Custódio
Prof. Orientador - UNISC

Dra. Nuria Belloso Martin
Prof. Coorientador – UBU/Espanha

Dra. Maria Aparecida Alkimin
Professora examinadora - UNISAL

Dr. Ismael de Souza
Professor examinador - UNESC

Dra. Marli M. Moraes da Costa
Professora examinadora - UNISC

Dr. João Pedro Schmidt
Professor examinador - UNISC

À Kátia, minha companheira de todas as horas e lutas, cujo apoio e incentivo, ao longo dos tempos, felizes ou não, foi o que me permitiu chegar até aqui. Meu coração é todo teu!

Agradecimentos

A realização do doutorado, embora tenha seu aspecto individual, apresenta uma dimensão coletiva em razão da convivência e da constante troca com os demais pesquisadores e amigos, razão pela qual quero agradecer, compartilhando um carinho especial a estas pessoas, já que sem elas, dificilmente teria cumprido essa jornada.

O doutorado é um processo de constantes testes emocionais. A escrita da tese é um processo solitário e que desponta os sentimentos mais ambíguos (incertezas, inseguranças, alegrias e realizações). É um aprendizado indescritível que expõe todas as nossas fraquezas e potencialidades.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por me proporcionar a bolsa de pesquisa, na modalidade taxa, o que sem ela não seria possível completar a pesquisa, assim como a bolsa de estágio doutoral, que me permitiu quatro meses de estudos, pesquisas e constantes trocas acadêmicas na Universidade de Burgos (UBU) na Espanha.

Ao meu orientador, professor André Viana Custódio, por me auxiliar nesta caminhada que é o doutoramento, o que, sem dúvida, me fez evoluir acadêmica e emocionalmente. Minha gratidão!

Aos professores Clóvis Gorczewski e João Pedro Schmidt, pelas contribuições na Banca de Qualificação e orientações informais de corredor que contribuíram sobremaneira para capacitação e consolidação crítica do trabalho. Enfim, cada pequeno incentivo nos auxilia para seguir em frente e não desistir do objetivo.

A la profesora Nuria Belloso Martin, por su ayuda en el doctorado sandwich de la Universidad de Burgos en España y que dedicó especial atención a mis cuestiones académicas. Su orientación fue muy valiosa y gratificante. Muchísimas Gracias, de corazón.. <3

Aos professores Marli M. da Costa, Ricardo Hermany e Gesta Leal, pelas disciplinas que compuseram os créditos no doutorado.

Aos demais colegas de doutorado que entendem as dificuldades aqui mencionadas.

À Enívia, Morgana e Rosana, da Secretaria do Programa, pelo apoio em momentos cruciais e pelas respostas sempre rápidas e precisas.

Aos jovens ativistas em mobilidade urbana entrevistados, com os quais tive a oportunidade de conviver e aprender que a transformação que tanto desejam ver no mundo não acontece sem amor, sem alegria e gozo!

Meu muito obrigado a todas e todos...

Senhor Cidadão

Senhor cidadão
Senhor cidadão
Me diga, por quê
Me diga por quê
Você anda tão triste?
Tão triste
Não pode ter nenhum amigo
Senhor cidadão
Na briga eterna do teu mundo
Senhor cidadão
Tem que ferir ou ser ferido
Senhor cidadão
O cidadão, que vida amarga
Que vida amarga
Oh senhor cidadão,
Eu quero saber, eu quero saber
Com quantos quilos de medo,
Com quantos quilos de medo
Se faz uma tradição?
Oh senhor cidadão,
Eu quero saber, eu quero saber
Com quantas mortes no peito,
Com quantas mortes no peito
Se faz a seriedade?
Senhor cidadão
Senhor cidadão
Eu e você
Eu e você
Temos coisas até parecidas
Parecidas
Por exemplo, nossos dentes
Senhor cidadão
Da mesma cor, do mesmo barro
Senhor cidadão
Enquanto os meus guardam sorrisos
Senhor cidadão
Os teus não sabem senão morder
Que vida...

Tom Zé

“Cidade não pára, cidade só cresce, o de cima sobe e o de baixo desce, a cidade se encontra prostituída por aqueles que a usaram em busca de uma saída, ilusora de pessoas de outros lugares, a cidade e sua fama vai além dos mares.”
(Chico Science)

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Interesse pela política	205
Figura 2 - Informação e política.....	207
Figura 3 - Capacidade de transformação social.....	208
Figura 4 – Noção de um projeto de transformação social	210
Figura 5 - Influência do movimento na inclusão do tema na agenda pública	215
Figura 6 - Existência de diálogo	227
Figura 7 - Percepção sobre os espaços institucionais	229
Figura 8 - Percepção sobre as formas não convencionais de ação política.....	233
Figura 9 - Participação política em ações não convencionais	236
Figura 10 - Autodefinição sobre ativismo	239

LISTA DE ABREVIATURAS

AD	Ação Direta
CDC	Convenção dos Direitos das Crianças
COIJUV	Conselho Interinstitucional da Juventude
CONJUVE	Conselho Nacional da Juventude
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
EC	Emenda Constitucional
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
FMASC	Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Ciclovário
FUNABEM	Fundação Nacional do Bem-Estar do Menor
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MCC	Movimento Criança Constituinte
MC	Movimento Massa Crítica
MPL	Movimento Passe Livre
NMS	Novos Movimentos Sociais
ONU	Organização das Nações Unidas
OMS	Organização Mundial de Saúde
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDCI	Plano Diretor Ciclovário Integrado
PDDUA	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental
PMCMV	Programa Minha Casa, Minha Vida
PNBEM	Política Nacional do Bem-Estar do Menor
PNJ	Plano Nacional de Juventude
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PEC	Proposta de Emenda à Constituição
PROJOVEM	Programa Nacional de Inclusão de Jovens
TICs	Tecnologias de Comunicação e Informação

TRENSURB	Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre
TJRS	Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul
TSE	Tribunal Superior Eleitoral
SINAJUVE	Sistema Nacional de Juventude
SNJ	Secretaria Nacional de Juventude
SMAM	Secretaria do Meio Ambiente de Porto Alegre
SPM	Secretaria de Planejamento Municipal de Porto Alegre
STF	Supremo Tribunal Federal

RESUMO

O tema da tese é a participação juvenil nas políticas de mobilidade urbana e gestão da cidade. Faz considerações sobre a crescente emergência das expressões juvenis no espaço público, que reivindica por direitos, políticas públicas e democracia direta a partir do século XXI. Os novíssimos movimentos sociais, caracterizados pela fluidez, cujas manifestações são convocadas por meio de redes sociais, sem lideranças, mas baseados na horizontalidade, atraindo jovens ativistas a participarem das suas ações para reivindicar o direito à cidade e à mobilidade urbana em bicicleta. É o caso do movimento Massa Crítica (MC), da cidade de Porto Alegre, que se visibiliza por meio de ações midiáticas, potencializada pela internet e pelas redes sociais, para constituir a cultura da bicicleta no espaço urbano. Esse formato supera a categoria de ação política convencional, sendo desenvolvida pelas novas gerações Y e Z, baseada na micropolítica, em que pequenas ações individuais do cotidiano, como a de disputar as ruas das cidades para democratizar os modais não motorizados, são potencializadas em espaços e atuação em redes. O objetivo geral é examinar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade. O problema fundamenta-se em questionar: que fatores legais e políticos estão levando ao descompasso entre as demandas de participação presentes no ativismo juvenil com relação ao direito à cidade e à inclusão da mobilidade urbana por bicicleta nas políticas públicas. A hipótese é que o descompasso entre as demandas de participação expressas pelo ativismo juvenil, quanto ao direito à cidade e à mobilidade urbana por bicicleta, está associado às insuficiências da legislação, à participação juvenil, à baixa inserção dos jovens nos meios políticos e à limitada disposição de diálogo dos governantes. O método de abordagem é o hipotético-dedutivo. As técnicas de pesquisa utilizadas foram bibliográfica, documental e de campo. Na pesquisa de campo entrevistou-se vinte jovens ativistas em mobilidade urbana por bicicleta (cicloativistas), na cidade de Porto Alegre, com o fim de compreender como eles se auto-organizam, horizontalmente, para influenciar nos processos de políticas públicas. Na conclusão, observou-se que os novíssimos movimentos sociais, compostos majoritariamente por jovens, querem autonomia no seu agir político, não se vinculando a estruturas institucionais tradicionais, preferindo atuar em espaços não convencionais e com Ações Diretas (AD), por sua capacidade de controle, de não delegação e representatividade. Pode-se dizer que, ainda assim, os novíssimos movimentos sociais querem estabelecer um canal de diálogo com a Administração Pública Municipal. Por fim, apresenta-se ainda algumas recomendações, elaboradas a partir da pesquisa, para potencializar a participação dos jovens nos processos envolvendo o direito à cidade e a mobilidade urbana.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Juventude. Cicloativismo. Direito à cidade. Mobilidade Urbana. Movimentos Sociais.

ABSTRACT

The theme of the thesis is youth participation on the urban mobility and city management policies. It makes considerations about the growing emergence of juvenile expression in the public space, which claims for rights, public policies and direct democracy from the 21st century. The brand new social movements, characterized by fluidity, whose manifestations are summoned through social networks, without leadership but based on horizontality, attracts young activists to participate in their actions to claim the right to the city and urban mobility by bicycle. It is the case of the Massa Crítica (MC) movement, in the city of Porto Alegre, that is visible through media actions, enhanced by the internet and social networks, to constitute the culture of the bicycle in the urban space. This format surpasses the category of conventional political action, being developed by the new generations Y and Z, based on micropolitics, in which small individual actions of the daily life, such as to dispute the streets of the cities to democratize the non-motorized modes, are enhanced in spaces and networking. The general objective is to examine how youth participation interferes in the implementation of public policies for urban mobility by bicycle and in the right to the city. The problem is based on the question: what legal and political factors are leading to the mismatch between the demands of participation in youth activism in relation to the right to the city and the inclusion of urban mobility by bicycle in public policies. The hypothesis is how the mismatch between the demands of participation expressed by the youth activism, as the right to the city and urban mobility by bicycle, is associated with the shortcomings of the legislation, youth participation, the low participation of young people in politics and the governments' limited willingness to dialogue. The method of approach is the hypothetical-deductive. The research techniques used were bibliographic, documentary and field. In the field research, twenty young urban bicycle activists (cyclo-activists) were interviewed in the city of Porto Alegre to understand how they self-organize horizontally to influence public policy processes. In conclusion, it was observed that the most recent social movements, composed mostly of young people, want autonomy in their political activity, not linking to traditional institutional structures, preferring to act in unconventional spaces and with Direct Actions (DA), for their ability to control, non-delegation and representativeness. It can be said that, even so, the brand new social movements want to establish a channel of dialogue with the Municipal Public Administration. Finally, some recommendations, made from the research, are presented to enhance the participation of young people in the processes involving the right to the city and urban mobility.

Key words: Public Policies. Youth. Bicycle Advocacy. Right to the city. Urban Mobility. Social Movements.

RESUMEN

El tema de la tesis es la participación juvenil en las políticas de movilidad urbana y gestión de la ciudad. Hace consideraciones sobre la creciente emergencia de expresiones juveniles en el espacio público, que reclaman derechos, políticas públicas y democracia directa a partir del siglo XXI. Los nuevos movimientos sociales, caracterizados por la fluidez, cuyas manifestaciones se convocan a través de redes sociales, sin liderazgos, pero basados en la horizontalidad, atrae a jóvenes activistas a participar en sus acciones para reivindicar el derecho a la ciudad y a la movilidad urbana en bicicleta. Es el caso del movimiento Massa Crítica (MC), de la ciudad de Porto Alegre, que se visibiliza por medio de acciones mediáticas, potenciada por Internet y por las redes sociales, para constituir la cultura de la bicicleta en el espacio urbano. Este formato supera la categoría de acción política convencional, siendo desarrollada por las nuevas generaciones Y y Z, basada en la micropolítica, en que pequeñas acciones individuales de lo cotidiano, como la de disputar las calles de las ciudades para democratizar modalidades de transporte no motorizados, impulsadas en los espacios y en la actuación de las redes. El objetivo general es examinar cómo la participación de la juventud interfiere en la implementación de políticas públicas de movilidad urbana en bicicleta y en el derecho a la ciudad. El problema se fundamenta en cuestionar: qué factores legales y políticos están llevando a la falta de correspondencia entre las demandas de participación presentes en el activismo juvenil con relación al derecho a la ciudad y a la inclusión de la movilidad urbana en bicicleta en las políticas públicas. La hipótesis es, de qué forma esta forma de correspondencia entre las demandas de participación expresadas por el activismo juvenil al derecho a la ciudad y la movilidad urbana en bicicleta, está asociada a las deficiencias en la legislación, a la participación juvenil, a la baja inserción de los jóvenes en la política y la limitada disposición de dialogo de los gobernantes. El método de enfoque es el hipotético-deductivo. Las técnicas de investigación utilizadas fueron bibliográfica, documental y de campo. En la encuesta de campo se entrevistó a veinte jóvenes activistas de la movilidad urbana por bicicleta (cicloactivistas), en la ciudad de Porto Alegre, con el fin de comprender como se autoorganizan, horizontalmente, para influir en los procesos de políticas públicas. En la conclusión, se observó que los nuevos movimientos sociales, compuestos mayoritariamente por jóvenes, quieren autonomía en su actuar político, no vinculándose a estructuras institucionales tradicionales, prefiriendo actuar en espacios no convencionales y con Acciones Directas (AD), por su capacidad de control, de no delegación y representatividad. Se puede decir que, aún así, los nuevos movimientos sociales quieren establecer un canal de diálogo con la Administración Pública Municipal. Por último, se presentan algunas recomendaciones, elaboradas a partir de la investigación, para potenciar la participación de los jóvenes en los procesos involucrando el derecho a la ciudad y la movilidad urbana.

Palabras clave: Participación. Juventud. Activismo en bici. Derecho a la ciudad. Movilidad urbana. Movimientos Sociales.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 PARTICIPAÇÃO JUVENIL COMO DIREITO INERENTE À CONDIÇÃO DE SUJEITO DE DIREITOS	24
2.1 O sentido da política: a juventude e a capacidade de ação entre-os-homens no espaço público	25
2.2 Marcos normativos nacionais: a era dos direitos na década de 1980 e o processo de invisibilidade ao reconhecimento dos direitos de juventude	33
2.3 Emenda Constitucional n. 65/2010: o jovem com <i>status</i> constitucional e a teoria da proteção integral	40
2.4 Estatuto da Juventude enquanto reconhecimento de sujeito de direitos e o direito à participação juvenil nas políticas públicas	47
2.5 Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE)	56
3 FUNDAMENTOS JURÍDICOS DO DIREITO À CIDADE E AS IMPLICAÇÕES NA CONDIÇÃO JUVENIL	66
3.1 Da cidade e o direito ao direito à cidade	67
3.2 Fundamento constitucional do direito à cidade e suas diretrizes: contributos teórico-jurídicos	75
3.3 O Estatuto da Cidade: a participação do jovem na dimensão democrática dos espaços urbanos	82
3.4 <i>City-marketing</i> : mercadorização da cidade na era da globalização	89
3.5 Estatuto da Juventude: o jovem e o direito ao território	97
4 TRANSPORTE COMO DIREITO SOCIAL: A JUVENTUDE E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA	107
4.1 Transporte como direito fundamental social: a Emenda Constitucional n. 90/2015 e as repercussões diretas nas políticas públicas de mobilidade urbana para a juventude	108
4.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana e as políticas públicas de mobilidade nas cidades brasileiras	113
4.3 As políticas públicas cicloviárias de Porto Alegre: apontamentos sobre a história da mobilidade urbana por bicicleta no município	122

4.4 Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI) de Porto Alegre: a Lei Complementar n. 626 de 15 de julho de 2009 e as políticas de mobilidade urbana em bicicleta.	130
4.5 Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI): apontamentos sobre a sua implementação e a situação atual das políticas de mobilidade urbana por bicicleta em Porto Alegre	137
5 DO DIREITO AO ATIVISMO JUVENIL: A NOVA FACE DO FAZER POLÍTICO JUVENIL NO SÉCULO XXI	148
5.1 Globalização, Era Informacional e juventude: as novas expressões políticas no século XXI	149
5.2 Ruptura geracional: o conflito de gerações na Era Informacional	156
5.3 As jovens gerações e a política: o processo de politização do cotidiano	164
5.4 A globalização e os movimentos sociais: os jovens em rede no espaço público e os novíssimos movimentos sociais	173
5.5 Novíssimos movimentos sociais e juventude: a Massa Crítica (MC) como significado da expressão política contemporânea em Porto Alegre.....	181
6 A COMPREENSÃO DOS ATORES JUVENIS SOBRE A PARTICIPAÇÃO, ATIVISMO E AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA EM PORTO ALEGRE.....	191
6.1 Cidadania juvenil: a juventude sem participação-política institucional	194
6.2 Juventude e política: formas de convivência.....	204
6.3 Participação juvenil e movimentos sociais	213
6.4 Participação política convencional e políticas ciclovárias.....	222
6.5 Participação política não convencional e ativismo	233
7 CONCLUSÃO	242
REFERÊNCIAS.....	258
ANEXOS	289

1 INTRODUÇÃO

A tese investiga a participação juvenil, com enfoque no ativismo, caracterizando os jovens como sujeitos de direitos, capazes de intervir no processo histórico e gerar consequências jurídico-políticas no ciclo de políticas públicas.

Objetiva-se fazer uma abordagem centrada sobre a dinâmica política dos jovens ativistas na cidade de Porto Alegre, entre os anos de 2010 a 2014, período que compreende a entrada em vigor do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) e sua posterior alteração, com a aprovação da Lei Complementar n. 744, de 28 de outubro de 2014.

Este trabalho se situa no campo de pesquisa entre a intersecção das áreas da política, do direito e das políticas públicas, centrando a atenção na relação entre a expressão política dos jovens com o fim de interagir com a Administração Pública e influenciar nas políticas públicas. (ABERS, VON BÜLOW, 2011; SUBIRATS, 2015a; SUBIRATS, 2015b; TRINDADE, 2018)

A tese trabalha na fronteira entre os movimentos sociais e as políticas públicas, para entender como os novíssimos movimentos sociais - movimentos sociais em rede - transitam na estrutura estatal para incidir, ora dialogando, ora confrontando a Administração Pública Municipal a prestar as políticas relativas à mobilidade urbana por bicicleta e na gestão da cidade, previstas em normas legais.

A ausência de instâncias que servem de canais de interlocução, forja as juventudes a criar repertórios de ação com fins políticos e novos espaços públicos para demandar pautas invisibilizadas, e garantir o cumprimento de direitos já assegurados e não respeitados pela Administração Pública, como é o caso do direito à cidade e à mobilidade urbana sustentável.

Deve-se, no entanto, ressaltar a dificuldade do jovem em incluir as pautas de seu interesse, ou que lhe afetam, em espaços institucionais convencionais, notadamente os canais convencionais de participação.

Destaque-se que a juventude não é uma categoria social, mas uma construção dinâmica, sócio histórica e culturalmente construída, que parte da sociedade tem de si mesma. (FEIXA, 1998; REGUILLO, 2012).

Refletir a questão da participação política das juventudes no contemporâneo revela-se uma tarefa desafiadora porque, historicamente, atribui-se ao jovem um comportamento apático, despolitizado e desinteressado, especialmente sobre o campo da política e das decisões que envolvem o bem comum. (KOZEL, 1996; SCHMIDT, 2001; CASTRO, 2008; ANDUIZA, BOSCH, 2012; OKADO, RIBEIRO, 2015)

Contudo, como será possível perceber pela pesquisa, o que se visualiza é outra realidade. As novas gerações (Y e Z) estão sedentas por participar, mas seu fazer político é operado de forma distinta ao que se tem como tradicionais, apresentando-se na diversidade que as expressões políticas podem assumir no cotidiano, vindo a se traduzir no ativismo pelas redes sociais, compartilhando documentos, imagens ou simplesmente dividindo sua insatisfação a projetos contrários às causas mobilizadoras. (FEIXA, 2014; SUBIRATS, 2015b)

Questões de como os jovens se inserem, participam e influenciam nas políticas públicas de gestão urbana e de mobilidade urbana em bicicleta, para a realização de cidades mais sustentáveis e ambientalmente equilibradas, são elementos que permeiam as reflexões desta pesquisa doutoral.

Nesse sentido, torna-se necessário investigar os novos padrões de participação política, apontando os processos emancipatórios construídos pelos próprios jovens, ao constituírem os novíssimos movimentos sociais, que indicam as perspectivas culturais e políticas da contemporaneidade.

Os jovens e suas especificidades tem sido objeto de estudos do Grupo de Pesquisa em Direitos Humanos de Crianças, Adolescentes e Jovens (GRUPECA), coordenado pelo Prof. Dr. André Viana Custódio, do Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD) da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), o que contribuiu para o aprofundamento desta tese doutoral e a compreensão dos diversos aspectos relacionados às juventudes.

Cabe destacar que a juventude é múltipla e plural, por tal razão é que se sustenta não haver uma juventude caracterizada apenas de forma homogênea, mas diversas formas de juventudes, de acordo com o espaço-tempo e com a multiplicidade de experiências vivenciados por cada jovem singularmente.

Nesse aspecto, é importante considerar a diversidade das juventudes, tendo em vista a conformação da cultura regional, socialização política e outros fatores.

Registre-se que há a juventude do hip-hop, a juventude do skate, a juventude negra, a juventude indígena, a juventude cicloativista, a juventude periférica, enfim, cada juventude tem suas próprias características, demandas, culturas e expectativas e, por essa razão, não é adequado falar em juventude, mas sim, em “juventudes” no plural. (MARGULIS, 1996; CORTI, SOUZA, 2005; GIL, 2011)

Diante dessa questão terminológica, esta pesquisa, sempre que possível, denominará “as juventudes”, com o fim de reafirmar a diversidade e a multiplicidade dos jovens.

Ademais, é importante frisar que o movimento cicloativista - ativistas por mobilidade urbana por bicicleta - representa uma expressão urbana, protagonizado majoritariamente por jovens, ainda que não somente por eles.

É importante registrar que o termo cicloativista é usado para atividades de militância política, que se manifesta em diversas formas de ação em defesa de melhores condições para o uso da bicicleta na cidade, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade ou Estado. (XAVIER, 2011)

Nesse sentido, é interessante destacar que os cicloativistas motivaram seu fazer político, com a finalidade de reivindicar o cumprimento do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), instituído pela Lei Complementar n. 626 de 15 de julho de 2009, que prevê a construção de 395 quilômetros de malha cicloviária (ciclovias e ciclofaixas) nas vias urbanas da cidade de Porto Alegre.

A reivindicação das juventudes também tem sido um tema recorrente de debate, no início do século XXI, uma vez que ganha novas formas, ainda mais complexas e dinâmicas, de ação política por conta dos avanços trazidos pelo advento das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), que permitem a interação constante e respostas instantâneas entre seus atores.

O advento da internet e sua democratização, a partir da virada do milênio, é um elemento chave para as mudanças comportamentais do fazer político das novas gerações, tema a ser examinado no decorrer da pesquisa, uma vez que a migração das ações políticas vêm gradualmente se deslocando em duas perspectivas, seja dos espaços institucionais convencionais para os espaços não convencionais, seja do espectro da macro política para o da micropolítica (política do cotidiano).

A construção imaginária, de que os jovens se satisfazem com os atuais modelos de participação democrática, baseados na representatividade e na

periodicidade, com votações a cada dois anos, reproduz a ideia da suficiência democrática a partir da baixa intensidade de participação.

O problema da não participação dos jovens nas instâncias democráticas convencionais revela a complexidade da ação política, que ao não se relacionar com o espaço público, esvazia a potencialidade que a juventude carrega para promover as transformações que querem para a sociedade.

Considerar o jovem cidadão, a partir da perspectiva do exercício dos direitos políticos, estritamente no ato de votar e ser votado, é reduzir a sua ação política a um campo muito limitado do regime democrático. (SANTOS, 2001; LAPIERRE, 2003; SUBIRATS, 2011)

Essa questão tem permeado discussões jurídico-políticas, sobre o fazer político dos jovens na conformação das políticas públicas relacionadas ao direito à cidade, para além de dispositivos de participação na perspectiva da lógica convencional, representadas por espaços formais institucionais tradicionais (conselhos participativos, partidos políticos, sindicatos).

Além disso, há uma crítica juvenil de que os espaços convencionais são eminentemente verticalizados e adultocêntricos. Evidencia-se uma visão eminentemente restritiva do agir político, associado diretamente à relação existente entre as juventudes, os coletivos e os movimentos sociais e o Estado.

A pesquisa, nesse sentido, quer refletir sobre os efeitos jurídico-políticos dos novíssimos movimentos sociais que se posicionam fora e/ou dentro, dependendo das circunstâncias, da fronteira institucional, com o fim de alcançar seu objetivo de implementar o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre.

É importante registrar que as novas expressões políticas dos jovens, ativos não apenas nas redes sociais, mas também nos espaços públicos urbanos (ruas, praças e parques), disputando pautas e temas que lhes afetam, exercendo sua capacidade de sujeitos da ação política, têm se apresentado praticamente invisíveis, na medida em que atuam - dentro de uma lógica dos marcos conceituais - “por fora” do sistema institucional formal convencional. (SUBIRATS, 2015a; SUBIRATS, 2015b)

Segundo Subirats (2015a), o termo “por fora” significa atuar politicamente nos espaços não convencionais, quer dizer, estando à margem da institucionalidade formal dos espaços públicos convencionais, mas incidindo diretamente nos processos do ciclo de políticas públicas para influenciá-los.

Subirats (2015a) exemplifica o caso do movimento 15 de maio (15M), que emergiu das redes para as ruas, em um processo de politização massiva dos jovens espanhóis de reapropriação dos espaços públicos, ao constituir, na troca constante entre as redes e ruas ou ruas e redes, novos espaços democráticos como a web 2.0, em cooperação, deliberação em rede, estruturas horizontais e policêntricas de decisão e atuando “por fora” do sistema convencional institucional, para posteriormente constituir no Partido Podemos, com a finalidade de incidir “por dentro” do sistema convencional institucional político.

Para tanto, utiliza-se da classificação política convencional e não convencional, considerada por Gorczewski e Martin (2011; 2018), Anduiza e Bosch (2012), Baquero e Borba (2008) e Ribeiro et al (2016), como a classificação mais aceita sobre o tema da participação política.

Designa-se por participação convencional ou formal, as ações políticas ligadas ao processo eleitoral, incluindo neste enquadramento questões ligadas ao voto, partidos políticos, campanhas eleitorais, ocupação de cargos eletivos públicos. (ANDUIZA, BOSCH, 2012)

A participação convencional ou tradicional “também é conhecida como participação institucional, por referir-se àquelas atividades integradas aos mecanismos governamentais de tomada de decisões”. (BAQUERO; BORBA, 2008, p. 10).

Já a participação não convencional ou informal, também é nomeada de protesto e de contestação, e abrange as ações políticas que vão além do processo eleitoral, como por exemplo, movimentos sociais, greves, passeatas, manifestações, boicotes, ocupações de prédios públicos, bloqueios de tráfego, petições, danos à propriedade e violência contra as pessoas. (ANDUIZA; BOSCH, 2012)

Nesse aspecto, orienta-se por compreender o sentido das reivindicações da juventude ativista, no que diz respeito ao direito à cidade e diretamente à mobilidade urbana por bicicleta.

Vale dizer que as cidades são construídas e reconhecidas como processos de construção social, com base nos desejos e perfis dos seus habitantes. No caso, os jovens, reconhecidos sujeitos de direitos e transformadores da realidade urbana, são excluídos não apenas socialmente, mas do processo coletivo de reconstruir o espaço urbano, de acordo com suas necessidades, desejos e expectativas.

Destaque-se, também, que o direito ao transporte foi reconhecido como direito fundamental social, por meio da Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, como consequência do cenário de construção de cidades cada vez mais geograficamente expandidas, o que redundava, caso o exercício desse direito não seja satisfeito, em segregação social e redução da perspectiva de melhora de vida, especialmente dos jovens mais pobres, nos centros urbanos.

Andrade (2010) elenca as vantagens do uso dos modos de transporte não motorizados (bicicleta) em três categorias: econômica, social e urbana.

O problema central da pesquisa se desenvolve, associado à elaboração das questões norteadoras ou indagações pertinentes, para entender quais os fatores que distanciam os jovens da participação política.

Para tanto, o problema da pesquisa é: que fatores legais e políticos estão levando ao descompasso entre as demandas de participação, presentes no ativismo juvenil com relação ao direito à cidade, e à inclusão da mobilidade urbana por bicicleta nas políticas públicas?

A pesquisa compreende o problema para, a partir do seu entendimento, poder efetivamente sugerir como intervir nas políticas públicas de participação e acesso dos jovens nos processos participativos da gestão da cidade e da mobilidade urbana em bicicleta.

A pesquisa realiza um conjunto de atividades de ordens distintas valendo-se do método hipotético-dedutivo. Para tanto, dividiu-se o trabalho em dois momentos: em um primeiro, produzir a pesquisa bibliográfica para buscar a fundamentação teórica da tese; e em segundo, realizar a pesquisa empírica com aplicação de questionário.

Segundo Mezzaroba e Monteiro (2003) no método hipotético-dedutivo o pesquisador opta pela adoção de um ponto de partida diferente da teoria de base ou de um conjunto de elementos teóricos identificadores do problema a que se propõe tratar. Esse ponto de partida pode assumir a forma de hipótese que o investigador no decorrer da pesquisa procurará verificar.

O método parte de um conjunto de proposições hipotéticas que se entendem viáveis como estratégia de abordagem para se aproximar de seu objeto, que no decorrer da pesquisa, elas podem ser confirmadas ou não.

Para responder ao problema foi delimitada a seguinte hipótese: o descompasso entre as demandas de participação, expressas pelo ativismo juvenil quanto ao direito à cidade e à mobilidade urbana por bicicleta, está associado às insuficiências da

legislação quanto à participação juvenil, à baixa inserção dos jovens nos meios políticos e à limitada disposição de diálogo dos governantes.

Na busca em corroborar a hipótese do problema, estipula-se como objetivo geral da pesquisa o de examinar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade.

São fontes de pesquisa da tese: i) a produção bibliográfica de referência sobre o tema da participação, políticas públicas, ativismo e a inter-relação entre o direito à cidade e à mobilidade urbana e a juventude; ii) material oriundo da mídia escrita e/ou eletrônica, a respeito das práticas e sua atuação no sentido do estudo desenvolvido, principalmente dos blogues, páginas e redes sociais; iii) o material coletado com os questionários, contendo questões fechadas e abertas, da pesquisa qualitativa.

É importante frisar que a utilização de fontes não acadêmicas se justifica em razão da complementaridade da pesquisa qualitativa, uma vez que pode embasar com maior propriedade questões relacionadas a discursos, práticas e ações no horizonte espaço-tempo envolvendo o objeto da pesquisa.

No primeiro momento da pesquisa foi escolhida a técnica bibliográfica, valendo-se de pesquisa documental da produção acadêmica existente sobre o tema, nas bibliotecas da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande Sul (PUC/RS), e durante o período de doutorado sanduíche na Universidade de Burgos (UBU/ES), na Espanha.

Além das bibliotecas citadas, utilizou-se, como recurso de pesquisa, o sistema integrado interbibliotecário *Rebiun* (Rede de Bibliotecas Universitárias Espanholas), que permite solicitar o empréstimo de qualquer obra na rede de bibliotecas espanholas, além do portal periódicos da CAPES, e outras bases de dados acadêmicas como *Scielo*, *Scopus*, Google Acadêmico, especialmente no Banco de Teses e Dissertações do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT), Revistas Temáticas qualificadas relativas ao tema, para resolver o problema ventilado na tese doutoral em questão.

A pesquisa adota uma perspectiva multimetodológica, de forma que os marcos empíricos do método bibliográfico e a pesquisa qualitativa pudessem se complementar, a fim de responder ao problema formulado.

A metodologia utilizada para alcançar o fim de responder ao problema é de caráter qualitativo, com base em questionários, com questões abertas e fechadas realizadas pelo pesquisador, a partir do ingresso em campo para trazer a visão de mundo dos próprios jovens respondentes.

A pesquisa de campo desta tese doutoral foi devidamente aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), com parecer sob o número 2.616.558, ao permitir o prosseguimento da investigação para aplicar o questionário aos jovens participantes dos movimentos ativistas em mobilidade urbana em bicicleta, da cidade de Porto Alegre.

As perguntas foram elaboradas com o objetivo de compreender como os jovens ativistas veem a política, a participação nos processos de decisão e as ações necessárias para influenciar na tomada de decisão sobre as políticas de mobilidade urbana em Porto Alegre.

Buscou-se dar voz aos jovens ativistas, com vistas a compreender o seu olhar, o seu respectivo fazer político e as interfaces para incidir no processo de implementação das políticas públicas de mobilidade urbana.

A técnica da aplicação de questionário foi empregada para manter conversações com o público alvo - jovens ativistas em mobilidade urbana por bicicleta - sobre um leque de tópicos que possibilitem chegar aos elementos construtivos das identidades dos jovens.

Utilizou-se a técnica de entrevistas semiestruturadas, por meio de questionários, com perguntas fechadas e abertas, pois elas possibilitam maior interação com os (as) respondentes e maior liberdade de interferência pelo pesquisador, muitas vezes constituindo-se em tom de diálogo, em razão do caráter exploratório.

Os jovens participantes do trabalho de campo foram registrados com as iniciais de nome, assim como a geração à qual pertencem, de modo a não revelar sua identidade, dados pessoais e institucionais, mantendo-se os preceitos éticos de pesquisa e o compromisso assumido pelo pesquisador em não o fazer.

Destaca-se que a finalidade da pesquisa qualitativa não é contar opiniões ou pessoas, mas explorar o espectro de opiniões e as diferentes representações sobre o tema da participação na implementação das políticas de mobilidade urbana em bicicleta e gestão da cidade. (BAUER; GASKELL, 2000).

É importante registrar que a seleção das(os) jovens respondentes iniciou em janeiro de 2017, com a participação no movimento Massa Crítica (MC), pedalando com os jovens cicloativistas pelas ruas de Porto Alegre.

Foram aplicados vinte questionários, nos locais escolhidos pelos (as) respondentes, até chegar-se à saturação, a partir da técnica bola de neve (*snowball sampling*), que é utilizada quando o público a ser entrevistado é invisível ou desconhecido pelo pesquisador, partindo de um entrevistado que se denomina semente e dele se alcançam os demais.

Para selecionar os jovens a serem pesquisados, adotou-se os critérios de ter participado de algum movimento ou atividade relacionada à temática em investigação, e/ou ter participado de audiências públicas, reuniões, conselhos ou alguma agenda institucional sobre o tema da mobilidade urbana em bicicleta e/ou gestão da cidade.

A aplicação dos questionários tiveram por objetivo delinear como os entrevistados construíram sua visão política sobre os modelos de participação, sobre o nível de envolvimento político com o movimento de mobilidade urbana, e qual seu entendimento sobre os processos convencionais e não convencionais de participação das juventudes.

A aplicação dos questionários tiveram, no máximo, uma hora de duração, em um ambiente escolhido pela(o) entrevistada(o), com a finalidade de o deixar o mais confortável e seguro possível.

A Banca de Qualificação recomendou entrevistar vinte jovens que se enquadrassem nos requisitos apresentados, como um número adequado em se tratando de tese doutoral.

A pesquisa qualitativa de coleta de dados foi realizada com a aplicação de entrevistas, na forma de questionário, mas não se restringindo somente ao roteiro e às perguntas nela incluídas.

As pesquisas foram devidamente transcritas, para melhor análise do pesquisador. Nesse sentido, em síntese, propôs: i) preparação do questionário; ii) aplicação de questionários em campo de pesquisa; iii) trabalho de transcrição, análise, interpretação dos dados coletados; iv) sistematização das conclusões de forma a atender os objetivos da pesquisa.

O trabalho com aplicação dos questionários demanda tempo, requer atenção e preparação, contribuindo sobremaneira para que o pesquisador conseguisse dar voz

aos entrevistados, compreendendo melhor a perspectiva dos jovens sobre o tema pesquisado.

Para a análise de textos da pesquisa foi utilizado o método interpretativo, a partir da aplicação dos questionários, gravação e anotações do pesquisador, associando suas respostas ao contexto e ao conjunto de elementos catalogados com a pesquisa bibliográfica.

Os resultados obtidos com a aplicação dos questionários aos jovens ativistas estão expressos em porcentagem e o número de respondentes nos gráficos.

Esta tese está de acordo com o eixo temático “Diversidade e Políticas Públicas”, dentro da área de concentração do Programa de Pós-Graduação em Direito (Doutorado), da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), que tem como objeto de estudo a participação da juventude nas políticas públicas de mobilidade urbana e as repercussões no cotidiano do direito à cidade.

O presente trabalho está estruturado em cinco capítulos, interconectados e independentes, que vão se sucedendo com o fim de responder ao problema da pesquisa, e atingir o objetivo de examinar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade.

No primeiro capítulo, percorre-se o processo de afirmação da juventude enquanto sujeito de direitos até os marcos normativos que reconhecem os direitos de juventude no Brasil - Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, e a promulgação do Estatuto da Juventude, examinando-se os dispositivos legais que asseguram o direito à participação dos jovens nos processos decisórios formais das políticas públicas de instituições convencionais.

Para tanto, inicia-se apresentando os conceitos de política, espaço público e ação, conjugando-se o sentido da política com base no pensamento de Arendt (2007), Bauman (2000) e Mouffe (1999).

No segundo capítulo, pretende-se investigar os fundamentos jurídicos do direito à cidade e a sua função social, prevista no artigo 182 da Constituição Federal de 1988, assim como sua regulamentação infraconstitucional, materializada pelo Estatuto da Cidade, que assegurou instrumentos de democratização e participação da gestão urbana.

Contudo, é importante deixar claro que, apesar do Estatuto da Cidade estabelecer tais instrumentos de controle social, o que se verifica é a homogeneização

dos espaços urbanos, capturado pelo capital especulativo financeiro que se apropria da cidade, constituindo o fenômeno da cidade mercadoria (*City-Marketing*), cuja característica é transformar o valor de uso dos habitantes em valor de troca do mercado imobiliário, ao vender e financeirizar o que é público e de todos.

O resultado da não intervenção estatal nas relações do mercado imobiliário, constitui-se na reprodução da desigualdade social e na segregação urbana, que expulsa moradores de áreas centrais e/ou bem valorizadas para as periferias, causando acesso desigual a bens e serviços prestados pelo Estado.

Nesta tensão, entre a gestão participativa e a voracidade do mercado em se apropriar do urbano, encontra-se o desejo de participação do jovem em construir seu território - assegurado como direito no artigo 31 do Estatuto da Juventude - e as repercussões dela decorrentes sobre o cotidiano das juventudes no espaço urbano.

No capítulo terceiro, aborda-se os desdobramentos jurídico-políticos trazidos pela Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, ao inserir o transporte no *status* de direito fundamental social, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, e assim examinar como as repercussões diretas nas políticas de mobilidade urbana atingem as juventudes.

Destaca, com base em Bucci (2006), o direito ao transporte enquanto direito-meio, categoria jurídica cuja função é assegurar que os sujeitos tenham a fruição de um direito associado a outro direito a ele correlato.

Para além disso, examina-se criticamente alguns elementos caracterizadores da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que constituiu novos instrumentos de gestão e intervenção administrativa, capazes de impulsionar políticas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras, coadunando-se com o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), erigido pela Lei Complementar n. 626, de 15 de julho de 2009, de Porto Alegre.

Por fim, procura identificar a situação atual das políticas de mobilidade urbana por bicicleta do município, ao fazer apontamentos sobre a implementação da malha cicloviária na cidade de Porto Alegre.

O quarto capítulo, examina como as juventudes foram influenciadas pelos processos tecnológicos, e como eles respondem à essas questões, repercutindo-se diretamente na forma de expressão do seu agir político. Nesse aspecto, abrem-se algumas questões paralelas, que se associam ao fenômeno tecnológico: o conflito geracional, a politização do cotidiano e a constituição de novas ações coletivas, que

Castells (2012) e Subirats (2015b) denominam de “ações conectivas”, haja vista sua gênese estar associada à democratização dos meios digitais.

No caso do conflito geracional, a internet e a globalização distanciaram ainda mais uma geração de outra, tendo em vista parâmetros completamente distintos de ação, ou seja, as gerações anteriores se desenvolvem com base no modelo analógico, dialogando com institutos arcaicos (formas participativas rígidas e presenciais), enquanto as novas gerações se desenvolvem com base no modelo digital, com formas fluidas e instantâneas de colaboração, o que redundava em cosmovisões conflitantes.

Esse fenômeno, no qual as gerações posteriores são mais preparadas do que as que lhe antecedem, é chamado por Bauman (2008) de sobreposição geracional, ampliando a brecha entre uma geração e outra.

Do mesmo modo, a politização do cotidiano constitui-se em jovens eminentemente conscientes e críticos acerca de processos que vinculam o tema da mobilidade urbana à sua ação política nos mais diversos espectros da vida.

No capítulo final, são apresentados os resultados da pesquisa de campo sobre as percepções da(o)s vinte jovens entrevistada(o)s, acerca da participação convencional e não convencional na política, ativismo e formulação de políticas públicas de mobilidade urbana, articulando-se com os elementos apresentados nos capítulos anteriores.

Para além das observações, na conclusão são apresentados a síntese dos aspectos teóricos da presente pesquisa, assim como são sugeridas proposições que possam potencializar a participação das juventudes nos processos de formulação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e direito à cidade.

2 PARTICIPAÇÃO JUVENIL COMO DIREITO INERENTE À CONDIÇÃO DE SUJEITO DE DIREITOS

A Emenda Constitucional n. 65 de 13 de julho de 2010 e a Lei n. 12.852, de 05 de agosto de 2013 (Estatuto da Juventude) reconheceram o jovem como efetivo sujeito de direitos na contemporaneidade.

Segundo Veronese (2013, p. 48), “o sujeito de direitos seria o indivíduo apreendido do ordenamento jurídico com possibilidades de, efetivamente, ser um sujeito-cidadão.”

Esses marcos normativos têm se apresentado como uma aposta institucional para recuperar a esfera da política, garantindo a presença juvenil na política convencional brasileira.

O Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), recentemente aprovado pelo Decreto n. 9.306, de 15 março de 2018, regulamentou os artigos 39 e 40 do Estatuto da Juventude, assegurando o direito à participação dos jovens em processos decisórios formais das políticas públicas.

Tais legislações, que reconheceram a categoria jovem como sujeito de direitos, asseguram-lhes a dimensão democrática e reportam-se, notadamente, à participação juvenil como um processo emancipador capaz de situá-los no espaço público, na compreensão do sentido da política, e contribuem para seu agir político na sociedade, a fim de consolidar a cidadania.

Arendt (2007), Bauman (2000) e Mouffe (1999) diagnosticam o cenário da política na sociedade moderna e embasam os elementos para justificar não apenas o sentido que a política representa no cenário contemporâneo, de resistência à investida do capital neoliberal-globalizado, mas especialmente da emergência da ação política promovida pelos jovens com o surgimento da internet, sobretudo a partir da virada do milênio, com a democratização das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs).

2.1 O sentido da política: a juventude e a capacidade de ação entre-os-homens no espaço público

A investigação de como o agir das juventudes influenciam no campo da política, que também envolve o processo de políticas públicas do direito à cidade e mobilidade urbana, exige um embasamento teórico concreto.

Para discutir esse tema é fundamental dialogar com as contribuições teóricas trazidas por Arendt (2007) e complementadas com Bauman (2000) e Mouffe (1999), apresentando as categorias da política, da constituição do espaço público e as interrelações entre a sociedade e o Estado.

Em um contexto de mundo globalizado, eminentemente rápido e fluido, dominado pela tecnologia, em que o campo econômico capturou o campo da política, esvaziando sua capacidade de transformação da realidade, requer repensar novas expressões cidadãos e espaços de resistência contra o avanço do neoliberalismo.

A política é uma ferramenta essencial que pode, se bem manejada entre as pessoas, servir como uma trincheira de resistência contra a investida do capital especulativo-financeiro no mundo globalizado.

Embora a política passe por um contexto de negação e preconceito, por parte da sociedade que se distancia das instâncias democráticas, somente ela é capaz de fazer frente e oferecer resistências ao processo de colonização que vem sofrendo dos interesses da economia.

Bauman (2000, p. 13) retrata a aproximação entre a política e a economia e, em contrapartida, o distanciamento entre a política e a sociedade, ao explicar que, no “mundo que se globaliza rapidamente, em que grande parte do poder – parte mais importante foi retirada da política, essas instituições não podem fazer muito para fornecer segurança ou garantias.”

Além do mais, o processo de desentendimento que vem ocorrendo nas últimas décadas, em que as decisões fundamentais no campo da política são realizadas em outras instâncias, que não no espaço público – especialmente no campo econômico – por pessoas que buscam interesses privados em detrimento dos interesses do bem comum, naturalmente faz com que se esvazie seu sentido de existência.

Evidencia-se, portanto, uma espécie de colonização da política pelas mãos do capital financeiro, desvirtuando o seu sentido finalístico. Esse processo desloca do

campo da política para o campo da economia suas principais decisões, violando o sentido original da política que é justamente pensar no bem comum.

Esse discurso está baseado nas ideias liberais de maximização do mercado, e tem como finalidade a redução do papel do Estado na economia e na intervenção social, aumentando a capacidade dos interesses financeiros se ancorarem no âmbito político.

Bauman (2000) assinala que o aspecto mais notável da política contemporânea é a sua insignificância, renegando-a ao esquecimento e ao descrédito pela população, razão pela qual procura problematizar como a liberdade individual pode ser produto do trabalho coletivo.

Arendt (2007) explica como a ascensão do espaço privado sobre o espaço público fez com que a ação política – ação de excelência entre os homens – fosse desacreditada e abandonada como esfera de transformação da realidade.

É o que se identifica na contemporaneidade com o desaparecimento entre o espaço público e o espaço privado, ao redundar na dificuldade de delimitar o interesse coletivo da ação política e o desinteresse pela política.

A política atual, segundo Bauman (2000, p. 12), louva e promove o conformismo. Significa dizer que o modelo baseado na representação e no enfraquecimento do campo político, em razão dos interesses do mercado e em detrimento do bem comum, reflete diretamente na participação da população, haja vista compreenderem que sua intervenção no espaço público é insuficiente para obter alguma transformação na sociedade.

Bauman (2000) ressalta que, em um sistema de mercado, não há espaço para a política, muito menos se estiver fora da lógica do consumo capitalista.¹

Mesmo vivendo em outro contexto, Arendt (2007) já questionava a ascensão da sociedade de massas e o consumo como elemento moderno para encontrar a felicidade.

Cabe registrar que o modelo da cultura do consumo desenfreado, promotora do individualismo e da competitividade, que é a regra na globalização, interfere na

¹ Bauman (2000), nesse aspecto, sustenta que o mercado constitui o homem modulado, que é uma espécie de sujeito que se modula às regras determinadas pelo mercado, adaptando-se passivamente ao que lhe é imposto. Para Bauman (2000, p. 159) “Quando o Estado reconhece a prioridade e superioridade das leis do mercado sobre as leis da *pólis*, o cidadão transforma-se em consumidor – e o consumidor ‘demanda mais e mais proteção, enquanto aceita cada vez menos participar’ no governo do Estado.”

forma como as pessoas, especialmente os jovens, produzem suas compreensões e comportamentos, na medida em que são constituídos por condições históricas, sociais e políticas. (SANTOS, 2001; ARENDT, 2004; BAUMAN, 2011)

Bauman (2011) destaca o aumento dos gastos dos adolescentes na Grã-Bretanha, aproximadamente mil euros por ano, somente em produtos tecnológicos, um custo doze vezes maior do que um adolescente normal costumava gastar há trinta anos. Em primeiro lugar, o padrão de gastos dos jovens - em países desenvolvidos - hoje começa a se manifestar cada vez mais cedo do que antes; em segundo, os adolescentes foram sendo gradativamente seduzidos por produtos tecnológicos, antes sonhos de consumo, mas hoje totalmente acessíveis e mais baratos, tornaram-se objetos de desejo dos adolescentes, considerados uma questão de vida ou morte (social) aos jovens. (BAUMAN, 2011)

Nesse aspecto, o afastamento da essência da política, enquanto espaço de debate e reflexão do comum, constitui-se na negação e descompasso com a realidade social, o que gera a desafeição e o descrédito da população com relação ao espaço público.

Deve ser ressaltado que a separação entre a política e a sociedade se apresenta como consequência direta do contexto atual, sobretudo no caso brasileiro, de não participação democrática da sociedade no espaço públicos e dos próprios poderes públicos, especialmente das novas gerações.

Arendt (2007) contraria essa perspectiva, pois em suas obras procura reafirmar o significado e o sentido da política, ao correlacionar as características da condição humana com o espaço público.

todos os aspectos da condição humana têm alguma relação com a política, mas esta pluralidade é especificamente a condição – não apenas a *conditio sine qua non*, mas a *condition per quam* – de toda a vida política. (ARENDT, 2007, p. 15)

A centralidade do pensamento de Arendt (2007) se desenvolve a partir das dimensões da ação e sua interrelação com o espaço público, denominando-a de *vita activa*, que se divide em três dimensões: o labor, o trabalho e a ação.³

³ Embora não seja o objeto direto deste trabalho, apresenta-se a tríade de categorias do pensamento arendtiano, com o fim de melhor compreender os objetivos da pesquisa. O labor é a atividade que objetiva garantir a sobrevivência da espécie humana. Segundo Arendt (2007, p. 15) labor “é a atividade que corresponde ao processo biológico do corpo humano, cujo crescimento espontâneo, metabolismos e eventual declínio têm a ver com as necessidades vitais produzidas e introduzidas pelo labor no processo da vida.” Por sua vez, o trabalho é a atividade pela qual o homem constrói obras e artefatos

A política, segundo Arendt (2004, p. 23), está associada ao estar juntos, uns com os outros, na medida em que ela só “acontece no espaço *entre-os-homens*, portanto, *fora dos homens*.”

Em outras palavras, significa dizer que a política tem como característica a capacidade de gerar a concórdia, a negociação entre os homens para o fim de encontrar o consenso.

Mouffe (1999), embora discorde que o fim último da política deva ser o consenso entre as pessoas, pois o dissenso também é uma forma de valorização da democracia, entende que somente um novo projeto é capaz de transformar o antagonismo em agonismo e assim aprofundar o projeto não realizado da modernidade, que é a revolução democrática.

Ainda assim, Mouffe (1999), retoma o sentido da política, ao sustentar que sua importância em um momento de crise democrática é muito maior do que antes, propondo um projeto de democracia radical e plural, o que denomina de pluralismo agonista.

É importante registrar, no entanto, a diferença existente entre os conceitos que envolvem a política e o político. Mouffe (1999, p. 14) destaca que o político está “*ligado a la dimensión de antagonismo y de hostilidad que existe en las relaciones humanas, antagonismo que se manifiesta como diversidad de las relaciones sociales.*”

Enquanto que a política “*apunta a establecer un orden, a organizar la coexistencia humana en condiciones que son siempre conflictivas, pues están atravesadas por lo político.*” (MOUFFE, 1999, p. 14).

Destaca-se que ambos os conceitos estão interligados e conectam-se intimamente, uma vez que se complementam, um emprestando sentido ao outro.

Ao passo que a noção de espaço público, neste trabalho, é compreendida a partir da concepção arendtiana, como um espaço permanentemente aberto de interação social, ao prevê-lo como lugar da palavra e da ação, para debater a relação entre sociedade civil e o Estado.

que se mantém no mundo para auxiliar nas tarefas da vida humana. Trabalho, de acordo com Arendt (2007, p. 15) “é a atividade correspondente ao artificialismo da existência humana, existência esta não necessariamente contida no eterno ciclo vital da espécie, e cuja mortalidade não é compensada por este último.” Já a ação é a atividade que acontece entre os homens para melhorar a vida humana. Para Arendt (2007, p. 15) a ação “corresponde à condição humana da pluralidade, ao fato de que homens, e não Homem, vivem na Terra e habitam o mundo.”

Arendt (2007) explica como a ascensão do espaço privado sobre o espaço público fez com que a ação política – ação de excelência entre os homens – fosse desacreditada e abandonada como esfera de transformação da realidade.

Nessa perspectiva, é importante destacar que a compreensão do espaço privado fortalece a lógica do isolamento, o que em certa medida favorece o ideário capitalista neoliberal, na qual sozinhos os homens perdem sua capacidade de ação (política) para a transformação. Prega-se, indevidamente, de que a ação individual e privadamente é capaz de interferir no rumo dos acontecimentos. Arendt (2007), no capítulo segundo, explica detalhadamente como a noção de política surge na Grécia clássica, sendo mal traduzida pelos romanos, ao equipararem à esfera social.

Para Arendt (2007, p. 59), o público pode ser definido como “tudo aquilo que pode ser visto e ouvido por todos e tem maior divulgação possível.” O espaço público é compreendido com base em dois fundamentos: a aparência e a visibilidade. Nesse aspecto, Arendt (2007) refere que o espaço público é a instância da construção da experiência entre os homens, que permite a modificação da realidade por meio da ação política, centrando-se na livre comunicação entre os sujeitos que nele atuam, agindo e dialogando, em prol do bem comum.

Por essa razão que a perda do espaço público, significa muito mais do que ausência do espaço comum entre os homens, mas a perda da própria condição humana.⁴ Destaque-se, nesse sentido, que a ausência do espaço público representa um grave risco à sociedade democrática, impondo sérios perigos de configuração de regimes totalitários.

Por isso, o espaço público é tão significativo, pois é a partir dele – fundando-se nos valores da liberdade e da igualdade – que a ação (política) entre os homens aparece. Diferentemente das dimensões do labor e do trabalho, que podem ser executadas no isolamento social para a confecção do objeto, a ação materializada pelo discurso (palavra) exige ocorrer, necessariamente, no público, especialmente entre os homens em situação de igualdade e liberdade.

⁴ Este aspecto, Hannah Arendt associa à sua obra *Origens do Totalitarismo*, na medida em que os Estados Totalitários retiram os direitos, tratando-as como meros objetos, abstraindo a condição humana. Ao retirar o espaço público como local de liberdade entre-os-homens, elimina-se a singularidade humana, anulando-se a diversidade e a pluralidade; o totalitarismo encobre qualquer diferença e respeito aos seres humanos.

Cumpra evidenciar que a ação deve estar acompanhada do discurso (fala), diante da sua capacidade reveladora para ganhar visibilidade, o que sem esse elemento se perderia a capacidade reveladora do sujeito no espaço público.

A ação é a única atividade que se exerce diretamente entre os homens sem a mediação das coisas ou da matéria, corresponde à condição humana da pluralidade ao fato de que os homens, e não o homem, vivem na terra e habitam o mundo. (ARENDR, 2007, p. 15-16)

Em outras palavras, pode-se dizer que a política é a ação. Contudo, nem toda ação é política, na medida em que a ação só é política quando direciona-se a um fim específico, notadamente aquele relacionado ao interesse público da coletividade.

Ademais, o agir político ao qual Arendt (2007) se refere, está relacionado ao processo de ação em conjunto entre os homens para constituir o poder coletivo.

Vale dizer que a cultura juvenil, caracterizadora das novas gerações, está sedimentada nos modos de se relacionarem com os outros jovens, compartilhando, trocando informações e interagindo com os espaços urbanos no seu cotidiano. Esse diálogo coletivo, construído entre os jovens, por meio das novas relações de sociabilidade, é a essência da ação com fins políticos.

A convergência dos três elementos, segundo Arendt (2007, p. 220), constitui o espaço público como “o espaço mundano de que os homens necessitam para aparecer”, tornando-se o *ethos* da manifestação da liberdade. O espaço da aparência passa a existir sempre que os homens se reúnem na modalidade do discurso e da ação, precedendo de qualquer constituição formal do que seja esfera pública. (ARENDR, 2007, p. 211/212)

A aparência é tudo aquilo que deve ser visto e ouvido. Nesse sentido, se a ação (política), segundo Arendt (2007), deve ter a aparência e a visibilidade, os jovens estão completamente excluídos do processo democrático, na medida em que suas ações com finalidades políticas têm sido invisibilizadas nos espaços convencionais do espaço público.

Arendt (2007), por sua vez, destaca que a vida humana se caracteriza pelo agir, falar e estar entre os homens.

Na ação e no discurso os homens mostram que são, revelam ativamente suas identidades pessoais e singulares e assim, apresentam-se ao mundo humano, enquanto suas identidades físicas são reveladas, sem qualquer atividade própria, na conformação singular do corpo e no som singular da voz. (ARENDR, 2007, p. 192)

Vale frisar que é a partir do discurso e da ação que o homem pode distinguir-se dos demais, revelando-se em aparência.

A ação e o discurso são os modos pelos quais os seres humanos se manifestam uns aos outros, não como meros objetos físicos, mas enquanto homens. (ARENDDT, 2007, p. 189).

Por essa razão, a ação deve vir sempre acompanhada do discurso e, quando não acontece, perde a sua capacidade reveladora. Nesse aspecto, Arendt (2007, p. 191) ressalta que, se assim não fosse, "em lugar de homens que agem teríamos robôs mecânicos a realizar coisas que seriam humanamente incompreensíveis. Sem o discurso a ação deixaria de ser a ação, pois não haveria ator."

Registre-se que, sem o discurso, a ação perde seu núcleo, pois não haveria ator, e o ator, o agente do ato, só é possível se for, ao mesmo tempo, o autor das palavras.

Agir significa tomar iniciativa, iniciar (como indica a palavra grega *archein* 'começar', 'ser o primeiro' e em alguns casos, governar) imprimir movimento a alguma coisa (que é o significado original do termo latino *agere*). Por constituir um *initium*, por serem recém chegados, e iniciadores pelo fato de serem nascidos, os homens tomam iniciativas *initium ergo et esset est homo, ante quem nullus fuit* (portanto o homem foi criado para que houvesse um começo, e antes dele ninguém existia). (ARENDDT, 2007, p. 190)

Essa categoria está diretamente relacionada com a ação dos jovens, na medida em que se apresentam espontaneamente, nas suas diversas esferas de sociabilidade (ruas, internet, escola e família) para reivindicar, evidenciando sua ação com fins eminentemente políticos.

Ademais, a ação desenvolvida pelas juventudes tem constituído novas formas de expressão no campo da política, com características muito singulares, mais realistas, menos utópicas e em escalas reduzidas de transformação social e comportamental, se comparada às estratégias de gerações anteriores.

Pois, são os jovens que têm promovido a ação com fins políticos, tomando a iniciativa em discutir, refletir e problematizar temas, pautas e questões sobre os quais os adultos se absterem de reivindicar.

A ação política manifestada pelas juventudes se caracteriza como a expressão de luta transformadora da realidade social, valendo-se de estratégias, normalmente radicais e transgressoras da ordem social, para disputar e reclamar direitos e políticas que querem ver atendidas.

Dessa forma, o jovem ao ser privado da ação e do discurso, esvazia-se o seu potencial político de transformação e reivindicação em uma sociedade. Expressar e manifestar estão enquadrados no verbo agir, com o fim de interferir no rumo dos acontecimentos.

A ação exige o vínculo entre o sujeito-mundo fortalecido, na medida em que o agente da ação política participa da construção da realidade social coletivamente, como cenário da *práxis* política.

Por isso, é necessário compreender a complexidade com que o jovem se relaciona entre si para, a partir daí, entender quais os desafios se apresentam para que ele também possa exercer a sua cidadania no espaço público, especialmente nos espaços convencionais.

Corti e Souza, (2005, p. 61), ao analisar essas expressões, enfatizam que “signos de um outro tempo social e histórico, essas associações juvenis apresentam novos repertórios políticos, cuja leitura requer um tipo diferente de escuta e de decifração por parte da sociedade.”

Para além desses elementos, Arendt (2007, p. 212) destaca que a atividade da ação só acontece no espaço onde há convivência e relações humanas que, “o poder passa a existir entre os homens quando eles agem juntos e desaparece no instante em que eles se dispersam.”

Essa característica, trazida por Arendt (2007), se apresenta claramente nas expressões políticas organizadas pelos novíssimos movimentos sociais, composto majoritariamente por jovens, frente ao formato em rede com o qual estão estruturados.

O elemento fundamental está na demonstração do poder como condição básica da realização da política, estando associada à esfera pública enquanto espaço de aparência e visibilidade.

As cidades, enquanto espaço de disputa e de interesse, são laboratórios de construção da sociabilidade e intersubjetividade entre jovens, para o fortalecimento da identidade juvenil. Isso porque, sempre que os homens se juntam, move-se o mundo entre eles, e nesse interespaço ocorrem e fazem todos os assuntos humanos. (ARENDR, 2004, p. 36)

Cumprir dizer que o espaço público não está reduzido às instâncias institucionais, legitimadoras da ação, podendo se constituir em locais para onde convergem o exercício da ação política coletiva (a rua, as praças, espaços públicos

urbanos livres), na qual o encontro humano permite potencializar as diferenças, por meio da comunicação e do discurso.

Observa-se, a partir do exposto, que a política, embora esteja em descrédito e em processos de questionamentos, ainda tem sentido ao servir como ferramenta para contrapor os processos de financeirização, que o capital especulativo financeiro tem promovido em relação aos espaços urbanos.

Destaque-se, nesse aspecto, que os jovens mostram, por meio do formato das suas novas expressões, tanto nas redes quanto nas ruas, que encontraram o significado da política, constituindo outros espaços, apropriando-se de pautas e politizando questões capazes de ressignificar o sentido da política.

2.2 Marcos normativos nacionais: a era dos direitos na década de 1980 e o processo de invisibilidade ao reconhecimento dos direitos de juventude

Interessante mencionar que, após mais de vinte anos de exceção (1964-1985), o Brasil começa a viver a abertura democrática; parafraseando Bobbio (1991) uma nova “era de direitos”.

Diante desse contexto, vivia-se em um momento de transição, alternando-se controle repressivo e desejo de mudanças democráticas. Contudo, ainda imperava a lógica do controle punitivo em relação às crianças e adolescentes, na medida em que vigorava duas legislações acerca do tema. O Código de Menores - de 1927⁵ e 1979 - foram instrumentos caracterizados pela discriminação social e repressão, que os colocavam como meros objetos da vida adulta, passíveis de controle, caridade e de cunho assistencialista.⁶

Percebe-se a forma insignificante com que a criança e o adolescente - e por extensão os jovens - foram historicamente tratados, repercutindo-se uma cultura de inferioridade dos interesses infantis. (VEHLEN, 2002)

⁵ O Decreto n. 17.943-a de 12 de outubro de 1927, que institui a legislação de assistência e proteção a menores (Código de Menores), constava em seu “Artigo 1º: O menor, de um ou outro sexo, abandonado ou delinquente, que tiver menos de 18 anos de idade, será submetido pela autoridade competente às medidas de assistência e proteção contidas neste Código.”

⁶ De acordo com a Lei n. 6.697, de 10 de outubro 1979, que instituiu o “Código de Menores”: “Art. 1º Este Código dispõe sobre assistência, proteção e vigilância a menores: I - até dezoito anos de idade, que se encontrem em situação irregular; II - entre dezoito e vinte e um anos, nos casos expressos em lei. Parágrafo único - As medidas de caráter preventivo aplicam-se a todo menor de dezoito anos, independentemente de sua situação.”

Com base no artigo que introduz o Código de Menores (1979), é possível identificar conceitos reveladores, tais como “vigilância” e “proteção”, e que representavam ideologicamente o conteúdo da lei para um regime ditatorial.

O Código de Menores de 1979, ao ter como alvo de atenção uma certa categoria de crianças e adolescentes, os que se encontravam em situação irregular, justificava-se como uma legislação tutelar. No entanto, essa tutela enfatizava um entendimento discriminador, ratificava uma suposta “cultura” inferiorizadora, pois implica no resguardo da superioridade de alguns, ou mesmo de grupos, sobre outros, como a história registrou ter ocorrido e ainda ocorrer com mulheres, negros, índios, homossexuais e outros. (VERONESE, 2013, p. 48)

A doutrina jurídica da situação irregular produziu uma visão estigmatizada da infância, aprisionando conceitos jurídicos e limitando-os a concepções de controle social, vigilância e repressão. (CUSTÓDIO, 2008)

O mais grave é constatar que o Código de Menores centrava-se em quem mais necessitava de proteção do Estado, com formulação de políticas públicas, prestação de serviços essenciais e proteção mínima: as crianças, adolescentes e os jovens vulneráveis. Ao contrário disso, a resposta do Estado para superar a pobreza e a desigualdade foi a aplicação do direito penal e o extermínio da juventude pobre.

Torna-se nítido o recorte de classe na consolidação de um projeto ideológico contrário à juventude pobre. Em outras palavras, aos jovens ricos garantia-se o direito a estudar e planejar seu futuro, enquanto que aos pobres, o trabalho duro sem perspectiva de ascensão social e, caso cometesse algum desvio de conduta, a repressão.

Lima (2001), enfatiza que em uma sociedade egressa do regime escravocrata, como a brasileira, o termo “menor” foi associado ao “menor desvalido”, “abandonado”, “transviado”, “perambulante”, “pivete”, “delinquente”.

Naquele contexto histórico-social, os “menores” correspondiam aos filhos da pobreza, o grande contingente populacional que, em face do modelo de desenvolvimento adotado, foi-se acumulando em torno dos centros urbanos, sem condições de serem incluídos na “sociedade burguesa” dominante. (LIMA, 2001, p. 23)

Para Custódio (2008, p. 24) o “papel do Estado estava alinhado à perspectiva de um modelo autoritário que supostamente o sustentava, onde a atuação estava direcionada para a contenção pela via da violação e restrição dos direitos humanos.”

Para as famílias abastadas restava a indiferença do Estado, enquanto, para os

pobres, a repressão, a discriminação e o controle de vigilância. Tanto que as crianças, adolescentes e jovens, na década de 1970 e 1980, foram considerados os principais causadores de violência urbana, por influência da ideologia da segurança importada da Escola Superior de Guerra Americana.

De acordo com Lima (2001), constituiu-se inclusive a Fundação Nacional do Bem-Estar do Menor (FUNABEM), estrutura administrativa ligada ao governo federal para desenvolver a Política Nacional do Bem-Estar do Menor (PNBEM).

É possível observar que a violência - nas suas diversas formas - foi promovida pelo próprio poder do Estado - Judiciário - contra as crianças e adolescentes, com o discurso da “proteção” e “assistência”.

Denota-se, portanto, que tais estruturas estatais estavam à serviço de uma ideologia que criminalizava, reprimia e se valia do uso da força para estigmatizar crianças, adolescentes e jovens, especialmente os mais pobres.

Ao fazer a distinção entre violência e poder, simplificadamente, Arendt (1970, p.22) refere que “a violência nada mais é do que a simples manifestação de poder”, podendo ser usada de forma instrumental, enquanto o poder é a força institucionalizada, sustentada pelo povo e que pode ser condicionada pela opinião pública conforme seus interesses.

Arendt (1970) debate as categorias da violência e do poder, a partir de uma perspectiva filosófica, distinguindo-as em esferas distintas, mas que podem em situações extremas se complementarem, de acordo com o interesse político em jogo como instrumento de dominação.

Contudo, o que se vê é um quadro de naturalização da violência do Estado, voltado contra as classes mais pobres, no seu extremo da barbárie, para eliminar, segundo a ideologia construída, tudo o que “não presta” ou do que “não é gente”, o que demonstra as raízes autoritárias e higienistas no qual se tem vivenciado cidades do país.⁷

Desenvolveu-se um discurso em que o jovem, quando negro, pobre e de periferia sempre é considerado perigoso, mesmo que não tenha cometido absolutamente nenhum deslize, mas que a qualquer momento pode cometê-lo, pois

⁷ O Brasil tem vivenciado situações de aumento do extremismo nos últimos anos. Há inúmeras situações que demonstram o autoritarismo e a intolerância com os mais pobres, gerando casos de aporofobia (fobia ou aversão à pobreza). Pode-se citar a força com que a redução da maioria penal tem se manifestado nas pesquisas de opinião como a solução para os problemas de segurança pública no país.

trata-se de um perigo em potencial.

Custódio (2008) é elucidativo ao sustentar que, tal teoria se moldava a um processo de autoritarismo e criminalização do estado de pobreza das crianças e adolescentes, de modo que se fazia uma assepsia social, ao diferenciar crianças e adolescentes.

É importante destacar que os debates que antecederam a aprovação da Convenção dos Direitos da Criança (CDC), no âmbito internacional, na Organização das Nações Unidas, inspirou a sociedade civil e o Movimento Criança Constituinte (MCC), na construção do conteúdo normativo dos preceitos constitucionais relativos aos direitos da criança junto aos parlamentares.

A década de 1980 foi intensa em termos de reflexão sobre os direitos das crianças e adolescentes, pois havia um contexto promissor de debates envolvendo a Convenção dos Direitos das Crianças (CDC), o que resultou em trazer novas concepções sobre o tema. (CUSTÓDIO, 2008, p. 203)

As discussões preliminares da Convenção dos Direitos da Criança (CDC), serviram como paradigma para orientar o debate sobre a instituição do Direito da Criança e Adolescentes e sua previsão na Constituição Federal de 1988.

Foi nessa onda de acontecimentos democrático-participativos, com forte apelo e mobilização social, trazidos pelo momento histórico de reconstrução da Constituição Federal, que se apresentou um novo modelo jurídico regulatório do Direito da Criança e Adolescente, ao reconhecê-los com *status* de sujeito de direitos, além de adotar a teoria da proteção integral que objetiva romper com o menorismo - fundamento utilizado para práticas discriminatórias, autoritárias e higienistas - sem precedentes no Brasil.

Ao adotar a ideia de Bobbio (1991), pode-se dizer que se inaugura a “era da proteção integral a crianças e adolescentes”, como processo histórico de renovação de direitos iniciados a partir da Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948). Posteriormente, seguiu-se para a Convenção dos Direitos da Criança (1989), inclusão do artigo 227 na Constituição Federal (1988), regulamentação e aprovação do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA).

A doutrina do menorismo, por meio da alteração normativa - inclusive constitucional - restou modificado, porém não o suficiente para modificar a estrutura social que sustenta a cultura autoritária.

O marco normativo, sozinho, não é suficiente para transformar o quadro de

desigualdades sociais e de precarização da vida a qual a juventude está submetida, se não for acompanhado de políticas públicas que atendam seus interesses enquanto sujeitos de direitos.

Consoante Lima (2001), a aprovação da teoria da proteção integral representou não apenas a revogação jurídico-positiva do Direito do “Menor”, mas especialmente a ruptura definitiva com o contexto simbólico e sociocultural da tradição menorista, baseada nas doutrinas do direito penal do menor e da situação irregular.

Lima (2001) analisa o Estatuto da Criança e Adolescente (ECA) com base na sua estrutura principiológica, ao defini-las como princípios estruturantes, concretizantes e os princípios-garantias para a plena eficácia dos direitos das crianças no ordenamento jurídico brasileiro.

Princípios estruturantes representam o testemunho normativo e teórico da revogação jurídica e da superação social, em sentido amplo, do sistema menorista, consolidando uma nova concepção jurídica, para uma nova concepção de sociedade e de Estado no Brasil, instituindo-se, ademais, uma nova ideologia jurídica na área dos direitos infanto-juvenis. (LIMA, 2001, p. 160)

Por princípios concretizantes, Lima (2001, p. 162) acredita que eles “têm como uma de suas funções básicas a densificação ou concretização dos princípios estruturantes.” Nesse aspecto, Lima (2001) identifica como princípios estruturantes os seguintes princípios: i) Prioridade Absoluta; ii) Humanização do atendimento à criança e ao adolescente; iii) Ênfase nas Políticas Sociais Públicas; iv) Princípio da Descentralização Político-Administrativa; v) Desjurisdicionalização; vi) Participação Popular; vii) Interpretação teleológica e axiológica; viii) Integração Operacional dos órgãos do poder Público responsáveis pela aplicação do Direito da Criança e do Adolescente; ix) Especialização técnico-profissional.

Por sua vez, os princípios-garantias, segundo Lima (2001, p. 164), tem por objetivo “identificar teoricamente os princípios jurídicos fundamentais, cuja função básica é garantir diretamente a efetividade de determinado direito, seja ele individual, coletivo ou difuso.”

Essa arquitetura principiológica tende a garantir a plena execução do sistema de garantias assegurados às crianças e adolescentes, de maneira a alçá-los à condição de sujeitos de direitos, passíveis de atenção por políticas públicas e não mais como objetos de tutela, caridade e assistencialismo.

É importante lembrar que a proteção integral constitui um conjunto de

instrumentos normativos, nacionais e internacionais, para garantir a integridade física e psíquica de crianças e adolescentes, protegendo-as de qualquer forma de violência, crueldade e opressão.

A previsão de participação é fundamental para o seu desenvolvimento, uma vez que começa a tratar a criança e o adolescente não mais como um objeto tutelável, mas como um sujeito de direitos, que necessita ser ouvido e considerado como um cidadão.

Nessa esteira do desenvolvimento da gramática de direitos, é definitivamente positivado no ordenamento jurídico o reconhecimento do direito de juventude, com o seu descolamento da categoria adolescente adulto.

Esse processo histórico de construção dos direitos é o que Bobbio (1991) enfatiza como a marcha de afirmação democrática das sociedades modernas.

Por muy fundamentales que sean, son derechos históricos, es decir, nacen gradualmente, no todos de una vez y para siempre, en determinadas circunstancias, caracterizadas por luchas por la defensa de nuevas libertades contra viejos poderes. (BOBBIO, 1991, p. 17)

Logo, os direitos de juventude são reconhecidamente direitos históricos, na medida em que foram e estão sendo gestados de forma progressiva, em conjunto pelos movimentos sociais, organizações sociais, governo, mas especialmente pela exigência da sociedade.

A garantia de direitos de juventude não decorre de mera concessão estatal ou da própria expectativa de tutela dessa parcela da população. Antes disso, os direitos juvenis são decorrentes de lutas e conflitos produzidos pelos movimentos sociais, em especial àqueles constituídos por jovens, no lento processo de emancipação brasileira. (CUSTÓDIO, 2016, p. 18)

Esse é o tempo dos direitos. Novos direitos, segundo Bobbio (1991, p. 18) “*nacen cuando deben o pueden nacer. Nacen cuando el aumento del poder del hombre sobre el hombre, que acompaña inevitablemente al progreso técnico.*”

Do mesmo modo, o reconhecimento dos direitos de juventude no ordenamento positivo, gera a visibilidade necessária para torná-los possíveis em âmbito de formulação de políticas públicas específicas ao segmento juvenil.

Esse processo é o que Santos (2000) denomina de modos de produção da “não existência”, na medida em que o sistema de exclusão gesta um sistema hierárquico de segregação, constituindo-se em processos que colocam “para fora” do sistema social. Com isso, busca-se tornar tais categorias invisíveis, ininteligíveis, ou descartáveis na lógica do capital neoliberal.

Dessa forma, ao não serem reconhecidos como sujeitos de direitos, não possuem direitos a serem incluídos. Esse ciclo tem se apresentado de forma pendular, na medida em que há momentos históricos de construção e consolidação de direitos, ao passo que, também, há processos históricos de aniquilamento de tais direitos, como o qual o Brasil atravessa atualmente.

Vale observar essa questão, de conquista e reconhecimento de novos direitos, na medida em que o ciclo histórico, ao menos nesse momento histórico, não apenas no Brasil, mas na esfera global, há uma tendência na retirada de direitos já existentes.

Destaque-se, nesse aspecto, a aprovação da Emenda Constitucional n. 93 de 08 de setembro de 2016 e a Emenda Constitucional n. 94 e 95, ambas de 16 de dezembro de 2016 - chamada de PEC do teto - que congelou os gastos públicos pelos próximos vinte anos, não garantindo investimentos sociais em áreas prioritárias, tais como saúde, educação, segurança, previdência pública, as quais terão impactos diretos na expectativa de oportunidades das novas gerações, especialmente os mais pobres, que dependem das políticas públicas.

Congelar investimentos em políticas sociais significa comprometer a geração atual e as próximas gerações, que vão viver em piores condições sociais do que as oferecidas até hoje, razão pela qual há discussão sobre a justiça intergeracional. (MARTIN, 2016)

Ademais, a suposta “crise fiscal” a qual enfrenta as instituições do Estado, iniciada no final do século passado e que se estende pelo início do século XXI, reflete-se diretamente no enfraquecimento das funções interventivas estatais para implementar políticas públicas e sociais, em detrimento da competitividade do mercado e do imperativo da economia globalizada, que ampliam suas relações econômicas sem qualquer compromisso com a justiça social e ambiental.

Sendo assim, é importante reforçar que, se na década de 1980 houve a definição dos marcos normativos, na década seguinte (1990) alguns avanços ocorreram, como a consolidação de estruturas garantidoras em um caráter mais específico na estrutura estatal sobre direitos de juventude.

No mesmo sentido, a Lei n. 11.129, de 30 de junho de 2005, institui o Programa Nacional de Inclusão de Jovens (PROJOVEM), o Conselho Nacional da Juventude (CONJUVE) e a Secretaria Nacional de Juventude (SNJ).

A criação da Secretaria Nacional de Juventude (SNJ), pela Lei n. 11.129, de 30 de junho de 2005, sendo vinculada à Secretaria Geral da Presidência da República,

inicia as atividades governamentais para pautar questões relacionadas à juventude no Brasil.

Vale dizer que a Secretaria Nacional de Juventude (SNJ), tal como instituído pela lei, ficou responsável por articular os programas e projetos em âmbito federal; fomentar a elaboração de políticas públicas para o segmento juvenil municipal, estadual e federal; interagir com o poder Judiciário e Legislativo na construção de políticas amplas; e promover espaços para que a juventude participe da construção dessas políticas; além de coordenar o Programa Nacional de Inclusão de Jovens (PROJOVEM).

Por sua vez, no artigo 9º da Lei n. 11.129, de 30 de junho de 2005 foi criado, no âmbito da estrutura organizacional da Secretaria-Geral da Presidência da República, o Conselho Nacional de Juventude (CONJUVE), com a finalidade de formular e propor diretrizes da ação governamental voltadas à promoção de políticas públicas de juventude, fomentar estudos e pesquisas acerca da realidade socioeconômica juvenil, e o intercâmbio entre as organizações juvenis nacionais e internacionais.

Observa-se que a superação da doutrina jurídica da situação irregular, enquanto caracterizador ideologicamente negativo em relação aos jovens, e adoção da teoria da proteção integral, expressa na Constituição Federal de 1988, foi essencial para a evolução normativa e social do tema.

Do mesmo modo, a gestação de direitos de juventude, com o descolamento da categoria adolescente-adulto, constituiu-se em um avanço, ainda que sem marcos normativos específicos, com a consolidação de estruturas administrativas.

2.3 Emenda Constitucional n. 65/2010: o jovem com *status* constitucional e a teoria da proteção integral

A Proposta de Emenda à Constituição n. 394/2005 e n. 138/2003 é o resultado de intensa mobilização juvenil, organizações e instituições que trabalham com jovens ao longo das últimas duas décadas. A partir desses movimentos foram realizadas diversas audiências públicas e debates, além de Conferências Municipais e Estaduais que culminaram, até aquele momento, na realização de três Conferências Nacionais,

no ano de 2008, 2011 e 2015, todas em Brasília.⁸

Percebe-se que houve um intenso debate preparatório sobre a importância e reconhecimento dos direitos de juventude, especialmente sobre as políticas públicas que os garantam efetivamente como sujeito de direitos.

Desse modo, após inúmeros debates com a sociedade civil, oriundas das mobilizações sociais em conjunto com os agentes políticos e governamentais, o Grupo Interministerial da Juventude apresentou subsídios para a proposição de uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), com o fim de incluir a categoria “jovem” na Constituição Federal, especificamente no “Capítulo VII – Da Família, da Criança, do Adolescente e do Idoso.”

É importante frisar que o Brasil foi o último país da América Latina a legislar sobre esse tema em específico, de modo a reconhecer a juventude como sujeito de direitos, passíveis de formulação e implementação de políticas públicas. Significa dizer que iniciou o processo de reconhecimento de direitos de juventude, como marco legal da gramática de direitos, muito tardiamente.

Apesar do não reconhecimento legislativo, o Brasil apresentou alguns avanços, pois havia implementado o Plano Nacional de Juventude (PNJ), perfazendo um conjunto de programas específicos, com prazo decenal de cumprimento, voltadas à juventude.⁹

Destaque-se, com isso, que o país não enfrentou duas importantes fases do

⁸ Segundo o IPEA (2016) a 1ª Conferência teve por objetivo criar um espaço de diálogo entre governo e sociedade civil que pudesse servir como subsídio para a consolidação de uma política nacional de juventude, focada em direitos e autonomia por cidadania ativa, sem deixar de lado a riqueza da diversidade juvenil, seus matizes e especificidades. A preparação da conferência durou oito meses, tendo mobilizado mais de 400 mil pessoas entre jovens, técnicos, educadores, gestores públicos, reunindo-se em 841 conferências municipais e regionais, 689 Conferências Livres, Conferências Estaduais nos 26 Estados e no Distrito Federal e na Consulta Nacional aos Povos e Comunidades Tradicionais. (IPEA, 2016) Por sua vez, na 2ª Conferência Nacional da Juventude (2011) reuniram-se três mil participantes entre delegados e demais convidados. Contou com a participação de 1.400 delegados credenciados, passando por 27 Conferências Estaduais (Estados e Distrito Federal), 74 Conferências Livres, a Consulta Nacional aos Povos e Comunidades Tradicionais e a etapa livre virtual. (IPEA, 2016) Já a terceira Conferência Nacional da Juventude (2015) teve como lema “As várias formas de mudar o Brasil”, reconhecendo exatamente as distintas formas de participação dos jovens na reivindicação dos seus direitos, seja no ativismo virtual seja no ativismo presencial, para a transformação social. (IPEA, 2016)

⁹Primeiro Emprego; Escola Aberta; ProJovem; Programa de Educação de Jovens e Adultos (Proeja); Projeto Rondon; Soldado Cidadão; Brasil Alfabetizado (com foco em juventude); Programa Universidade para Todos (ProUni); Nossa Primeira Terra; Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar para os jovens (Pronaf Jovem); Jovem Aprendiz; Segundo Tempo; Bolsa Atleta; Pontos de Cultura, Juventude e Meio Ambiente, Saúde e Prevenção na Escola; Saúde na Escola; Pronasci; Redução da Violência Letal contra Adolescentes e Jovens. (BRASIL, Secretaria Nacional de Juventude, 2014)

ciclo de políticas públicas: a primeira, que representa a inclusão da agenda governamental; e a segunda, que é a fase de planejamento das políticas públicas, para partir direto para a fase da ação governamental. (SUBIRATS et al, 2012)

A criação da Secretaria Nacional de Juventude, por meio da Lei n. 11.129, de 30 de junho de 2005, representou a necessidade de reafirmar as políticas públicas de juventude, de modo que, ele tem sido considerado, junto com o Plano Nacional de Juventude (PNJ) um marco temporal importante no reconhecimento desses direitos.¹⁰

A questão central no processo de consolidação dos direitos de juventude é o fato de reconhecer a problemática envolvendo o jovem, constituindo-se uma agenda específica para intervenção de políticas que assegurem direitos sociais.

Cabe questionar a opção feita pelo governo federal ao apoiar a Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, na medida em que a Convenção Ibero-Americana de Direitos dos Jovens, em termos de reconhecimento de direitos de juventude, é mais vanguardista do que o Estatuto da Juventude.

Com o advento da Emenda Constitucional n. 45, de 30 de dezembro de 2004, houve o acréscimo do §3º, do artigo 5º, na Constituição, permitindo a internalização de “tratados e convenções sobre direitos humanos”.¹¹

Vale dizer que se poderia ter optado pela ratificação dessa convenção junto ao Congresso Nacional, tal como preceitua a Emenda Constitucional n. 45 de 30 de dezembro de 2004 (Reforma do Judiciário), que permitiu o processo de incorporação de tratados internacionais dos quais o Brasil seja signatário em matéria de direitos humanos.

Essa seria uma proposta que contemplaria o reconhecimento e a afirmação dos direitos de juventude. No entanto essa opção foi descartada, tendo sido preterida pela proposição de Proposta de Emenda à Constituição n. 394/2003.

¹⁰ De 2003 a 2010, importantes iniciativas foram realizadas pelo Governo Federal, tais como: 1) a inclusão da participação social no processo de elaboração dos Planos Plurianuais (PPA 2004-2007 e PPA 2008-2011); e 2) a ampliação dos fóruns participativos, tais como audiências, consultas públicas, mesas de negociação, ouvidorias, conselhos e conferências nacionais (FARIA, 2010; AVRITZER, 2009).

¹¹A única convenção sobre direitos humanos equivalente às emendas constitucionais, adotada no Brasil, conforme estabelece o art. 5º, §3º da Constituição, foi a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007 e promulgada pelo Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009. Vide decisões na ADI 903, rel. min. Dias Toffoli, julgamento em 22-5-2013, Plenário, *DJE* de 7-2-2014. No mesmo sentido: RMS 32.732-AgR, rel. min. Celso de Mello, julgamento em 3-6-2014, Segunda Turma, *DJE* de 1º-8-2014 do Supremo Tribunal Federal.

Pode-se, de certa forma, compreender que a opção de transformar a Convenção Ibero-Americana de Direitos dos Jovens em matéria constitucional, apresentava seus riscos: i) pela exigência do quórum qualificado, 3/5 dos votos, em cada Casa Legislativa, portanto, na Câmara e no Senado; ii) pelo perfil conservador das Casas Legislativas; iii) pelos conteúdos de garantias expressas pela Convenção, que abordava temas considerados tabus na sociedade brasileira, como por exemplo, os direitos sexuais e reprodutivos.

Por sua vez, a Proposta de Emenda à Constituição n. 138/2003, com autoria do Dep. Sandes Júnior (PP/GO) propôs a proteção dos direitos econômicos, sociais e culturais da juventude. A proposta alterava o artigo 230-A, para

O Estado protegerá os direitos econômicos, sociais e culturais dos jovens, mediante políticas específicas, visando a assegurar-lhes: a) formação profissional e o desenvolvimento da cultura b) acesso ao primeiro emprego e à habitação; c) lazer; d) segurança social.

A Proposta de Emenda à Constituição n. 138/2003 também incluía o termo “do jovem” na Constituição Federal, especificamente no Capítulo VII – Da Família, da Criança, do Adolescente e do Idoso.

A justificativa da Proposta de Emenda à Constituição 138/2003 argumenta existir uma “imensa lacuna no Capítulo VII do Título VIII do nosso Diploma Maior. Refiro-me à ausência do jovem não-adolescente em tal Capítulo.” (BRASIL, 2003, p. 02)

De acordo com o autor, a Proposta de Emenda à Constituição teria a finalidade de eliminar essa falha do texto constitucional, além de “constitucionalizar a proteção à juventude, garantindo-lhe os direitos econômicos, sociais e culturais.” (BRASIL, 2003, p. 02)

Vale dizer que a Proposta de Emenda à Constituição n. 138/2003, ao longo do processo de tramitação nas Comissões, sofreu alterações substanciais, especialmente, a partir da relatoria da Dep. Alice Portugal (PC do B/BA), ao aprovar Substitutivo à proposta inserindo diretrizes para a formulação de políticas públicas voltadas à juventude.

Contudo, é importante constar que a redação final do texto aprovado é, em termos de garantias, muito inferior se comparada à proposta original, o que enfraqueceu os direitos de juventude.

A matéria é transformada na Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, modificando a situação de esquecimento, de maneira a consolidar a juventude

como um foco de prioridade absoluta na produção de políticas públicas, dispondo, ainda, sobre a necessidade de formulação do Estatuto da Juventude.

Por sua vez, a aprovação da Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, com a inclusão do termo “jovem” no artigo 227 da Constituição Federal de 1988, representou um avanço considerável em termos de garantias e políticas públicas, além de reparar tal omissão com relação à juventude. (CUSTÓDIO, 2008)

Destaque-se que não basta apenas a positivação. Segundo Canotilho (2003), para que uma norma seja reconhecida e protegida no ordenamento jurídico-constitucional, deve possuir a característica da dupla fundamentalidade (*fundamental rights*): formal e material.

Frise-se, nesse sentido que Canotilho (2003, p. 377), entende que, sem isso, “os direitos do homem são esperanças, aspirações, ideias, impulsos, ou até, por vezes, retórica política, mas não direitos protegidos sob formas de normas (regras e princípios) de direito constitucional.”

A fundamentalidade formal, segundo Canotilho (2003), está associada a duas dimensões. Por um lado, as normas consagradoras de direitos fundamentais estão em grau superior hierárquico da ordem jurídica; por outro, tratam-se de normas dotadas de vinculatividade imediata aos poderes públicos e constituem parâmetros materiais para escolhas, decisões e ações dos órgãos legislativos, administrativos e judiciais.

A fundamentalização, no seu aspecto formal da constitucionalização do jovem, reside no fato de ser consagrada como tal, obedecendo os requisitos procedimentais circunstanciais, expressos nos processos legislativos para inserção no texto constitucional, como expressão máxima na supremacia normativa, atingindo a hierarquia superior na ordem jurídica e irradiando seus efeitos a todos os Poderes Públicos e entes privados.

Este processo de constitucionalização da juventude traz consequências jurídico-administrativas. Neste aspecto, a dimensão formal impõe aos Poderes Públicos, seja na esfera local, regional ou nacional, um dever de consideração para executar políticas e programas que garantam a satisfação dos direitos de juventude.

Significa dizer que tais preceitos normativos, decorrentes da constitucionalização dos direitos de juventude, devem balizar as tarefas administrativas para execução das políticas e a garantia dos direitos.

Já no que se refere à fundamentalidade material do reconhecimento do jovem

na Constituição Federal, esta se encontra no seu conteúdo normativo, ao garantir, com base na Cláusula de Abertura da Constituição, a recepção de “novos” direitos fundamentais.

Dessa forma, a inclusão da juventude, enquanto valores jurídico-constitucionais, garante a dimensão objetiva no ordenamento normativo para impor responsabilidades ao Estado, com o fim de garantir os direitos assegurados.

Logo, o reconhecimento das juventudes no âmbito constitucional, na sua dimensão objetiva, traz enormes implicações ao ordenamento jurídico, assim como consideráveis mudanças na reorganização nas tarefas e orientações administrativas com relação ao agir-público-estatal, pois passam a ser exercidos como “deveres constitucionais” para fazer cumprir os direitos de juventude.

Segundo Sarlet (2007, p. 147), a dimensão objetiva-valorativa significa que existem elementos objetivos da comunidade que devem ser guiados pelo Estado, com intervenção na perspectiva de direitos a prestações materiais (positivos) e direitos de defesa (negativos).

Nesse aspecto, a consagração do termo “jovem” no artigo 227 da Constituição Federal de 1988, alça esse valor a um *status* constitucional, assegurando-lhe a potencialidade máxima dos valores de juventude, em termos de efetividade jurídica normativa.

Denota-se haver a equiparação entre crianças, adolescentes e o jovem, reparando um esquecimento histórico, ao não reconhecer a juventude como sujeito de direitos passíveis de reconhecimento. Assim, as garantias, que antes eram asseguradas somente para as crianças e adolescentes, passam, a partir da Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, a abarcar também os jovens, garantindo-lhes prioridade absoluta.

Como decorrência jurídica da aprovação da Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, os jovens também são abrangidos pela teoria da proteção integral, estabelecendo prioridade na implementação dos direitos de juventude, tal qual crianças e adolescentes, sem distinções.

Com a adoção da teoria da proteção integral cria-se, a partir de então, uma nova perspectiva jurídico-política para “as juventudes”. E uma vez que reconhecida normativamente, ela reorganiza os sistemas jurídico-administrativos para realizar os “direitos à prestações” estatais na materialização de políticas públicas, com o fim de promover seu cumprimento, defesa e garantia da juventude.

Isso porque a teoria da proteção integral, enquanto ramo jurídico autônomo que é, representa o redimensionamento das estruturas estatais, na tentativa de superação das práticas assistencialistas, de modo a romper com políticas emergenciais e segmentadas ao público jovem. Distingue-se, no entanto, no que tange à autonomia juvenil, haja vista que esse princípio é central na colocação do jovem no *status* de direito constitucional, como forma de garantir os direitos a ele reconhecidos, assim como prevenir a marginalização social e a exclusão econômica da juventude, assegurando-lhes políticas sociais.

A autonomia é um elemento central nas políticas de juventude. Reichert e Wagner (2007, p. 49) a compreendem como a capacidade do “sujeito decidir e agir por si próprio, com o pressuposto de que o desenvolvimento e a aquisição desta habilidade sofrem a influência do contexto em que o jovem se desenvolve.”

Por sua vez, Gohn (2008, p. 33), a partir da luta político-social, entende que a autonomia “se obtém quando se adquire a capacidade de ser um sujeito histórico, que sabe ler e reinterpretar o mundo; quando se adquire uma linguagem que possibilita ao sujeito participar de fato, compreender e se expressar por conta própria”.

Importa dizer, contudo, que o grau de autonomia que os jovens podem ter, depende muito de suas experiências, vivências e conhecimento sobre si, sua realidade e sua interação com o meio social.

Custódio (2008) faz uma análise comparativa entre a doutrina jurídica da situação irregular e a teoria da proteção integral, demonstrando como aquela doutrina conseguiu, ao longo do tempo, produzir uma visão estigmatizada da infância, ao aprisionar conceitos jurídicos, limitando-os a concepções de controle social, vigilância e repressão.

Admitir a extensão do campo valorativo da teoria da proteção integral aos direitos de juventude implica, de igual modo, integrar os princípios do reconhecimento da condição peculiar da pessoa em desenvolvimento, do reconhecimento do status de sujeito de direitos, a vinculação da concretização destes direitos ao princípio da prioridade absoluta, o estabelecimento da tríplex responsabilidade compartilhada entre família, sociedade e Estado no dever de concretização dos direitos declarados e a garantia de proteção integral especializada ao universo dos jovens brasileiros. (CUSTÓDIO, 2008, p. 211)

Ao enfrentar a temática envolvendo crianças e adolescentes, Custódio (2008) entende que a inclusão da teoria da proteção integral na Constituição Federal permite se ter a perspectiva da implementação da prestação de políticas de cunho

prestacional a garantir tais direitos de forma universal.

Observa-se que a aprovação da Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, representa, por um lado, um avanço significativo no reconhecimento dos direitos de juventude, garantindo-lhes tratamento definido como prioritário às suas demandas e direitos, além da exigência de formulação de políticas públicas específicas. Por outro lado, a superação de estigmas e discriminações tradicionalmente dirigidas à juventude, notadamente a juventude negra e empobrecida.

Com isso, ao adotar a teoria da proteção integral como fornecedor dos direitos à prestações e sistema orientador na formulação de políticas públicas que as garantam, o Estado deve tomar nova postura diante de casos violações envolvendo a juventude, especialmente a mais vulnerável, notadamente a negra e pobre.

Ademais, com a promulgação da Emenda Constitucional 65, de 13 de julho de 2010, e a garantia dos direitos de juventude com *status* constitucional, permitiu-se aprovação do Projeto de Lei n. 4529/2004, denominado Estatuto da Juventude.

2.4 Estatuto da Juventude enquanto reconhecimento de sujeito de direitos e o direito à participação juvenil nas políticas públicas

O Estatuto da Juventude, aprovado pela Lei n. 12.852, de 05 de agosto de 2013, dispôs sobre direitos, princípios e diretrizes de políticas públicas para os jovens brasileiros.¹²

O Estatuto da Juventude retrata, de certa maneira, a falta de sensibilidade do legislador sobre a juventude, uma vez que entre o protocolo (2003) e a aprovação (2013) foram dez anos de espera, tempo mais do que suficiente para permitir

¹²O Estatuto da Juventude é resultado do Projeto de Lei n. 4529/2004, de autoria do deputado Benjamin Maranhão (MDB/PB) e protocolado em 25 de novembro de 2004, na Câmara dos Deputados pela Comissão Especial de Políticas Públicas para Juventude. O projeto, no decorrer do trâmite legislativo, sofreu diversas modificações, especialmente a partir do Substitutivo apresentado pela Dep. Manuela D'Ávila (PCdoB/RS), que procurou condensar nove projetos de lei, que foram apresentados com temática semelhante, durante o período que transcorreu entre a elaboração e a instalação da Comissão Especial para analisar o projeto. O projeto foi objeto de diversas audiências públicas, além de ser inserido como projeto de discussão virtual no Portal *e-Democracia*, da Câmara dos Deputados, como espaço de discussão, interlocução e participação virtual sobre matérias a eles submetidas. Além disso, tramitou por seis anos na Câmara dos Deputados, vindo a ser aprovado em plenário no dia 23 de novembro de 2011 e encaminhado à câmara revisora, com a numeração de Projeto de Lei Complementar (PLC) 098/2011, sendo aprovado no plenário do Senado Federal em 16 de abril de 2013.

transformações sociais que repercutissem diretamente nas condições de vida de milhares de jovens brasileiros, o que não ocorreu.

Cabe ressaltar que a aprovação do Estatuto da Juventude somente foi possível porque contou com a mobilização político-social de diversas entidades e instituições reconhecidas no tema da juventude, organizadas em rede, desde as movimentações para as conferências nacionais de juventude. Além dos apoios convencionais já mencionados, as “jornadas de junho”, que foram as mobilizações multitudinárias que ocorreram no Brasil, tornando-se uma espécie de resposta da categoria política à essas demandas que estavam infladas nas ruas do Brasil.

O Estatuto da Juventude é composto por 48 artigos e está dividido em dois títulos, o primeiro dispõe sobre os direitos e as políticas públicas de juventude (artigo 1º a 38), e o segundo enuncia o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) (artigos 39 a 48).

Muitos dos direitos assegurados representam concessões genéricas, recaindo na ineficácia da lei e sem qualquer efeito prático, isso porque o Estatuto da Juventude está ancorado no sistema programático, sem capacidade de implementação imediata dos direitos nela assegurados, o que posterga seus efeitos jurídicos e recai na inaplicabilidade dos seus preceitos.

Embora se trate de uma legislação que reconheça alguns dos “novos” direitos de juventude – que foram negligenciados até então – ela trouxe poucas inovações acerca da exigência de formulação de políticas públicas voltadas aos jovens.

Os dispositivos que asseguram direitos, como o direito à educação (artigo 7º), direito à profissionalização, ao trabalho e à renda (artigo 14), direito à diversidade e à igualdade (artigo 17), direito à saúde (artigo 19), direito à cultura (artigo 21), direito à comunicação e à liberdade de expressão (artigo 26), direito ao lazer (artigo 28), direito ao território e à mobilidade (artigo 31), direito à sustentabilidade e ao meio ambiente (artigo 34) e o direito à segurança pública e o acesso à justiça (artigo 37), tal como dispostos são incapazes de modificar a realidade social de milhares de jovens brasileiros.

Diferentemente do que representou o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), o Estatuto da Juventude não é uma legislação inovadora, capaz de modificar a estrutura social dos jovens, nem garantir que os direitos neles assegurados sejam efetivamente cumpridos.

Essa é a crítica trazida por Custódio (2016) ao abordar a simplicidade com que

o Estatuto da Juventude disciplina a temática dos jovens, se comparado com o Estatuto da Criança e do Adolescente, na medida em que somente dispõe de dois títulos.

Nesse sentido, se antes a justificativa para a omissão na formulação de políticas públicas por parte dos governos era a ausência de marco referencial mais coeso acerca do conceito de juventude (IPEA, 2009), o Estatuto da Juventude trouxe diversos dispositivos orientadores para a formulação de políticas de juventude.

O §1º do artigo 1º do Estatuto da Juventude definiu o jovem, na perspectiva etária, para estabelecer a idade entre os quinze e os vinte e nove anos.¹³

Ademais, o Estatuto majora a idade para 29 anos, divergindo do marco previsto pela Organização das Nações Unidas (ONU), que estabelece os 24 anos a idade limite para o conceito de juventude.

Como consequência da histórica ausência de políticas voltadas à condição juvenil, os indicadores sociais que retratam o segmento da juventude são alarmantes. Direitos básicos são constantemente negados ou são oferecidos de forma precária e insuficiente para a maioria dos jovens brasileiros.

O maior desafio trazido pelo Estatuto da Juventude é enfrentar o quadro de desigualdade, exclusão social e precarização que atinge a população juvenil.

Vale lembrar as enormes dificuldades na formulação de políticas públicas de juventude, na medida em que, não se está a se falar de uma juventude homogênea, mas sim de diversas categorias de juventudes.

É nesse sentido que o desenho de políticas públicas voltadas à juventude deve se basear na especificidade da condição juvenil. Constata-se que os jovens têm características singulares, físicas e psicosociais, que exigem a construção e voz dos seus próprios beneficiários como agentes da democracia.

Reconhecer a singularidade das diversas juventudes significa, em certa

¹³ Esse dispositivo foi alterado, no Senado Federal, haja vista que o Substitutivo apresentado pela relatora Dep. Manuela D'Ávila (PC do B/RS) fazia menção a faixa etárias intermediárias, subdividindo-as em: i) jovem-adolescente, entre quinze e dezessete anos; ii) jovem-jovem, entre dezoito e vinte e quatro anos; iii) jovem-adulto, entre vinte e cinco e vinte e nove anos. Essa proposição seria interessante, uma vez que os desafios enfrentados por cada fase dos jovens são distintos. Assim, a subdivisão tal como proposta poderia orientar na formulação de políticas públicas ainda mais específicas voltadas a cada uma delas. Essa compreensão contribui para permitir que a política de juventude seja focalizada nos determinados grupos de juventude, atendendo suas necessidades e interesses com prioridade absoluta.

medida, reduzir as possibilidades dos programas, ações e projetos fracassarem.

Por esse motivo, o Estatuto da Juventude estabeleceu alguns princípios que se apresentam como valores axiológicos orientadores no processo de interpretação da lei ou na formulação da política pública de juventude.

Trata-se do arcabouço principiológico que estrutura o sistema normativo do Estatuto da Juventude, ao irradiar seus preceitos ao ordenamento jurídico, integrando-os aos demais direitos assegurados. Cabe destacar que a não observância dos princípios estabelecidos no artigo 2º pode comprometer o significado e o próprio reconhecimento dos direitos de juventude, razão pela qual sua aplicação tem caráter impositivo.

Esses princípios têm eficácia plena no ordenamento jurídico e devem ser aplicados em defesa dos direitos de juventude. Ademais, é importante registrar a ressalva prevista no §1º do artigo 3º do Decreto n. 9.306, de 15 de março de 2018, sobre a observância dos princípios nas ações realizadas pelo governo federal.

Vale lembrar que os princípios são normas jurídicas impositivas de uma otimização, compatíveis com vários graus de concretização, consoante os condicionamentos fáticos e jurídicos. (CANOTILHO, 2003, p. 161)

O princípio da promoção da autonomia e emancipação, previsto no inciso I do artigo 2º, pressupõe a capacidade de permitir aos jovens construir sua identidade cultural, fazer suas próprias escolhas, práticas, como forma de se tornar independente do universo adulto. Nesse sentido, cabe ao Estado, à sociedade e à família, conjunta ou independentemente, estabelecer formas de permitir os jovens ter novas experiências capazes de torná-los autônomos e confiantes, preparando-lhes para a vida adulta.

É importante ressaltar que a emancipação, neste caso, não possui o sentido jurídico previsto no direito privado (artigo 5º do Código Civil), de tornar-se capaz para os atos da vida civil antes dos 18 anos, mas objetiva garantir a independência dos jovens em relação ao seu poder familiar.

O princípio da valorização da participação política, assegurado no inciso II do artigo 2º, tem como fundamento o reconhecimento do jovem como sujeito de direitos capaz de interferir no processo político-democrático. Em outras palavras, este princípio quer garantir o efetivo exercício dos direitos políticos assegurados aos jovens para permitir sua livre manifestação e expressão nas esferas convencionais de poder (partidos, sindicatos, associações, conselhos).

O princípio pode ser interpretado como uma forma de inserir o jovem nos espaços públicos de decisão e, ao mesmo tempo, como desconstruir o universo adultocêntrico dos espaços decisórios de poder político, para colocar o jovem em par de igualdade de condições com os adultos.

Embora o princípio se apresente no âmbito institucional, ele pode muito bem reconhecer as demais formas não convencionais de participação política (manifestações, protestos e mobilizações realizadas no sistema virtual), potencializadas com a internet, como expressões legítimas de democracia.

No princípio da promoção da criatividade e da participação no desenvolvimento do país, inserido no inciso III do artigo 2º, busca-se reconhecer a alta capacidade inventiva e criativa da juventude, transformando ideias em projetos eminentemente transformadores. Além disso, as novas gerações, crescidas na revolução tecnológica da internet, possuem maiores habilidades nas Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), o que lhes garante proeminência em relação aos adultos, já que são considerados nativos digitais.

Por sua vez, o princípio do reconhecimento do jovem como sujeito de direitos universais, geracionais e singulares, previsto no inciso IV, do artigo 2º, conecta-se com o fundamento trazido por Kant acerca da autodeterminação e assegurado na Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), de que cada jovem é único e deve ser respeitado de acordo com suas singularidades e especificidades pelo Estado. Esse princípio está diretamente associado ao princípio da promoção do bem-estar, da experimentação e do desenvolvimento integral do jovem, garantido no inciso V do artigo 2º, pois ambos os princípios estão conectados diretamente à inserção da teoria da proteção integral, que, a partir da Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, passou a abranger a categoria juvenil, garantindo-lhes proteção, assistência e autonomia.

Respeitar a identidade e a diversidade individual e coletiva da juventude, é o princípio assegurado no inciso VI, do artigo 2º, do Estatuto da Juventude e visa a preservar a identidade dos jovens segundo as suas próprias opções, evitando preconceitos e discriminações sobre suas escolhas individuais. É a garantia que não serão inferiorizados pelas suas escolhas, muito menos excluídos por conta da sua condição social, moral ou sexual. Ademais, este princípio tem relação com os artigos 17 e 18 do Estatuto da Juventude, relativamente ao direito à diversidade e à igualdade.

O fundamento deste princípio pode ser encontrado como objetivo fundamental

da república, assegurado nos incisos I e IV, do artigo 3º da Constituição Federal de 1988, com a finalidade de construir uma sociedade livre, justa e solidária e promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

O princípio da vida segura, da cultura de paz, da solidariedade e da não incriminação, disposto no inciso VII do artigo 2º, apesar da abrangência, representa a urgência de cuidar dos jovens, especialmente dos mais pobres, submetidos a condições de violências extremas, cometidas na maioria das vezes, pela própria ação ou omissão do Estado em garantir políticas públicas de segurança pública.

A construção de uma cultura de paz perpassa pela reformulação de políticas de prevenção à violência e que valorizem a vida, com práticas educativas e não militarização das forças de segurança pública.

Por fim, o princípio do diálogo do jovem com as demais gerações, insculpido no inciso VIII, do artigo 2º, representa a necessidade de interação entre gerações, trocando-se experiências, sucessos e fracassos, em prol da coletividade e do melhoramento das condições para as gerações vindouras. Muito embora a tecnologia tenha ampliado a brecha geracional, ampliando ainda mais a distância entre uma geração e outra, o princípio busca orientar as ações públicas no sentido de permitir esse diálogo intergeracional.

Como as políticas públicas são formuladas em contextos de incertezas, tais princípios colaboram para reduzir a margem de erros no desenho da política como o de incorrer na escolha de standards eminentemente adultos ou somente abordar temas historicamente associados à juventude, como reprodutores de periculosidade e violência. Para construir políticas de juventude é preciso investigar suas particularidades, haja vista o caráter plural, diverso e dinâmico que os cerca, para somente, a partir disso, reconhecê-los e identificar seus interesses, problemas e soluções.

Além dos princípios, o Estatuto da Juventude também trouxe o estabelecimento de diretrizes gerais, que servem como elemento guia para orientar os gestores, na formulação de políticas públicas de juventude, impondo-lhes a observância ao elemento especial que caracteriza o jovem: a fase de desenvolvimento.

As onze diretrizes elencadas no artigo 3º orientam o caminho a ser seguido para formulação de políticas públicas de juventude. Cabe ressaltar que o próprio comando do artigo 3º do Estatuto da Juventude, determina que os agentes públicos

ou privados devem observar as diretrizes. Nesse aspecto, pode-se dizer que sua aplicação é obrigatória no desenho, formulação, implementação e avaliação das políticas de juventude estabelecidas pelo Estatuto.

A primeira diretriz tem como proposta “desenvolver a intersectorialidade das políticas estruturais, programas e ações”. Significa envolver os distintos entes federados (União, Estados e Municípios) para trabalhar em rede. Essa diretriz – assim como muitos outros institutos – é uma cópia do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), no entanto, sem a estrutura necessária para o seu funcionamento adequado.

A segunda diretriz, representada por “incentivar a ampla participação juvenil em sua formulação, implementação e avaliação”, traz a necessidade do jovem participar – com voz e vez – do ciclo completo das políticas públicas. Ninguém melhor do que os próprios jovens – que são os beneficiários finais das políticas - para falar das suas dificuldades e carências. Contudo, não pode se contentar com qualquer participação, mas sim aquela que reconheça efetivamente a sua opinião (falar e ser ouvido).

A terceira diretriz busca “ampliar as alternativas de inserção social do jovem, promovendo programas que priorizem o seu desenvolvimento integral e participação ativa nos espaços públicos.”

Esta diretriz orienta para a formulação de políticas de inserção social nos programas de aprendizagem. Contudo, é preciso repensar os programas de ensino técnico meramente profissionalizantes, na medida em que não apresentam conteúdos humanistas, nem reflexivos sobre a realidade para que o jovem compreenda seu papel na transformação social, mas tão somente o prepara para servir como mão-de obra do sistema capitalista.

A quarta diretriz de “proporcionar atendimento de acordo com suas especificidades junto aos órgãos públicos e privados prestadores de serviços à população, visando ao gozo dos direitos simultaneamente nos campos da saúde, educação, político, econômico, social, cultural e ambiental” retrata a necessidade de considerar as singularidades e especificidades da categoria juvenil, assim como, orientar o formulador da política a atentar para a aplicação da teoria da proteção integral como garantia da plena dos direitos assegurados. É sabido que os jovens são pessoas em desenvolvimento, apresentando-se mais vulneráveis a condições da sociedade complexa. Problemas como gravidez precoce, dependência química e alcoólica, transtornos psíquicos são apenas algumas dessas situações que devem ser enfrentadas com políticas públicas de atenção à saúde juvenil.

A quinta diretriz tem como fim “garantir meios e equipamentos públicos que promovam o acesso à produção cultural, à prática esportiva, à mobilidade territorial e à fruição do tempo livre.” Esta diretriz está intimamente relacionada ao direito à cidade, para garantir a existência de espaços urbanos democráticos, participativos e inclusivos, de modo que os jovens possam deles efetivamente se apropriar da cidade e do território.

A sexta diretriz de “promover o território como espaço de integração” conecta-se diretamente com a diretriz V, na medida em que é na interação entre o jovem e o espaço que se constrói a identidade, subjetividade e relação social. E, por sua vez, essa diretriz está associada ao artigo 31 do Estatuto da Juventude, que trata do direito ao território como um aspecto central na consolidação da cidadania e de outros direitos a ele interligados.

A sétima diretriz propõe “fortalecer as relações institucionais com os entes federados e as redes de órgãos, gestores e conselhos de juventude”. Essa diretriz requer fortalecer a rede de atendimento ao jovem para defender, proteger e promover os seus direitos. Contudo, ela está associada à implementação do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), que exige a regulamentação dos dispositivos previstos nos artigos 39 e 40 do Estatuto da Juventude.

A oitava diretriz objetiva “estabelecer mecanismos que ampliem a gestão de informação e produção de conhecimento de juventude”. Trata-se de fomentar o conhecimento de forma a produzir pesquisas, trabalhos e estudos para melhor conhecimento dos hábitos, perfis e necessidades do jovem brasileiro. Notório explicar a importância do detalhamento na formulação de políticas, que exige um olhar multidimensional, e no caso do jovem, ainda mais em razão da sua complexidade. Por essa razão pesquisar o universo juvenil e divulgá-lo, trocando informações e experiências, é essencial para acertar no desenho das políticas. Em outras palavras, quanto mais informações específicas houver sobre os jovens menor é a possibilidade de erros nos objetivos delineados com as políticas juvenis.

A nona diretriz de “promover a integração internacional entre os jovens, preferencialmente no âmbito da América Latina e a cooperação internacional” quer permitir a troca de experiências entre os jovens, reconhecendo que apesar da distância, reduzida com a internet, os contextos políticos dos países latino-americanos são muito próximos, em termos de exclusão, desigualdade e violência em relação à juventude.

A décima diretriz de “garantir a integração das políticas de juventude com os Poderes Legislativo e Judiciário, com o Ministério Público e com a Defensoria Pública” pretende estabelecer uma relação permanente entre os órgãos que compõe o sistema de justiça, a fim de dialogar para preservar os direitos de juventude. Essa negociação pode evitar a criminalização e prisão indevida ou desnecessária dos jovens em razão de distintas interpretações legais.

A proposta quer o alinhamento entre as instituições para evitar o que se denominou de “prende e solta”, materializado nas disputas entre as instituições de segurança pública, que só prejudicam, estereotipam e estigmatizam, reproduzindo o processo de criminalização da juventude, especialmente a pobre, mais exposta a situações de violência.

A décima-primeira diretriz propõe “zelar pelos direitos dos jovens com idade entre 18 (dezoito) e 29 (vinte e nove) anos privados de liberdade e egressos do sistema prisional, formulando políticas de educação e trabalho, incluindo estímulos à sua reinserção social e laboral, bem como criando e estimulando oportunidades de estudo e trabalho que favoreçam o cumprimento do regime semiaberto.” Essa diretriz está associada à anterior e aborda um problema recorrente e mais do que urgente, o alto índice de encarceramento de jovens no sistema penitenciário brasileiro.

A falência do sistema penitenciário e a crescente onda que somente aceita justiça como sinônimo de punição no Brasil reflete diretamente no processo de criminalização da pobreza da juventude. Além disso, a ausência de políticas de acompanhamento de jovens egressos do sistema prisional faz com que eles, por falta de oportunidades, acabem reincidindo no crime. O Estado deixa os jovens à própria sorte, restando-lhes recorrer à ilegalidade para sua sobrevivência.

Ademais, a essas diretrizes deve sempre se ter presente os valores da emancipação e consolidação dos direitos da juventude, de maneira a traçar os caminhos necessários para cumprir os objetivos previstos e formular políticas públicas de juventude.

Por outro lado, é possível identificar que o Estatuto da Juventude vem reforçar, nos diversos dispositivos ao longo do texto, a exigência da participação juvenil, seja nos processos de organização institucional não convencional, com o incentivo ao associativismo, seja no controle social, por meio da criação dos Conselhos de Juventude nas distintas esferas de poder. Apesar das fragilidades de acesso a essas instâncias pelos jovens, é a tônica que marca o Estatuto: a participação juvenil na

construção de espaços dialógicos institucionais, que contribuam para o fortalecimento dos direitos políticos a eles assegurados.

Percebe-se que a participação é um dos eixos estruturantes do Estatuto da Juventude, uma vez que, ao longo do texto, é possível identificar o total de dezoito dispositivos orientando, indicando e reforçando para a necessidade da participação do jovem.

Esses dispositivos destinados exclusivamente à participação, consiste no reconhecimento do jovem como ator político estratégico e agente permanente das transformações sociais e políticas no Brasil. Para tanto, inserir o jovem nos espaços de poder é incluir um segmento historicamente excluído dos processos de tomada de decisão, além de buscar superar o discurso socialmente reproduzido de que o jovem é despolitizado, descompromissado e passivo em relação à política.

Observa-se que, em que pese alguns avanços, o Estatuto da Juventude tal como se apresenta, não é um instrumento efetivo para garantir os direitos dos jovens brasileiros; primeiro porque reconhece poucos direitos de juventude, para além daqueles já previstos no próprio ordenamento e nos diplomas internacionais; em segundo não estabelece mecanismos para a implementação dos direitos por ele assegurados.

2.5 Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE)

O Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) está previsto nos artigos 39 a 44 do Estatuto da Juventude, objetivando estabelecer uma articulação federativa entre a União, Estados, Municípios e sociedade civil em torno da execução da Política Nacional de Juventude (PNJ).

Cabe destacar que o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) é o elemento central no formato desenhado pelo Estatuto da Juventude, a ponto de estar constituído exclusivamente no Título II do Estatuto da Juventude e dividido em três Capítulos: Sistema Nacional de Juventude, Competências e Conselhos de Juventude.

A composição do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) prevê a participação da União (artigo 41), Estados (artigo 42) e Municípios (artigo 43), de forma descentralizada e articulada, atribuindo competências legais específicas a cada ente federado, com a finalidade de garantir maior efetividade às ações governamentais voltadas para jovens.

Adota-se, nesse sistema, o modelo de coordenação vertical, na qual a União possui atribuições exclusivas específicas sobre o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE).¹⁴ E por sua vez, em aplicação ao princípio da simetria, compete aos Estados e aos municípios coordenar a execução das ações em suas respectivas competências, já atribuídas no Estatuto da Juventude.¹⁵

O Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) é a aposta governamental em um modelo estruturado, para elevar a eficiência das políticas de juventude, articulando os entes e estruturas que aderirem ao sistema para transformar as políticas de juventude em caráter permanente.

O objetivo do sistema é superar o quadro histórico de ausência de políticas, assim como romper com as ações emergenciais e assistencialistas que caracterizam as políticas de juventude no Brasil.¹⁶

A modelagem idealizada ao sistema se caracteriza por um alto nível de institucionalização, articulando-se os entes federados (União, Estados e Municípios) e sociedade civil para a consecução de políticas e ações, com respaldo normativo regulamentado especificamente para garantir a eficiência da gestão.¹⁷

Segundo Lima et al (2014) os sistemas nacionais de políticas constituem a forma mais organizada de gestão, pois são compostos por um conjunto de instituições interligadas, que viabilizam ações variadas para o funcionamento das políticas.

¹⁴ Na atribuição de competências, previstas no artigo 42, cabe à União: i) coordenar a execução da Política Nacional da Juventude; ii) manter o sistema; iii) formular diretrizes para funcionamento; iv) convocar as conferências nacionais em parceria com o Conselho Nacional de Juventude; v) elaborar o Plano Nacional de Políticas de Juventude em parceria com os Estados, municípios, Distrito Federal e segmentos da sociedade civil; vii) financiar a execução das políticas; entre outras.

¹⁵ A atribuição de competência dos artigos 42 e 43 competem: i) coordenar em âmbito estadual ou municipal do SINAJUVE; ii) elaborar os planos estaduais e municipais de juventude em conformidade com o Plano Nacional; iii) criar, manter e desenvolver os programas; iv) convocar e realizar as conferências estaduais e municipais de juventude em parceria com os respectivos conselhos (em intervalo máximo de quatro anos); v) estabelecer de formas de colaboração para execução das políticas; e vi) cofinanciar com os demais entes federados a execução de programas e ações para os jovens.

¹⁶ Recentemente (março de 2018) o governo federal lançou o programa Brasil Mais Jovem 2018, compondo os seguintes programas, ações e iniciativas: Diagnóstico sobre a Juventude LGBT, o Diagnóstico sobre a Juventude Rural, o Inova Jovem, a Implantação de 27 Estações Juventude 2.0, o Plano Nacional de Startups e Empreendedorismo para Juventude, o Novo Plano Juventude Viva, a ampliação do Programa Forças no Esporte (PROFESP) no Rio de Janeiro, a proposta de atualização Projeto de Lei n. 4530/04 do Plano Nacional de Juventude (PNJ), a campanha Conselhos em Rede, o Atlas da Juventude, a regulamentação do decreto que cria o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) e o ID Jovem 2.0.

¹⁷ A criação de sistemas nacionais como forma de organização de serviços foi potencializada com a Constituição Federal de 1988. Antes dela existia somente o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA). O Sistema Único de Saúde (SUS), o Sistema Único de Assistência Social (SUAS) e mais recentemente o Sistema Nacional de Cultura (SNC).

Embora o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) tenha sido legalmente instituído pelo Decreto n. 9.306 de 15 de março de 2018, ele não está em funcionamento, haja vista que o processo de adesão é considerado excessivamente burocrático.

Para tanto, foi constituído um comitê interministerial específico com a finalidade legal para delinear, construir e apresentar uma minuta de regulamentação do Estatuto da Juventude, relativamente aos tópicos exigidos no artigo 39.¹⁸

A regulamentação somente se deu por meio do Decreto n. 9.306, de 15 março de 2018, após cinco anos da sua promulgação, sendo composto pelo Conselho Nacional de Juventude (CONJUVE); Conselho Interinstitucional da Juventude (COIJUV); Secretaria Nacional de Juventude (SNJ), os órgãos estaduais e municipais de juventude; e os conselhos estaduais, distrital e municipais de juventude.

O Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), embora procure copiar o paradigma do sistema implementado no Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), apresenta erros conceituais e estruturais. O financiamento, as atribuições do Conselho de Juventude e o formato convencional adultocêntrico de participação pode comprometer sua efetividade na implementação das políticas públicas de juventude.

O financiamento - elemento central para implementação de políticas públicas – é um deles, na medida em que o artigo 40 do Estatuto da Juventude dispôs que o tema deveria ser definido em regulamento.

Contudo, o Decreto n. 9.306, de 15 março de 2018, nada dispõe sobre as formas de financiamento do sistema. Vale dizer que essas incertezas no campo

¹⁸ A regulamentação foi objeto do Comitê Interministerial da Política da Juventude (COIJUV), instituído pela Secretaria-Geral da Presidência da República por meio do Decreto n. 8.074 de 14 de agosto de 2013. O Comitê Interministerial da Política da Juventude (COIJUV) foi coordenado pela Secretaria Nacional de Juventude (SNJ), tendo como seus membros representantes de diversos ministérios, como por exemplo, os Ministérios da Educação, Saúde, Trabalho, Cultura, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Agrário e Assuntos estratégicos. Após diversas reuniões e abertura de um processo de consulta pública no site da Secretaria Nacional de Juventude (SNJ) no período de 2013, para submeter o conteúdo da regulamentação à sociedade e recolher sugestões e críticas, o Comitê Interministerial da Política de Juventude (COIJUV) encaminhou a proposta de regulamentação do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE) à Casa Civil da Presidência da República. O Comitê Interministerial da Política de Juventude (COIJUV) tinha como atribuição específica elaborar, no prazo de noventa dias, uma proposta de regulamentação da Lei n. 12.852/2013, conforme prevê o parágrafo único do artigo 2º do Decreto n. 8.074 de 14 de agosto de 2013. Contudo, não conseguiu cumpri-lo, nem no prazo nem no encaminhamento da proposta de regulação do Estatuto da Juventude. Recentemente, o Comitê Interministerial da Política de Juventude (COIJUV), após um período de inatividade e suspensão das atividades que envolveram o impeachment da ex-Presidenta Dilma Rousseff (PT), foi reinstalado pelo Decreto n. 9.025, de 05 de abril de 2017, como órgão permanente para gestão e monitoramento das políticas públicas do governo federal para a juventude, revogando o decreto anterior.

político sobre o financiamento do sistema podem repercutir no âmbito jurídico-administrativo e, por consequência, na implementação do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE).

Ressalte-se que o artigo 15 do Decreto n. 9.306, de 15 de março de 2018, dispõe tão-somente sobre o fornecimento de recursos humanos, tecnológicos e orçamentários para a implementação, manutenção e a operacionalização da Plataforma virtual e do subsistema observada a disponibilidade orçamentária e financeira.

Por sua vez, o artigo 16 do Decreto n. 9.306, de 15 de março de 2018, não especifica a forma de repasses aos demais entes e órgãos que aderirem ao sistema, muito menos verbas exclusivas para o financiamento do sistema.

Ademais, o dispositivo previsto no artigo 16 ainda refere que as transferências voluntárias de recursos públicos federais priorizarão os entes federativos que aderirem ao sistema.

É importante registrar que a questão do financiamento que viabilize o funcionamento do sistema é reivindicação da 2ª Conferência Nacional de Juventude (2011).¹⁹

Frise-se que a omissão do Poder Executivo - não se sabe se por opção ou estratégia política - ao não normatizar quais são as fontes de receitas, nem como deve ser feito os repasses, retrata a falta de transparência sobre as formas de financiamento do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), constituindo um fator de insegurança jurídica.

Do mesmo modo, o fato de inexistir dispositivo expresso no Estatuto da Juventude sobre vinculação de receitas não garante que as políticas de juventude sejam atendidas, constituindo-se em uma mera discricionariedade do governo. Com isso, destaca-se que uma vez garantida a vinculação de receita individualizando fontes de receitas públicas com percentuais determinados, por meio do princípio da legalidade, o descumprimento torna-se passível de judicialização e responsabilização

¹⁹ Um das propostas finais aprovadas na 2ª Conferência Nacional de Juventude (2011) é “Garantir a aprovação do sistema nacional de financiamento de juventude no estatuto da juventude e de um fundo nacional de juventude, com receita direta do Tesouro Nacional, além de garantir que os demais entes federativos criem seus respectivos fundos para ações voltadas às políticas públicas de juventude, destinando uma receita específica, de acordo com a realidade de cada ente, garantindo que o gerenciamento e a fiscalização destes recursos sejam feitas pelos Conselhos de Juventude.” (CONJUVE - Propostas finais aprovadas na 2ª Conferência Nacional de Juventude (2011), p. 9).

do gestor público.²⁰

Associado a esses elementos jurídico-administrativos estruturantes, atravança-se a implementação do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE). Nesse aspecto, cabe frisar que a demora na execução do Plano Nacional de Juventude (PNJ) compromete a geração de jovens que depende da intervenção do Estado para transformar suas vidas.

Outro erro conceitual, que compromete o Estatuto da Juventude, são as atribuições do Conselho de Juventude. Segundo Carneiro (2002, p. 280),

Os conselhos são espaços públicos (não-estatais) que sinalizam a possibilidade de representação de interesses coletivos na cena política e na definição da agenda pública, apresentando um caráter híbrido, uma vez que são, ao mesmo tempo, parte do Estado e da sociedade. Distinguem-se de movimentos e de manifestações estritas da sociedade civil, uma vez que sua estrutura é legalmente definida e institucionalizada e que sua razão de ser reside na ação conjunta com o aparato estatal na elaboração e gestão de políticas sociais.

Nesse aspecto, mais uma vez o Estatuto da Juventude apresenta erros técnicos conceituais ao confundir conselhos de gestão a órgãos de controle administrativo.

Com efeito, as atribuições legalmente conferidas ao Conselho de Juventude no artigo 45 do Estatuto da Juventude se confundem com as atribuições desenvolvidas pelos Conselhos Tutelares previstas no artigo 136 do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA).

Custódio (2016), ao examinar esse instituto, destaca que a concepção dos Conselhos de Juventude é a maior fragilidade do Estatuto da Juventude.

Percebe-se que o Conselho de Juventude não teve a dimensão necessária da sua importância no sistema, uma vez que as suas atribuições foram subdimensionadas pelos legisladores. Custódio (2016) destaca o esvaziamento do

²⁰ A vinculação tem sido muito utilizada na modelagem de sistemas: na área da educação, o artigo 212 da Constituição Federal de 1988 estabelece que “A União aplicará, anualmente, nunca menos de dezoito, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios vinte e cinco por cento, no mínimo, da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino”. Na área da cultura o artigo 216, § 6º inserido pela Emenda Constitucional n. 42, de 19 de dezembro de 2003, dispõe que “é facultado aos Estados e ao Distrito Federal vincular a fundo estadual de fomento à cultura até cinco décimos por cento de sua receita tributária líquida, para o financiamento de programas e projetos culturais [...]” Pode ser citado também a área da saúde, na qual o artigo 198, § 2º, inserido pelas Emendas Constitucionais 29 e 86, ao dispor que “A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios aplicarão, anualmente, em ações e serviços públicos de saúde recursos mínimos derivados da aplicação de percentuais calculados sobre: no caso da União, a receita corrente líquida do respectivo exercício financeiro, não podendo ser inferior a 15% (quinze por cento).

papel do conselho gestor dos Conselhos de Juventude ao retirar seu caráter deliberativo.

Fica claro quando o art. 45, I, coloca como objetivo auxiliar na elaboração de políticas públicas de juventude, retirando a centralidade do sistema o caráter deliberativo dos conselhos, como ocorre com os Conselhos de Direito da Criança e do Adolescente, reduzindo os Conselhos de Juventude como mero auxiliar do Poder Executivo, na formulação de políticas públicas. (CUSTÓDIO, 2016, p. 21)

Cumprido destacar, nesse sentido, que o Conselho de Juventude com o caráter consultivo impede que a sociedade, por meio dessa instância participativa, possa interferir na formulação, execução e implementação de políticas públicas.

Ao confundir as atribuições do Conselho Tutelar com os Conselhos de Juventude, o legislador - consciente ou inconscientemente - esvaziou a capacidade decisória do conselho em influenciar no processo de tomada de decisão.

Destaques-se que o modelo de Conselho de Juventude tal como desenhado no artigo 45 do Estatuto da Juventude, sem caráter deliberativo, mas apenas consultivo - o que representa a não vinculação das decisões do conselho sobre as políticas a serem desenvolvidas pelo Poder Executivo - torna essa instância mero conselheiro da Administração Pública, uma vez que essa pode desconsiderar as deliberações advindas do Conselho de Juventude.

Para além disso, o que também se identifica nesses espaços é a encenação política de ajustes verticalmente e previamente estabelecidos para legitimar políticas com as quais poderiam ser questionadas se apresentadas pelo governo em outra instância que não o conselho. Ao passar pelo conselho as pautas ganham certa legitimidade popular para referendar políticas de juventude.

Ademais, a constar da composição do conselho, a participação das entidades da sociedade civil pode ser cooptada pelas decisões do Poder Executivo, o qual, normalmente, possui total preponderância nas decisões finais.

Aliás, essa posição legislativa disposta nos artigos 45 e 46 do Estatuto da Juventude só evidencia que os Poderes Públicos (Executivo e Legislativo) não estão dispostos a construir em parceria, ou até mesmo em disputar, a formulação das políticas de juventude com a sociedade civil em instâncias deliberativas, o que por si só, demonstra a manutenção da perspectiva estadocêntrica de verticalizar as políticas.

Carrano (2012, p. 88), examinando a participação dos jovens nos processos

decisionais destaca que

Uma boa medida para aferir a qualidade de um processo de participação juvenil não se encontra em saber se os jovens podem ou não participar deste ou daquele processo ou espaço político, mas sim em buscar perceber até onde esses como indivíduos ou coletivos podem chegar com sua participação no sentido de influenciar decisões.

Percebe-se que o elemento central é a capacidade dos jovens influenciarem e incidirem diretamente no ciclo de elaboração de políticas públicas. O que não se identifica com o Conselho de Juventude, na medida em que os mecanismos de controle social das políticas por elas desenvolvidas – em razão do seu caráter deliberativo - já nascem fragilizados, sem a capacidade de influenciar nas escolhas governamentais.

Por outro lado, o modelo adotado pelo Estatuto da Juventude para o Conselho de Juventude identifica-se ao modelo tradicional de participação juvenil, pautado no “mundo dos adultos” vindo a reproduzir o mesmo formato que caracteriza os espaços convencionais de participação, na qual o diálogo é controlado e vigiado pelo adulto, com a função da tecnologia do poder (FOUCAULT, 2005).

Para além do aspecto formal, pela leitura do artigo 45 do Estatuto da Juventude é possível identificar que o conselho é construído de adultos para jovens, e não de jovens para jovens.

Verifica-se, com isso, que o formato dos Conselhos de Juventude não foi pensado com o olhar juvenil de quem quer participar. Nesse aspecto vale dizer que a participação convencional em uma perspectiva adultocêntrica se caracteriza por reuniões intermináveis para tratar de questões formais e, baseado no paradigma da hierarquia, normalmente preferindo o adulto, com argumento de autoridade e bem-sucedido em detrimento dos jovens, o que esvazia a sua motivação em participar.

Ademais, essas instâncias de participação institucional-formal são historicamente marcadas por tentativas de docilização e tentativa de disciplinamento dos corpos juvenis pelo mundo adulto.

Do mesmo modo, a concepção para espaços participativos, mesmo em espaços específicos e destinados à juventude, sempre foi formulada, com a visão adultocêntrica, repleta de formalismos e desconsiderando as expectativas e linguagens dos distintos espectros que a juventude cria entre si.

Registre-se que no universo adulto, não há lugar para erros, experiências fora das regras, das normas e do olhar da vigilância, tratando-se de elementos que

contribuem para o distanciamento da participação juvenil nos espaços de tomadas de decisões.

Contudo, ainda que se apresente com inúmeros erros conceituais e estruturais, o Estatuto da Juventude tem seus méritos ao considerar a participação dos jovens como estratégico para o processo de democratização, apostando na presença da juventude nos processos institucionais de tomada de decisões.

Esse tema, sem dúvida, pode ser considerado um dos preceitos mais importantes do Estatuto da Juventude, na medida em que a criação de novas estruturas na esfera pública pelo Poder Público, nos seus diversos entes federados, terá que constituir espaços para a participação, com voz e vez da juventude, na esfera pública.

O primeiro passo não é apenas garantir a presença do jovem, mas principalmente que esses espaços sejam efetivamente públicos, na compreensão de Arendt (2007), garantindo a liberdade e a igualdade. O segundo é fazer com que a voz dos jovens seja efetivamente reconhecida na esfera pública, priorizando-se assim, os princípios constitucionais da igualdade, liberdade de expressão e opinião. O terceiro é estabelecer que a participação do jovem não se limite apenas aos Conselhos de Juventude, mas permeiem as demais temáticas, reforçando um olhar diferenciados sobre os direitos.

Embora seja uma obrigatoriedade legal, trata-se de um estímulo à participação do jovem nos canais institucionais e espaços convencionais, além de buscar o incentivo à livre associação da juventude.

É um incremento que pode colaborar na mudança de um quadro preocupante em termos de participação nos espaços convencionais de política. No entanto, esse dado não significa que a simples abertura de canais participativos pelos Poderes Públicos seja suficiente para que a juventude venha a participar e expressar sua opinião. É preciso mais do que isso. O que se percebe claramente é a mera reprodução de espaços formais considerados participativos, mas que simulam situações irreais de protagonismo do jovem, que limitam a sua prática e potencialidade a participações controladas por adultos.

É preciso registrar que até então não havia a obrigatoriedade de constituição de estruturas participativas recorrentes por parte da juventude, em primeiro lugar porque ela não tem sido uma pauta estratégica em termos de desenvolvimento de país; em segundo, porque a juventude sempre foi tida como objeto da política e da

decisão e não como sujeito participante e integrante da coletividade.

O artigo 2º do Decreto n. 9.306, de 15 de março de 2018, estabelece que os requisitos mínimos para a formalização da adesão de termo ao sistema passa por instituir conselho estadual, distrital ou municipal de juventude; elaborar ou adaptar o plano estadual, distrital ou municipal de juventude com participação da sociedade civil; prever orçamento para implementação o plano estadual, distrital ou municipal de juventude; e constituir órgão estadual, distrital ou municipal responsável pelas políticas de juventude.

Nesse aspecto, a partir da regulamentação do Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), os entes federados para aderirem terão obrigatoriamente que, instituir o Conselho de Juventude.

Esses espaços de participação específica para a juventude eram – e ainda são – limitadíssimos, quando não inexistentes nas distintas estruturas de poder brasileiro.²¹

Segundo dados da Secretaria Nacional de Juventude (SNJ), em recente levantamento foram encontradas 327 estruturas de entes municipais e estaduais constituídas entre conselhos ou estruturas específicas para desenvolver políticas públicas de juventude, não se especificando quais as cidades, regiões e Estados.²²

²¹Ávila (2014, p. 223) ao mapear a quantidade de organismos com finalidade de promoção de políticas de juventude nos Estados brasileiros, encontrou somente dois Estados que as continham com estrutura própria e orçamento específico: Amapá (Secretaria Extraordinária de Política de Juventude) e Mato Grosso do Sul (Secretaria Extraordinária da Juventude). Dos 27 Estados da federação apresentado na pesquisa somente dois possuíam estrutura própria para formular políticas públicas de juventude. Ávila (2014) também mapeou do universo da federação, 6 Estados com organismos com mais de uma pauta conjunta com a juventude: i) Amazonas (Secretaria de Estado da Juventude, Desporto e Lazer); ii) Minas Gerais (Secretaria de Estado de Esportes e da Juventude); iii) Paraíba (Secretaria da Juventude, Esporte e Lazer); iv) Pernambuco (Secretaria da Criança e da Juventude); v) São Paulo (Secretaria de Esporte, Lazer e Juventude); vi) Tocantins (Secretaria de Estado da Juventude e dos Esportes). Em síntese, Ávila (2014, p. 225) encontrou: i) 2,8% com estrutura própria e orçamento; ii) 6,23% que dividem a temática da juventude com outra pauta (saúde, educação, esporte); iii) 9,33% dentro de outra secretaria; e iv) 10,37% vinculada ao gabinete do governador.

²² Pedido de Informação - (LAI) 00077001342201718 encaminhado à Presidência da República, em 20/10/2017. As informações solicitadas ao Poder Executivo federal são as seguintes:

- i) O Sistema Nacional de Juventude (Sinajuve) já foi regulamentado?
- ii) Favor informar quantas estruturas de entes municipais e estaduais constituíram conselhos ou estruturas específicas para desenvolver políticas públicas de juventude, a partir da promulgação da Lei n. 12.852, de 05 de agosto de 2013?
- iii) a Secretaria Nacional da Juventude (SNJ) ou o CONJUVE tem acompanhado a implementação de espaços de participação da juventude nas esferas municipais e estaduais?
- iv) quantos jovens, entre 15 e 29 anos, participam efetivamente de conselhos ligados ao governo federal?
- v) há alguma norma recomendando a inserção de jovens nas esferas públicas do governo federal?

Observa-se que o reconhecimento do jovem como sujeito de direitos, passíveis de atenção por políticas públicas de juventude, e não mais como objetos de tutela, caridade e assistencialismo, tem como marco a Constituição Federal de 1988, que adotou a teoria da proteção integral, rompendo com a doutrina da situação irregular, vindo a se consolidar com a Emenda Constitucional 65, de 13 de julho de 2010, que abarcou a juventude, garantindo-lhes prioridade absoluta, tal como preceitua a teoria da proteção integral.

3 FUNDAMENTOS JURÍDICOS DO DIREITO À CIDADE E AS IMPLICAÇÕES NA CONDIÇÃO JUVENIL

As cidades, como espaço de convívio, estão cada vez mais fragmentadas e disputadas, especialmente pelos agentes que nela interferem, sobretudo o poder especulativo-financeiro e os movimentos sociais urbanos.

Vale dizer que a cidade, enquanto espaço de uso e apropriação, é um elemento importante para a construção de novas formas políticas de ação coletiva da juventude contemporânea. Mas sua participação nesse processo formal de consolidação tem sido excludente, na medida em que, apesar de serem considerados sujeitos de direitos, não são ouvidos ou não acompanham tais decisões, exceto as transformações que lhes atingem.

Para Gonzáles Ordovás (2014) é nas cidades que emergem os direitos que amparam as transformações conceituais e normativas que a ideia de direito conhece, haja vista o encontro com a vida coletiva no espaço público. Pois, é na cidade o lugar onde as pessoas, das mais distintas raças e classes sociais se encontram, se misturam, ainda que conflituosamente, para produzir a vida em comum.

É inegável que os fundamentos jurídicos do direito à cidade e a função social da cidade foram garantidos na Constituição Federal de 1988, com a finalidade de reduzir as desigualdades e tornar as cidades mais equitativas e sustentáveis, de forma a cumprir os objetivos constitucionais de construção de uma sociedade livre, justa e solidária.

O Estatuto da Cidade, que veio regulamentar o disposto na Política Urbana, prescrito no artigo 182 da Constituição Federal de 1988, reconhece o direito à cidade sustentável como forma de realização da dignidade da pessoa e do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado no espaço urbano, também assegurado no artigo 225 da Constituição Federal de 1988.

É importante deixar claro que o direito à cidade é um conceito relativamente novo na área jurídica, mas que tem ganhado força nas últimas décadas ao contrariar a concepção da *City-Marketing*, que se resume a espacialização dos investimentos financeiros como resultado direto da globalização e à livre intervenção do mercado imobiliário na gestão das cidades.

3.1 Da cidade e o direito ao direito à cidade

A cidade pode ser compreendida por várias perspectivas, dependendo do espectro no qual se investiga, seja por parte do direito, da sociologia, da história, da filosofia ou até mesmo do urbanismo; cada uma delas possui um olhar diferenciado sobre seus processos.

Da mesma forma, a cidade pode ser compreendida como um produto coletivo sendo palco das distintas manifestações humanas, especialmente por parte da categoria jovem. É a partir do sentido de construção social do espaço, que os jovens politizam suas relações, organizando-se para o atendimento de suas demandas.

Ademais, segundo Gonzalez (2017, p. 43) *“la ciudad es reconocida como un fenómeno como un hecho colectivo e social por naturaleza”*.

A cidade, nesta pesquisa de doutorado, é entendida como “um espaço coletivo culturalmente rico e diversificado que pertence a todos os seus habitantes.” Essa definição está assegurada na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, documento produzido a partir de diversas conferências internacionais, notadamente do Fórum Social das Américas de Quito (2004), do Fórum Mundial Urbano em Barcelona (2004) e do V Fórum Social Mundial de Porto Alegre (2005) serve como orientador em termos de diretrizes em como construir cidades democráticas e mais igualitárias.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o índice de urbanização no país alcançou os 84,36% (BRASIL, 2018), o que revela ser o Brasil um país eminentemente urbano.

Destaque-se, nesse sentido, que as cidades não foram planejadas adequadamente para receber esse contingente populacional, uma vez que o processo de urbanização no Brasil aconteceu, ainda que tardiamente, de forma tão acelerada, a partir da década de 1950, causando enormes transformações nos espaços urbanos. Vale registrar que o processo de urbanização no Brasil também é chamado de desruralização porque ela foi vista como uma alternativa para o segmento que vivia no campo e que procuravam melhores condições de vida e trabalho. (FERNANDES, 1998)

No aspecto da migração, que se intensificou a partir do processo de industrialização-urbanização no Brasil, segundo resultados do Censo Demográfico 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a área rural perdeu aproximadamente 2 milhões de pessoas entre 2000 e 2010, por se deslocarem para

as áreas urbanas. (IBGE, 2010)

Em mapa comparativo entre os Censos de 1980 e 2010 o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelou que ao longo dos últimos trinta anos, houve um decréscimo da população do campo de 32,30% em 1980 para 15,64% em 2010. (IBGE, 2018)

Fernandes (1998, p. 208) ao abordar o processo de urbanização no Brasil refere que tais transformações da “estrutura sócio-econômica, combinadas com o padrão tomado pela urbanização, produziram o efeito de aumentar os desequilíbrios regionais e as desigualdades sociais há muito existentes.” Dessa forma a falta de planejamento das cidades, combinadas com o êxodo rural, causaram a completa desestruturação do espaço urbano, potencializando os processos de favelização e moradia irregular.

Fernandes (1998) refere ainda que o processo de industrialização e urbanização coincidiram tanto em termos socioeconômicos como espaciais, no fenômeno da metropolização, concentrando grande densidade populacional em poucas metrópoles.

De acordo com dados dos Censos Demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a população urbana cresceu de 18 milhões em 1950 para 190 milhões de habitantes em 2010. (IBGE, 2010) No mesmo período compreendido a taxa de urbanização saiu de 36% para 81% em 2000. Em comparação com o censo anterior, relativamente ao ano de 2000, houve um crescimento populacional de 12,3%. Nesse universo, há 51,3 milhões de jovens de 15 a 29 anos vivendo no Brasil, sendo 84,8 % nas cidades e 15,2 % no campo, o que significa que um terço da população total representa a juventude. Atualmente, segundo dados do Censo Demográfico 2010 aproximadamente 160 milhões de pessoas moram nas cidades enquanto 30 milhões ainda residem no campo. (IBGE, 2010)

Esse panorama geográfico das cidades brasileiras expressa as dificuldades em se tratar de problemas tão arraigados quanto os urbanos, na medida em que exigem planejamento e intervenção estatal, assim como o quão desigual é o espaço urbano brasileiro, a ponto de se apresentar índices completamente distintos, notadamente no que se trata de garantir o direito à cidade.

Em *A Política*, Aristóteles vem problematizar o que seria uma cidade. Segundo ele “a cidade é a multidão de cidadãos” (ARISTÓTELES, 2011, p. 91)

E Aristóteles complementa em outra passagem, no capítulo terceiro, que a “cidade é uma associação de homens livres” (2011, p. 104), de modo que “não é somente para viver, mas para viver felizes, que os homens estabeleceram entre si a sociedade civil”. (ARISTÓTELES, 2011, p. 108)

Denota-se, nesse sentido, que o fim último da constituição da cidade seria que seus habitantes, independentes de serem livres ou não, pudessem “viver bem”. Trata-se do fim último da cidade, qual seja, garantir a felicidade dos homens que nela habitasse.

A cidade se constituía em um todo orgânico, associando-se os aspectos naturais e pessoais dos indivíduos que nela estavam inseridos. Aristóteles (2011) entendia que a *polis* grega possuía um significado muito maior, ao integrar os elementos da política (Estado e sociedade civil) no aspecto territorial.

O que constitui a cidade não é o fato de habitarem os homens os mesmos lugares, não se prejudicarem uns aos outros e terem relações comerciais – embora tais condições sejam necessárias para que a cidade exista; mas por si sós, elas não fazem o característico essencial da cidade. A única associação que forma uma cidade é a que faz participarem as famílias e seus descendentes da felicidade de uma vida independente, perfeitamente ao abrigo da miséria. (ARISTÓTELES, 2011, p. 109-110)

Para Aristóteles (2011), o que de fato realmente importava em uma cidade era a participação dos cidadãos – aqueles que o poderiam o ser – nos espaços de decisão sobre os rumos da cidade, quer dizer, no espaço da política. Ou seja, uma extensão intimamente correlativa entre os homens livres, a cidade e a política.

Não à toa, Aristóteles priorizava a cidade antes mesmo da família, erigindo-a como a maior de todas as prioridades da vida, ao entender que “na ordem da natureza, o Estado se coloca antes da família e antes de cada indivíduo, pois que o todo deve, forçosamente, ser colocado antes da parte.” (ARISTÓTELES, 2011, p. 22)

Significa dizer, em outras palavras, que a cidade jamais seria construída se cada cidadão não a compreendesse enquanto o espaço público de participação efetiva e presença constante pertencente a todos no âmbito da política.

Munford (1998) apresenta as várias transformações históricas e sociais com as quais a cidade passou, desde o início do seu desenvolvimento nas pequenas povoações (santuários, aldeias e fortalezas), na predisposição dos humanos na vida pessoal, passando pela revolução industrial até o contexto contemporâneo das megalópoles urbanas.

Dentro dessas compreensões do que seja a cidade e o que ela representa,

Munford (1998, p. 56) problematiza a lei e a ordem, ao destacar que

desde o princípio da cidade apresentava um caráter ambivalente que jamais perdeu por completo: combinava a quantidade máxima de proteção com os maiores incentivos à agressividade; oferecia a mais ampla liberdade e diversidade possível, e entretanto impunha um drástico sistema de compulsão e arregimentação que, ao lado da agressividade militar e da sua destruição, tornou-se uma “segunda natureza” do homem civilizado e é muitas vezes erroneamente identificado com suas propostas originais.

Dessa forma, percebe-se que a cidade para além da democracia, também é compreendida como uma “pequena fração da espécie humana.” (MUNFORD, 1998, p. 37)

Do mesmo modo, as muralhas que representavam a garantia da segurança externa, não obstante o entendimento de que o medo esteja no âmbito subjetivo, conseguiu afiançar ainda que minimamente a confiança dos seus habitantes na imagem de que a cidade era uma unidade superior a ser defendida, assim como de que valeria a pena a coletividade sacrificar-se individualmente, para garantir a todos que nela se encontrassem, melhores condições de vida naquele espaço previamente definido.

Basta estar que a compreensão que se tem é que a cidade já representou o sinônimo de segurança, ainda que os muros fossem para se proteger de agentes externos e garantir melhores condições de vida àqueles que dentro ficavam.

Rolnik (1998) apresenta quatro formas para compreender a cidade: i) a cidade ímã: significa uma metáfora formulada pela autora para explicar como os homens eram atraídos àquele determinado local e como conseguiam organizá-lo para garantir o domínio sobre este espaço, demonstrando sua apropriação material e ritual do território; ii) a cidade como escrita: representa a necessidade de memorização da gestão no processo de construção do trabalho coletivo da cidade; iii) a cidade como mercado: representa a união da organização da produção, baseada na divisão do trabalho e a sua capacidade produtiva entre o campo e a cidade, especializando-se e gerando excedente que necessita ser comercializado, vindo a criar o espaço mercantil. A partir desse momento, da passagem da economia de subsistência para a economia de mercado, que as cidades começam a se organizar em função do mercado.

Dentre as formas de compreensão da cidade, *civitas* é a cidade política, na qual entende que, para além da organização do território e da concentração de moradores em uma determinada área espacial, ser habitante da cidade significa participar de

alguma forma da vida pública, mesmo que em muitos casos esta participação seja apenas a submissão a regras e regulamentos. (ROLNIK, 1998, p. 22)

Rolnik (1998, p. 22) refere que neste caso, o conceito de cidade não se referia à condição espacial da cidade, e sim à sua dimensão política, na medida em que o conceito de cidadão não se refere ao morador da cidade, mas ao indivíduo que, por direito, pode participar da vida política.

La Ciudad de Dios, la ciudad asentada sobre un monte que no puede ocultarse (Mateo 5:14), la relación entre ciudad y ciudadanía -la ciudad como objeto de deseo utópico, como un lugar específico de pertenencia dentro de un orden espacio-temporal en perpetuo movimiento-todas ellas cobran un significado político en el marco de un imaginario colectivo crucial. Pero lo que decía Lefebvre, y en esto estaba ciertamente de acuerdo si no en deuda con los situacionistas, es que hay ya múltiples prácticas dentro de lo urbano dispuestas a desbordarse con posibilidades alternativas. (HARVEY, 2012, p. 15)

Por tal razão, as cidades, enquanto espaços urbanos, têm tido um papel tão importante ao assumir a condição de espaço coletivo e diversificado, pertencente a todos os seus habitantes, notadamente os jovens.

A cidade é o *locus* do cidadão para, a partir dela, exercer sua cidadania plena. A cidade já foi *polis*, mas também foi *civitas* e sua existência somente se dá em razão do espaço público. A ideia de cidadania está associada diretamente à perspectiva da cidade. A cidade, por sua vez, significa a participação ativa nos processos de tomada das decisões públicas.

Cidadão é o habitante da cidade que participa no poder da comunidade. Aristóteles oferece definições de cidadão: uma definição prática de cidadão como aquele que participa ativamente na justiça e no governo (1275a); a segunda definição é que um cidadão implica ter capacidade de “mandar” e ser “mandado”, de “governar” e “ser governado” (1277b), isto é, a capacidade de participar no poder de governo em um duplo sentido: como autoridade nas deliberações políticas e como obediente das deliberações efetuadas por outro. (MARTIN, 2005, p. 23).

Entretanto, nas últimas décadas do século XX e no início do século XXI, as cidades se transformaram em espaços de profundo interesse econômico. Essa tendência de capturar a espacialidade se tornou uma transação econômica extremamente rentável para o capital especulativo transnacional na era da globalização.

Por tal motivo, a produção de espaços nas cidades se transformou em moeda extremamente valiosa na era da globalização, ainda mais com a crise econômica, social e de legitimidade que o Estado enfrenta no início do século XXI. Tais condições potencializam ainda mais a agressividade com que o mercado imobiliário tenta

maximizar seus lucros e interesses sobre o capital especulativo. Recorde-se, nesse sentido, a crise do *subprime* de 2008, quando os capitais imobiliários foram atingidos nos Estados Unidos, passando a ter importância dentro do modelo neoliberal de especulação, causando uma crise econômica equiparada à crise de 1929, tamanho o impacto gerado em escala mundial.

Harvey (2013) retrata o processo de relação direta existente entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização, a partir da perspectiva de Karl Marx e Henri Lefebvre, no qual o mercado se apropria do espaço urbano, transformando seu significado de valor de uso para o valor de troca, ao absorver o valor da produção em mais valia.

Harvey (2013) pergunta como é possível definir o direito à cidade. A resposta a esse direito, segundo Harvey (2012), encontra-se muito mais do que num direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora, mas no direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com os profundos desejos dos seus habitantes.

Significa dizer que a capacidade política de transformação pelas pessoas é o elemento fundamental do sentido da cidade, de forma que a cidade é a própria construção coletiva do espaço.

É importante destacar que foi Lefebvre (2017) quem inaugurou a problemática da questão urbana e a precarização das condições dos trabalhadores, ao sintetizar as ideias marxistas, transmutando-as da área econômica para o âmbito da especulação do capital imobiliário urbano.²³

Lefebvre (2017) compreende que o direito à cidade corresponde à produção social do espaço sob a perspectiva da classe operária, e não do Poder Público, ao debater o binômio urbano e a industrialização, entendendo-os como processos que transformam a sociedade. Lefebvre (2017) sustenta a necessidade de apropriação do espaço pelos cidadãos, especialmente pelos operários, tratando a questão urbana como uma categoria política. Quer dizer, o espaço urbano deve satisfazer as necessidades da coletividade e não o contrário, na qual a coletividade se coloca como objeto a ser relativizado pelo capital. Logo, a cidade deve ser pensada como espaço

²³ Esse conceito foi desenvolvido por Henri Lefebvre, na obra "O Direito à Cidade", escrito em 1968, tendo sido considerada a principal orientadora e motivadora do maio de 1968 na França, porque rediscutia o capitalismo na perspectiva urbana. A partir dessa obra, inúmeros autores têm desenvolvido trabalhos com base no pensamento lefebvriano, em especial Manuel Castells, Jane Jacobs, David Harvey e Jordi Borja.

em que importa o valor do uso e não o valor da troca. (LEFEBVRE, 2017)

Destaque-se que, na sua concepção de direito à cidade, sobrepõe-se o direito de apropriação do espaço pela coletividade à lógica do direito de propriedade privada. Percebe-se, contudo, a inovação trazida por Lefebvre (2017) não apenas por politizar o processo da apropriação urbana, mas também por propor a autogestão das cidades como elemento democrático.

O direito à cidade, nessa perspectiva, busca materializar o direito à vida urbana, à dignidade e ao espaço de usufruto do cotidiano como o lugar do encontro (LEFEBVRE, 2017).

Tanto que Lefebvre (2011, p. 79), ao problematizá-la, procura também defini-la como *“proyección de la sociedad sobre el terreno, es decir, no solamente sobre el espacio sensible, sino sobre el plano específico percibido y concebido por el pensamiento, que determina la ciudad y lo urbano.”*

El derecho a la ciudad se manifiesta como forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (la actividad participativa) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad. (LEFEBVRE, 2017, p. 158)

Cumprе destacar que o direito à cidade, desde então, evoluiu nas últimas décadas, notadamente no início do século XXI, transformando-se em uma espécie de expressão guarda-chuva, sendo utilizada para incluir as mais diversas demandas sociais (LANZAROTE, 2011; PISARELLO, 2011; CAVALLAZZI, 2007). Essa é a posição defendida por Cavallazzi (2007), a qual examina o conteúdo do direito à cidade sob uma perspectiva epistemológica entre o direito urbanístico e sua eficácia social

expressão do direito à dignidade da pessoa humana, núcleo de um sistema composto por um feixe de direitos que inclui o direito à moradia - implícita à regulação fundiária - à educação, ao trabalho, à saúde, aos serviços públicos - implícito ao saneamento - ao lazer, à segurança, ao transporte público, à preservação do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, ao meio ambiente natural e construído equilibrado - implícita a garantia do direito a cidades sustentáveis como direito humano na categoria dos interesses difusos. (CAVALLAZZI, 2007, p. 56)

Nessa perspectiva de produção de direitos, Wolkmer (2001) reconhece a eficácia e a legitimidade na produção de novos tipos de direitos por movimentos sociais, para além do Estado, que é o que se evidencia no caso do “direito à cidade”,

embora não tenha sido positivada expressamente como tal.

As mudanças e a evolução do modo de viver, produzir, relacionar e consumir de indivíduos, grupos e classes podem perfeitamente determinar desejos e interesses que transcendem os limites e as possibilidades do sistema, propiciando situações de privação, carência e exclusão. (WOLKMER, 2001, p. 165)

É importante observar que a Carta Mundial pelo Direito à Cidade reconheceu esse direito, sendo sustentada a partir de três eixos fundamentais: a função democrática da cidade, a função social da propriedade e do solo e a necessidade de participação dos seus habitantes.

Interessante mencionar, nesse aspecto, que as Constituições do Equador (2008) e Bolívia (2009), a partir da Teoria do *Buen Vivir*, adotaram os princípios do direito à cidade como elemento subjetivo, em que os cidadãos podem exigir a implementação desses direitos.

Dessa forma, a expressão direito à cidade tem sido recorrentemente utilizada como elemento ampliativo de reivindicações, envolvendo desde o direito à moradia, o direito ao transporte público de qualidade e à mobilidade urbana, em defesa de espaços públicos, e o direito à liberdade de manifestação, até formas de contemplação de novos direitos humanos relacionados ao espaço urbano.

El derecho a la ciudad es el concepto, más o menos abstracto, que enmarca la reivindicación de la garantía y protección de los derechos humanos en la ciudad, es decir, reivindica el papel de las autoridades locales como garantes de estos derechos. Este papel de garante se enfoca más en la planificación e implementación de políticas públicas de prevención de vulneraciones que en la acción sancionadora o reparadora, exclusiva de otras administraciones como las autonómicas, estatales y europeas en el caso español. (LANZAROTE, 2011, p. 21)

Percebe-se que muitos destes direitos já se encontram positivados, se não explicitamente, indiretamente através da proteção de outros direitos a eles conectados. No mesmo sentido, Saule Júnior (1997, p. 22) adota um conceito que sintetiza o significado real do que representa o direito à cidade:

compreende os direitos inerentes às pessoas que vivem nas cidades de ter condições dignas de vida, de exercer plenamente a cidadania, de ampliar os direitos fundamentais (individuais, econômicos, sociais, políticos e ambientais), de participar da gestão da cidade, de viver num meio ambiente ecologicamente equilibrado e sustentável.

Apesar de muitos desses direitos constarem como direitos fundamentais, sejam eles de cunho negativo ou prestacional, o direito à cidade é um direito emergente, com tímido processo de reconhecimento normativo e de difícil concreção no ordenamento

jurídico, pois depende de prévia realização dos demais direitos para sua plena efetivação.

Observa-se que, apesar das compreensões da cidade terem referenciais de acordo com o viés do tempo histórico e do campo de análise, elas convergem em expressar a dimensão da cidadania - como origem da própria cidade.

O direito à cidade, embora não seja expresso na Constituição Federal de 1988, transforma-se, por meio da sua ampliação epistemológica, em uma expressão que abrange outros direitos a ela incorporados e interconectados, caracterizados como os novos direitos (WOLKMER, 2001) relacionados ao espaço urbano.

3.2 Fundamento constitucional do direito à cidade e suas diretrizes: contributos teórico-jurídicos.

A Constituição, segundo Miranda (2002), é a parcela da ordem jurídica que rege o próprio Estado enquanto comunidade e enquanto poder. A Constituição, portanto, é o resultado da perspectiva histórica da disputa entre forças sociais, políticas e principalmente econômicas, para inserir valores de uma comunidade no ordenamento jurídico-político-constitucional.

Cumprе ressaltar que o constitucionalismo contemporâneo brasileiro vem consolidar os axiomas que foram reivindicados pelos movimentos sociais e populares, para incorporá-los na ordem jurídico-constitucional, baseado nos princípios democráticos e no respeito aos direitos humanos, com o fim de superar o período obscuro representado pela ditadura civil-militar.

Destaque-se que a Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 05 de outubro de 1988, não é um conjunto isolado de normas, mas compõem um sistema jurídico complexo e harmônico, que é resultado de mobilização social para inserção dos valores epocais relativos aos anseios populares.

Nesse aspecto, os diversos dispositivos previstos ao longo da Constituição Federal de 1988, que disciplinam questões envolvendo a cidade, a sustentabilidade do meio ambiente e a redução das desigualdades sociais, com equilíbrio ambiental, foram resultado de reivindicações sociais.

Tais preceitos vêm a ser complementados nos distintos capítulos da Constituição Federal de 1988, ao trazer dispositivos inovadores em termos de

preceitos funcionais de redistribuição social da propriedade individual, incluindo um capítulo específico sobre o tema da urbanização, respectivamente a *Política Urbana*, relativo à *Ordem Econômica e Financeira*.

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu toda uma sistemática, interconectada de princípios e normas direcionadas com o fim de promover a política urbana, a ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes.

Significa dizer que o *caput* do artigo 182 da Constituição Federal visa “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos seus habitantes”, atendendo-lhes nas melhores condições urbanas possíveis.

Por sua vez, o conteúdo normativo materializado no *caput* do artigo 225 da Constituição Federal de 1988, que se refere ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, também tem forte conteúdo ordenado às cidades e pode ser destacado em três desdobramentos: i) O reconhecimento do “direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado”, bem de uso comum do povo, como um verdadeiro direito fundamental; ii) a descrição de “deveres de agir” do Estado e da coletividade para “defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações”; iii) a prescrição de normas impositivas de conduta, pretendendo assegurar a efetividade do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Vale destacar que o conteúdo do direito ao meio ambiente, assegurado constitucionalmente, não se restringe somente ao aspecto natural, mas também está relacionado ao aspecto artificial, o que diz respeito às construções humanas, representadas pelo espaço urbano construído, relativo ao conjunto de edificações, equipamentos públicos e outros espaços habitáveis. Significa dizer que qualquer edificação tem que respeitar os princípios constitucionais ambientais, notadamente os valores da qualidade de vida e bem-estar dos seus habitantes.

O tema da política urbana é inédito em matéria constitucional. Dessa forma, ao trazer os elementos da função social da cidade, função social da propriedade, Plano Diretor, e os instrumentos de democratização da gestão urbana, todas elas tiveram o propósito de regulamentar, com base nos deveres fundamentais, o direito à terra urbana como conotação coletiva de uso da propriedade privada, e a participação social nos processos de tomadas de decisão no âmbito urbano.

Contudo, tal ineditismo não é gratuito, uma vez que a inserção de capítulo específico na Constituição Federal foi resultado de mobilização e organização do

Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU), ao apresentar Emenda Popular com mais de 130 mil assinaturas que propuseram a inclusão do tema da Política Urbana.²⁴

Segundo Avritzer (2010), o Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU) propôs a emenda baseada nos princípios do direito à cidade, subordinação da propriedade privada aos objetivos da política urbana e democratização da cidade. As proposições, segundo Saule Júnior (1997, p. 25) foram divididas nos seguintes temas: dos direitos urbanos, da propriedade imobiliária urbana, da política habitacional, do transporte e serviços públicos, da gestão democrática da cidade.

No que tange ao direito à cidade, a emenda introduziu a ideia de reforçar a garantia de outros direitos a ela conectados, integrando-se lutas historicamente reconhecidas como a garantia do direito à saúde, transporte, saneamento e educação.

Saule Júnior (1997, p. 26), ao recuperar a história da mobilização popular pela emenda, relembra que os

direitos urbanos visava assegurar a todo cidadão o direito a condições de vida urbana digna e justiça social, incumbindo o Estado de assegurar o acesso à moradia, educação, saúde, e a infraestrutura e os equipamentos urbanos, bem como a gestão democrática da cidade.

Já, a subordinação da propriedade privada aos objetivos da política urbana, traduz o interesse de alcançar o espaço urbano mais justo, reduzindo a desigualdade espacial e social.

E a democratização da cidade propunha a descentralização das decisões dos Poderes Públicos relativos à governança da cidade, reordenando e orientando a formulação das políticas com base na participação social, ao sugerir instrumentos eminentemente participativos como as audiências públicas e respeitando o interesse local.

Do mesmo modo, ao dispor que cidades com mais de 20 mil habitantes deveriam obrigatoriamente contemplar, em seus planos diretores municipais, o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade com o fim de alcançar o bem-estar de seus habitantes. O objetivo do Constituinte Originário foi de aproximar o município como ente federado de acesso mais facilitado aos cidadãos, atribuindo-lhe a

²⁴A Emenda Popular foi apresentada pela Articulação Nacional do Solo Urbano (ANSUR); Movimento de Defesa do Favelado (MDF); Federação Nacional dos Arquitetos (FNA); Federação Nacional dos Engenheiros (FNE); Coordenação Nacional dos Mutuários e Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB).

competência para executar a política urbana, de forma democrática e participativa, tal como preceitua os dispositivos previstos no capítulo *Da Política Urbana* da Constituição Federal de 1988.

Ademais, é preciso ter clareza que as diretrizes constitucionais de justiça social e solidariedade, além do princípio da dignidade humana, enquanto pilares sustentadores do Estado Democrático de Direito e que objetivam perseguir cidades mais justas e participativas, jamais terão aplicabilidade se não houver a intervenção do Estado.

Ainda mais, em tempos de crise fiscal do Estado, em que as cidades enfrentam o colapso urbano ambiental por ausência de políticas públicas eficazes nas áreas de mobilidade urbana, infraestrutura de saneamento, mas principalmente envolvendo a segregação espacial e a desigualdade social, sobrevém a necessidade de intervenção estatal.

A maioria das cidades brasileiras, especialmente as metrópoles e megalópoles, estão à beira do colapso urbano, sendo possível identificar problemas que agravam o quadro de insustentabilidade urbana.

Problemas como i) a falta de saneamento básico e de instrumentos adequados de gestão dos resíduos urbanos; ii) precariedade de infraestrutura urbana, como parques e praças públicas e espaços de lazer, especialmente nas áreas periféricas; iii) crise de mobilidade urbana; iv) excesso de emissão de dióxido de carbono emitido pelos veículos automotores, na sua grande maioria individuais, que causam poluição urbana; v) aumento de calor, entre outros problemas gerados pela ação antrópica, são apenas algumas das consequências que podem ser agravadas nas cidades.

O quadro de insustentabilidade e mercantilização dos espaços urbanos compromete a convivência humana, gerando riscos de consumismo exacerbado, padronização, espaços sociais conflitivos, além de enormes desequilíbrios socioambientais, mas também contribuiu para despertar o ativismo juvenil. Logo, esse desejo da juventude foi capturado em forma de necessidade por uma tentativa de homogeneização do urbano pelo capital especulativo.

É importante registrar que a pauta do direito à cidade, enquanto espaços sustentáveis, tem sido uma das grandes causas assumidas pelas juventudes.²⁵

²⁵ Nos últimos anos, de inúmeros acontecimentos históricos que dialogam com a temática da cidade, dentre as quais podem ser exemplificados dois deles: o primeiro, a privatização do parque *Taksim Gezi* na Turquia, quando jovens turcos mobilizaram milhões de pessoas contra a privatização desse espaço

Frente a esse cenário de colapso urbano, as juventudes têm se preocupado cada vez mais com a qualidade de vida e bem-estar nas cidades, de modo a exigir, à sua forma, o direito à cidades ambientalmente sustentáveis e justas. Assim, a retomada do debate sobre o quadro de insustentabilidade urbana exige a intervenção estatal nos seus diversos níveis, seja federal, estadual e municipal, por meio de políticas públicas de desenvolvimento urbano socioambiental.

Bercovici entende que “o papel político do Estado é central no processo de formação de políticas públicas” (BERCOVICI, 2003, p. 173), já que a identificação das prioridades públicas está, a princípio, fundamentada em decisões políticas desenvolvidas pelo próprio Estado, devendo ser compartilhada em conjunto com a pluralidade dos atores sociais envolvidos, considerando, é claro, as concepções e valores irradiados dos preceitos constitucionais.

Por oportuno, Arzabe (2006, p. 51), ao discutir a inter-relação existente entre o direito e a política na consecução das políticas públicas, enfatiza que “hoje é indissociável à noção de Estado a ação sobre os rumos da sociedade, ação esta que deve estar direcionada a buscar o aprimoramento da vida em comum.”

Piketty (2014), em trabalho com grande repercussão acadêmica, demonstra como a ausência do Estado interventor na regulação da economia produz relações completamente desiguais no capitalismo, de maneira que os indivíduos mais ricos do mundo, mesmo em um contexto de crise, vêm aumentando sua riqueza em uma taxa de 6 a 7% ao ano, em um ritmo três vezes superior ao do crescimento da economia global. Por tal motivo Piketty (2014) propõe o retorno das funções do Estado, com o fim de intervir nas regras do mercado, não apenas para arrecadar impostos mas especialmente para financiar despesas e transferências regulando o campo econômico de maneira a reduzir as desigualdades sociais.

Nesse sentido, a propriedade privada individual deve ser relativizada, com o fim de atender exatamente à coletividade, quer dizer, a todos os moradores da cidade, evitando-se dessa maneira o crescimento da especulação imobiliária.

De acordo com o artigo 182 da Constituição Federal de 1988, a função social

público livre, onde seria construído um centro comercial sobre o último espaço verde ainda restante na cidade de Istambul. (CORREA, SOUZA, 2014; COLE, 2015) E em segundo, as jornadas de junho no Brasil (2013) que conseguiu mobilizar milhares de pessoas levando-as às ruas, tendo-se como pauta inicial o aumento da tarifa do transporte público.

da cidade significa que ela deve ser planejada com o fim de atender à toda coletividade sem distinção territorial.

Vale dizer que a função social é um princípio constitucional que objetiva orientar os gestores públicos, legisladores e operadores para desenhar políticas urbanas, notadamente no exercício do direito de propriedade, que privilegiem a coletividade em detrimento do individual, de modo a respeitar valores compreendidos constitucionalmente.

A incorporação da função social das cidades como preceito que deve balizar a política de desenvolvimento urbano, à luz do desenvolvimento sustentável, aponta para a possibilidade de sairmos do marco apenas da crítica e denúncia do quadro de desigualdade social, e passarmos para a construção de uma nova ética urbana, onde os valores ambientais e culturais se sobreponham no estabelecimento de novas cláusulas dos contratos sociais originários de novos paradigmas da gestão pública, mediante práticas de cidadania que reconheçam e incorporem os setores da sociedade excluídos de seus direitos e necessidades básicas. (SAULE JUNIOR, 1997, p. 62)

Alfonsin (2012) destaca a importância significativa que o princípio da função social da cidade exerce no contexto do planejamento urbano após a promulgação da Constituição Federal de 1988.

O art. 182 da Constituição Federal, além de delegar a execução da política de desenvolvimento urbano aos entes municipais, mencionou a primeira vez na história do país as “funções sociais da cidade” como o objetivo da política urbana. O princípio da função social da propriedade tem previsão constitucional desde a Carta Magna de 1934 todavia, ao incluir a expressão “funções sociais da cidade”, o constituinte de 1988 além de ter demandado um esforço doutrinário de definição do sentido e do alcance dessa expressão, obviamente deu um salto de escala do bem individual “lote” (cuja propriedade também deverá atender a sua função social) para o bem coletivo “cidade”, que, como totalidade, também deverá ser capaz de atender as suas funções sociais. A Constituição de 1988, portanto, rompe com uma visão de “urbanismo lote a lote”, de responsabilidade do proprietário, para pensar a cidade como um todo, demonstrando a intenção de fazer com que o país passasse a tratar o urbanismo como uma função pública e a própria cidade a ser tratada como um bem coletivo. (ALFONSIN, 2012, p. 323)

Importa dizer que a realização do direito à cidade perpassa necessariamente pelo reconhecimento de que ela é um espaço eminentemente coletivo e difuso, que necessita ser compartilhado por todos de forma ampla e panorâmica, e não de forma individualizada e segmentada tal como ocorre atualmente.

Saule Júnior (1998) enfatiza que as funções sociais da cidade são interesses difusos, pois não há como identificar os sujeitos afetados pelas atividades e funções nas cidades. Os proprietários, moradores, trabalhadores, comerciantes, migrantes têm como contingência habitar e usar um mesmo espaço territorial; a relação que se estabelece entre os sujeitos e a cidade, que é um bem de vida difuso. (SAULE

JÚNIOR, 1998, p. 51)

A função social da cidade representa o elemento orientador para políticas intersetoriais que objetivem reduzir a segregação espacial e a desigualdade social, melhorando a qualidade de vida e a justiça social.

Cabe destacar que é exatamente, nesses casos, que o direito de propriedade, tal como garantido na Constituição Federal de 1988 no artigo 5º, inciso XXII, deve ser concretizado a partir dos deveres fundamentais, entendendo-se que ela, em contrapartida, atenderá a sua função social (artigo 5º, inciso XXIII), ao conformar-se com o espectro da função social da cidade.

Cabe lembrar o entendimento do Supremo Tribunal Federal (STF), que decidiu que tal direito de propriedade não é absoluto, podendo ser ele ponderado frente a outros direitos fundamentais.²⁶

Com isso, é importante asseverar também que, entre os direitos fundamentais à propriedade e o cumprimento da sua função social, seja ela na sua dimensão ambiental, encontra-se como uma exigência na concretização da função social da cidade e respectivamente do direito à cidade sustentável.²⁷

Saule Júnior (1998, p. 49) destaca que “o desenvolvimento na cidade somente poderá ser considerado sustentável se estiver voltado para eliminar a pobreza e reduzir as desigualdades sociais.”

Denota-se, nesse sentido, que tal previsão constitucional invoca a necessidade de intervenção, por parte do ente municipal, na consecução de diretrizes e programas de ação urbanística, o que, nessa quadra do século pouco tem se efetivado, já que a especulação imobiliária se movimenta rápido e constantemente valendo-se dos investimentos públicos para valorizarem ainda mais suas incorporações.

Santin e Mattia (2007), abordam a revolução que representou a entrada em vigor da Lei n. 10.251 de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, ao dispor de

²⁶ Podem ser citados como exemplos da relativização do direito à propriedade os julgados AC 82-MC, rel. min. Marco Aurélio, julgamento em 3-2-2004, Primeira Turma, publicado no Diário de Justiça de 28-5-2004 e também o RE 543.974, Rel. Min. Eros Grau, julgamento em 26-3-2009, em sede de Plenário, publicado no Diário de Justiça de 29-5-2009, ambos do Supremo Tribunal Federal.

²⁷ O município de Porto Alegre foi a primeira capital a regulamentar o instituto da função social da propriedade, com vistas a alcançar a concretização dos preceitos constitucionais de reduzir a desigualdade social e permitir a seus habitantes acesso a melhores condições de vida. A Lei Complementar n. 312, de 30 de dezembro de 1993, dispôs sobre a utilização do solo urbano no município, adequando-o ao cumprimento da função social da propriedade, e regulamenta os artigos 204 e 205 da Lei Orgânica Municipal (1992).

diversos instrumentos participativos, com vistas a fazer a gestão da cidade, de forma democrática e horizontalizada, sem prejuízo das instituições representativas já existentes.

Santin e Mattia (2007) destacam que a grande maioria da sociedade não atingiu a real consciência do que é ser um agente ativo do lugar onde vive, conformando-se com os mais diversos problemas.

A promulgação do Estatuto da Cidade é uma lei com vocação democrática, que teve o intuito de organizar o espaço local, eliminar as mazelas urbanas e facilitar e incentivar a participação da sociedade civil nos processos de tomada de decisões e fiscalização do poder público. (SANTIN e MATTIA; 2007, p. 49)

A adoção desses instrumentos, segundo Hermany (2007), reconstrói uma análise das instâncias institucionais, notadamente do Legislativo e Executivo, que vem a ser assegurada pela sociedade no controle social.

Hermany (2007, p. 1942), ao abordar o controle social, destaca que o “município cumprirá sua função social se atuar conforme a população decide e conforme o que foi decidido em outras instâncias, ou seja, na Constituição e em leis de cunho Nacional (aplicáveis a toda federação e não só à união)”

Observa-se, portanto, que a Constituição Federal de 1988, embora tenha previsto dispositivo específico sobre o tema da urbanização, ao assegurar a *Política Urbana* no artigo 182 - inédito em matéria constitucional, não foi suficiente para garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e permitir a participação popular na construção do ideário urbano.

3.3 O Estatuto da Cidade: a participação do jovem na dimensão democrática dos espaços urbanos

A Lei n. 10.251, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, inaugurou uma perspectiva extremamente inovadora no que se refere à participação social na política urbana no Brasil, vindo a democratizar institutos extremamente complexos, reconhecidamente técnico-burocráticos, que não exigiam a cooperação entre sociedade civil e Estado.

É importante referir que o Estatuto da Cidade é a regulamentação, em nível federal, dos preceitos previstos no § 4º do artigo 182 combinado com o artigo 21, inciso XX, ambos da Constituição Federal de 1988.

Trata-se de norma de direito urbanístico, criada pela União, com base na competência concorrente, tal como preceitua o artigo 24, inciso I, da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre distribuição equitativa do solo urbano e justa distribuição dos benefícios e ônus causados pelo fenômeno de urbanização brasileiro.²⁸

Destaque-se, no entanto, que a regulamentação infraconstitucional se deu de forma demorada e litigiosa, uma vez que tramitou por mais de dez anos no Congresso Nacional até sua promulgação em 2001.²⁹

O Estatuto da Cidade disciplina inúmeros institutos jurídicos sobre a temática urbanística, alguns já previstos na Constituição Federal de 1988, que exigiam regulamentação, e outros inéditos, que buscam a solução de problemas sociais que até aquele momento careciam de políticas urbanas adequadas.

Frise-se que o Estatuto da Cidade, no seu artigo 2º, apresenta as diretrizes gerais, tendo como objetivos da política urbana ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

O Estatuto da Cidade, ao regulamentar os dispositivos constitucionais, dispõe sobre a inclusão do termo “direito à cidades sustentáveis” no ordenamento jurídico brasileiro, pela primeira vez de forma expressa, fazendo-se alusão aos princípios constitucionais assegurados no artigos 182 e 225 da Constituição Federal de 1988.

Aliás, sobre o desenvolvimento sustentável das cidades, Coutinho (2007) procura desconstruir as teorias que sustentam o “desenvolvimento sustentável”, “bem-estar” e “qualidade de vida” no modelo de produção capitalista.

Coutinho (2007, p. 45) destaca, em síntese, a contradição ideológica

²⁸ Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

²⁹ A proposta original foi o Projeto de Lei do Senado n. 181/1989, de autoria do senador Pompeu de Souza (MDB/DF) e dispunha sobre “diretrizes gerais da Política Urbana e dá outras providências” tendo tido, na elaboração do projeto, a colaboração de alguns urbanistas. Ressalte-se que as diretrizes gerais se centram na perspectiva da participação social na formulação, execução e acompanhamento dos planos e projetos de desenvolvimento urbano. A tramitação no Senado Federal foi relativamente rápida uma vez que foi aprovado no ano seguinte ao protocolo. Entretanto, sua demora se deu na casa revisora, uma vez que sua movimentação legislativa permaneceu inalterada até 1999, quando foi designado novo relator para o projeto. Dessa forma, o designado deputado federal Inácio Arruda (PC do B/CE) trabalhou em conjunto com as entidades, associações e movimentos urbanos, o que resultou no Substitutivo n. 5.788, o qual foi aprovado pelo plenário da Câmara dos Deputados em novembro de 2000. Com a necessidade de retorno ao Senado Federal, foi designado como relator o senador Mauro Miranda (PMDB/GO), que praticamente reiterou o texto aprovado anteriormente na Câmara dos Deputados, vindo a aprová-lo em junho de 2001. Encaminhado à sanção presidencial, o presidente à época, Fernando Henrique Cardoso (PSDB), vetou os artigos 15 a 20 do texto, que tratavam da concessão de uso de imóvel público com fim de moradia sob a justificativa de violar o interesse público.

fundamental existente entre o movimento do capital e a justiça urbano-social ao afirmar que “a sustentabilidade no capitalismo não passa de uma ilusão.”

Apesar da crítica, Coutinho (2007, p. 19) reconhece que o Estatuto da Cidade tem seus méritos na tentativa de modificar no sistema aquilo que os preceitos constitucionais falharam, ou seja,

a noção jurídica de propriedade privada hoje não comporta mais em si mesma os pressupostos de uma visão unívoca e absoluta, eis que há expressiva parcela de juristas de acordo com a noção de que a propriedade, como bem de produção não deve ser simplesmente puro objeto de apropriação privada, mas sim, deve reverter à coletividade os benefícios de sua coletividade.

Com base na concretização dos preceitos da igualdade social e coletiva, a qual a função social da cidade persegue, é que o Estatuto da Cidade, no contexto dos valores democráticos irradiados pela Constituição Federal de 1988, inaugurou a perspectiva de formatos decisórios participativos e instrumentos transformadores do espaço urbano.

O Estatuto da Cidade assegurou alguns instrumentos de gestão democrática das cidades, para orientar a participação direta da população nos destinos da cidade, quais sejam: i) órgãos colegiados municipais, estaduais e federais; ii) conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis municipais, estaduais e federais; iii) debates, audiências e consultas públicas; iv) iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Medauar (2007, p. 18) refere que “a gestão democrática da cidade leva o governante a ouvir a população, a conhecer suas aspirações, para que as políticas e decisões não sejam imperiais e retratem as necessidades coletivas.”

Sobre essa perspectiva, o Estatuto da Cidade dispôs sobre instrumentos de participação e recondução da cidade, por meio do controle social, ao trazer a necessidade de realização de audiências públicas sobre os temas municipalistas.

Vale destacar, nesse aspecto, o artigo 2º, XIII do Estatuto da Cidade, que trata da gestão democrática da cidade, estatuidando que ela será exercida por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Já no artigo 40, § 4º, I do Estatuto da Cidade, dispõe-se que o Plano Diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana e que no processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização

de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão: I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade; II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

Embora haja previsão legislativa sobre a participação, é sempre importante registrar que há diversos níveis de participação na gestão urbana, desde a mais simples, como a consulta pública, até processos mais complexos, duradouros e técnicos que desenvolvem a autogestão e a participação popular.

o direito à cidade envolveria também o direito à gestão democrática, o direito de poder participar dos processos de tomada de decisões sobre a cidade, o direito da coletividade à recuperação da valorização imobiliária decorrente de investimentos públicos e, inclusive, o direito a um planejamento urbano que conduza a uma ordem urbanística inclusiva e sustentável às cidades brasileiras. (ALFONSIN, 2015. p.26).

Nesse aspecto, o elemento da participação social, seja representativa, seja direta, é elemento valorativo fundamental para o reconhecimento formal da validade dos processos democráticos na elaboração do Plano Diretor dos municípios.

Vale destacar as inúmeras legislações regulamentadoras de Planos Diretores, que foram declaradas inconstitucionais pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TJRS), exatamente por estarem em desacordo com a exigência de consulta prévia à comunidade, tal como preceitua os dispositivos previstos no Estatuto da Cidade.³⁰

Por sua vez, o artigo 43 do Estatuto da Cidade, prevê que para garantir a gestão democrática da cidade poderão ser utilizados os seguintes instrumentos: i) órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; ii) debates, audiências e consultas públicas; iii) conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; iv) iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Além desses dispositivos, há ainda a previsão expressa no artigo 44 do

³⁰“ADI. LEI MUNICIPAL. REGULARIZAÇÃO DE EDIFICAÇÕES. FALTA DE PARTICIPAÇÃO DE ENTIDADES COMUNITÁRIAS. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. É inconstitucional a Lei Complementar n. 333/2006 do Município de Santa Cruz do Sul que versa sobre matéria típica de plano diretor ou de lei que fixa diretrizes do território. Trâmite sem qualquer consulta popular. Ofensa ao art. 177, § 5º, da Constituição Estadual. Precedentes. JULGADA PROCEDENTE. UNÂNIME.” (Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 70020527149, Tribunal Pleno, Tribunal de Justiça do RS. Rel. Des. Maria Berenice Dias. Santa Cruz do Sul. Julgado em 12/11/2007).

Estatuto da Cidade de que, no âmbito municipal, a gestão orçamentária participativa (alínea f do inciso III do art. 4º), que consiste na realização de debates, audiências e consultas públicas sobre as propostas do Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da lei Orçamentária (LO), seja obrigatória para sua aprovação pela Câmara Municipal.

Nessa perspectiva, a gestão democrática, apresentada pela paridade do governo conjuntamente com a sociedade, é uma forma de tentar otimizar recursos públicos, porque os investimentos são realizados em demandas que realmente precisam intervenção estatal, surtindo, por consequência, mais eficiência da Administração Pública.

Perez (2006, p. 166), por sua vez, enfatiza a guinada cultural, ocorrida a partir da metade do século passado, na esfera pública para quem a

Administração Pública, na atualidade, passa a adotar novos métodos de atuação, baseados na cultura do diálogo e na oitiva das divergências sociais seguindo a tendência de não mais se afirmar contrapondo-se à atuação da sociedade civil (o papel da Administração Pública, nesta ótica é favorecer a ela mesma).

Exatamente tal fundamento foi adotado pelo constituinte originário, de maneira a criar “espaços públicos” de deliberação de políticas públicas, a fim de promover a interlocução entre a Administração Pública e os atores sociais.

Tais espaços públicos, segundo D’Ávila Filho, et al (2004, p. 15) teriam papéis fundamentais no incremento democrático, quais sejam:

(a) garantir maior legitimidade às decisões e maior base de apoio à implementação de políticas governamentais; (b) contribuir para a criação ou fortalecimento de uma espécie de cultura cívica ao aproximar os indivíduos do mundo público, ou desagregar a dicotomia sociedade-Estado, sem que ambos percam suas identidades; (c) criar mecanismos de fiscalização da ação governamental, que passaria a ter novos canais para prestação de contas.

Ressalte-se que todos eles exigem a ampla participação societária, sob pena de esvaziamento material da proposta constitucional de representação direta e cultura de acompanhamento do cidadão nos espaços públicos.

Contudo, apesar dos instrumentos participativos assegurados pelo Estatuto da Cidade, percebe-se que a gestão da cidade é decidida por adultos vinculados aos interesses do mercado, para adultos que se encaixem no perfil de consumidores do valor do urbano, sem a participação adequada dos jovens. Significa dizer que a cidade, tal como ela é atualmente, não é pensada, planejada ou gerenciada “para” os

jovens, muito menos “com” os jovens.

Observa-se, também, a inexistência de espaços públicos institucionais democráticos que dialoguem diretamente com os interesses dos jovens na gestão, formulação e execução das políticas urbanas. Em termos gerais, esse quadro de invisibilidade da juventude no espaço público reforça a reprodução de valores da cultura tradicional, baseadas na dimensão hegemônica do adultocentrismo, que não acredita na capacidade inventiva e criativa do jovem, desconsiderando-os como agentes transformadores da realidade social e capazes de participar do processo de tomada de decisões.

É necessário garantir a participação do jovem na formulação, execução e avaliação de políticas públicas. Participação significa a possibilidade de inclusão de demandas da sociedade civil em espaços dialógicos articulados entre a sociedade civil e o Estado.

Nesse aspecto, Gohn (2008, p. 30) amplia a compreensão da participação para além da dimensão política convencional institucional, entendendo-a

como um processo de vivência que imprime sentido e significado a um grupo ou movimento social, tornando-o protagonista de sua história, desenvolvendo uma consciência crítica desalienadora, agregando força sociopolítica a esse grupo ou ação coletiva, e gerando novos valores e uma cultura política nova.

Esse também é o entendimento de Anduiza e Bosch (2012 p. 26) que definem a participação, em uma perspectiva mais ampla, como “*cualquier acción de los ciudadanos dirigida a influir en el proceso político e sus resultados.*”

Os Conselhos de Cidade estão, em tese, apoiados num sistema constitucional de participação dos sujeitos, procurando superar o paradigma weberiano da ideia de poder coativo e vontade unilateral por parte da Administração Pública, além de relativizar o aparelho burocrático para que assumam uma postura de diálogo e parceria nas programações futuras de intervenção na realidade da cidade.

Mas, para isso, necessita-se garantir minimamente a participação juvenil nos espaços formais institucionais, como forma dialógica de atender demandas e reivindicações. A questão é que o jovem não participa, mas também não participa porque não é convidado; por sua vez, quando é convidado não é ouvido, nem levado a sério.

A cidade é um espaço importante de sociabilidade e construção de identidades dos jovens, ao mesmo tempo em que a cidade também é construída pelas juventudes,

seja na sua forma específica de intervir no espaço público, seja para tornar-se um anônimo nas suas ruas.

Tratam-se não apenas de expressões políticas de apropriação do urbano, mas também de relações simétricas entre o jovem e a cidade, que repercutem no cotidiano da cidade como um todo.

Nesse aspecto, se a cidade se constitui da relação com a sociedade, na constante dialética espaço-sociedade, como produto da ação humana, os jovens têm muita potencialidade na transformação urbana.

As juventudes não se resignam em sobreviver nas estruturas da cidade, como ela está posta atualmente, preferem desenhá-la e moldá-la conforme seus desejos e interesses, seja ela humanizada, ciclável, sustentável ou inclusiva.

Cidade ciclável é a capacidade de uma cidade elaborar soluções que permitam adaptar sua estrutura, mobiliário e equipamentos urbanos tornando-as acessíveis ao uso da bicicleta. A ciclabilidade é a forma livre de designar a acessibilidade de bicicleta de um território de modo a permitir o deslocamento de bicicletas com autonomia e segurança.

Nesse sentido, impera a estratégia capitalista neoliberal de dominação do espaço da cidade, reduzindo os cidadãos à mera função de consumidores do que é produzido pelo mercado financeiro-imobiliário.

Embora a participação social, enquanto elemento condicionador do Estado Democrático de Direito, que erige todo o sistema democrático, tenha sua relevância como órgãos de controle social e na fiscalização das ações governamentais, ela tem sido desacreditada pela população, principalmente pelos jovens.

É preciso ter presente que os espaços institucionais (Conselho Municipal de Meio Ambiente - COMAM, Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Ambiental - CMDUA) que deveriam ser representativos da população e dos seus interesses no aperfeiçoamento da cidade, transformaram-se em esferas cooptadas pelo Poder Executivo que, na maioria das vezes, representa o interesse do poder econômico na viabilização dos seus projetos do capital imobiliário especulativo. (OLIVEIRA FILHO, 2009)

Dessa forma, há a inversão completa do sentido orientador do direito à cidade, uma vez que o público, enquanto espaço coletivo e de todos, deixa de ser o prioritário para se tornar uma estratégia de rentabilidade das empresas que investem nas cidades, almejando tão somente ganhos econômicos para o capital privado.

Embora os dispositivos assegurados no Estatuto da Cidade assegurem a participação social, ela se encontra completamente reducionista, na medida em que a esfera de liberdade dos atores que nela atuam é controlada pelos interesses do mercado imobiliário.

Essa relação evidencia a relação existente entre o que é público e o interesse privado dos representantes do capital especulativo-imobiliário, legitimando um quadro de mercantilização do espaço urbano excludente e homogeneizador.

Dentro dessa lógica de mercantilização das cidades, em que o valor de troca, orientado pela comercialização de terras urbanas forçada pelo mercado, é superior ao valor do uso que seus moradores possam se valer dos espaços públicos urbanos e dos territórios, os mais prejudicados são aqueles públicos que mais dependem dos serviços prestados pelo Estado, na medida em que violam os preceitos do conteúdo axiológico do direito à cidade.

Observa-se, por conseguinte, que muito embora o Estatuto da Cidade tenha regulamentado institutos extremamente complexos de como gerir democraticamente o espaço urbano para a realização de cidades sustentáveis, por meio da dimensão participativa direta, ela não apenas desconsiderou os jovens - que têm grande interferência na interação urbana - no processo de tomada de decisão no âmbito municipal, mas os transformou em partícipes com limitado espectro de ação.

3.4 *City-marketing*: mercadorização da cidade na era da globalização

O fenômeno da globalização transformou as cidades e causou enormes reflexos na vida das pessoas que nelas habitam, notadamente na categoria jovem, diante da sua interação constante com o espaço urbano.

Bauman (2009, p. 32), ao abordar o processo com o qual as cidades estão situadas no contexto global, apresentando suas potencialidades e fraquezas, destaca que “as cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização.”

Ao mesmo tempo, é possível perceber que, a partir do final do século XX e início do século XXI, as cidades se transformaram em espaços de profundo interesse econômico, vindo a se caracterizar como a capitalização do valor.

Essa tendência de capturar a espacialidade do urbano se tornou uma transação

econômica extremamente rentável para o capital na era da globalização.

As cidades têm se tornado espaços extremamente segregados e segregadores, na medida em que os bens e serviços são cada vez mais restritos e distantes de quem realmente necessita utilizá-los, vindo, por consequência, a gerar mais desigualdades e privações. Logo, a segregação socioespacial é uma realidade constante na contemporaneidade, notadamente nas cidades dos países periféricos que ainda convivem com distintas realidades sociais.

Paralelamente a esse conjunto, intensifica-se o processo de acumulação de capital por aqueles que já o possuem, privilegiando-os ao reproduzir modelos de exclusão espacial e social, além do distanciamento das áreas centrais, as quais normalmente são os espaços urbanos mais valorizados nas cidades.

Trata-se do processo constante de retroalimentação entre o capital financeiro e o capital imobiliário especulativo, com o fim de alcançar ainda mais lucros.

Santos (2001, p. 09), ao abordar o processo de globalização - a qual ele denomina "globalitarismo" - entende que há pelo menos três mundos em um só. O primeiro é o mundo tal como o vemos: a globalização como fábula; o segundo é o mundo como ela é: a globalização como perversidade; e o terceiro, o mundo como pode ser: uma outra globalização.

A globalização aniquila regionalismos, iguala tendências e repete modelos em termos de cidades. As reflexões contemporâneas sobre a globalização e as cidades indicam duas possibilidades: a subordinação do espaço local aos interesses das corporações financeiras e multinacionais, ou a ressignificação do território local, através de projetos de modernização que dialogam e respeitam a cultura, a memória e as tradições da população.

Embora sejam aparentemente distintas, ambas estão conectadas com o que se denominou de planejamento estratégico, construído por urbanistas com fim de negar o planejamento urbano tradicional, baseado no critério meramente técnico. Funda-se nos seguintes elementos: i) identificação de uma crise na centralidade econômica da cidade; ii) a necessidade de torná-la competitiva aos investimentos estrangeiros; iii) uma ação que venda a imagem da cidade para o mundo, a partir de algo que possa se constituir em sua marca de identidade e parceria.

O objetivo central do modelo de planejamento estratégico era tornar as cidades mais competitivas, sedutoras e agradáveis com vistas a receber investimentos, melhorar sua imagem e conseqüentemente atrair capital e pessoas "mais qualificadas

econômica e socialmente”.

Nesse viés, Vainer (2000) enfatiza a nova perspectiva da questão urbana que, sob a influência da liberalização do mercado transnacional, teria como nexos centrais a problemática da competitividade urbana.

É interessante destacar a crítica que Vainer (2000) faz ao modelo de planejamento estratégico, que tem sido difundido pelas agências de cooperação internacional como o paradigma redentor que pode recuperar os investimentos privados nas cidades.

Jordi Borja e Manuel Castells foram os principais articuladores da proposta de planejamento estratégico, ao constituir o exemplo da cidade de Barcelona como símbolo de sucesso, exatamente por ter transformado a cidade, em pouco espaço de tempo, para receber as Olimpíadas (1992).

O planejamento estratégico, segundo Vainer (2000), é dividido em três elementos-chaves: i) a cidade é uma mercadoria; ii) a cidade é uma empresa; iii) a cidade é uma pátria.

Ao dizer que a cidade é uma mercadoria e, portanto, que pode ser vendida a quem desejar comprá-la, Vainer (2000) a enquadra com o fundamento característico da *city marketing*.

Rolnik (1998) problematiza o fato de ser comercializável, onde seu preço é estabelecido em função dos atributos físicos (tais como declividade de um terreno ou qualidade de uma construção); e locais (acessibilidade a centros de serviços ou negócios e/ou proximidade a áreas valorizadas da cidade).

Sassen (2010) aborda as múltiplas geografias no espaço urbano, e como a globalização tem modificado a estrutura das cidades, conectando-as a uma economia de mercado em caráter global e tornando-as não somente atores econômicos, mas principalmente atores políticos.³¹

Evidencia-se uma associação entre os governos e o capital financeiro na construção de uma cidade mercadoria, que possa ser vendida aos interessados e não à quem nela vive, especialmente os mais pobres.

³¹ Sassen é a autora do livro “As cidades na Economia Global” (1998), que pesquisou os impactos causados sobre as metrópoles do primeiro mundo (Tóquio, Nova Iorque, Londres, Paris) pelo processo de globalização da economia desencadeado a partir da década de 1970, causando desigualdade social e disputa pela territorialização. Entre outras questões, cunhou a expressão “cidades globais”, além de prever que no futuro as cidades teriam um papel economicamente mais importante do que muitos Estados.

Não à toa que os megaeventos e megaempreendimentos são negócios tão atrativos pelos governos, uma vez que produzem, por um lado, riqueza, valorização e empregos para quem os cria, e por outro, gentrificação, violação de direitos e corrupção para quem os recebe: os habitantes de uma cidade.

Além do mais, os megaeventos são estratégias para evitar crises e residem em absorver os capitais sobreacumulados em projetos de prazos mais longos, normalmente lançadas pelos Estados em momentos de depressão econômica. (HARVEY, 2004, p. 86).

Destaque-se, nesse aspecto, o impressionante interesse do capital financeiro globalizado nas cidades brasileiras na última década, especialmente a partir da escolha do país para sediar os megaeventos da Copa do Mundo (2014) e os jogos Olímpicos do Rio de Janeiro (2016). Esses dois eventos fizeram aquecer o setor imobiliário com a instituição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), mas ao mesmo tempo gerou diversas violações de direitos humanos.

Os orçamentos iniciais das obras públicas para a Copa do Mundo (2014) e as Olimpíadas do Rio (2016), tiveram um sobrepreço considerável em relação ao planejamento anterior.³²

Ainda em relação à crítica sobre o planejamento estratégico, Vainer (2000, p. 86), ao conceituar a cidade também como uma empresa, significa essencialmente “concebê-la e instaurá-la como agente econômico que atua no contexto de um mercado e que encontra neste mercado a regra e o modelo do planejamento e execução de suas ações.”

Nesse sentido, a cidade passa a atuar como se fosse uma empresa a ter como horizonte de atuação o mercado privado, a quem ela tem que satisfazer as expectativas financeiras.

Ademais, ao se tratar de uma empresa, a cidade necessita de um empresário que busque alcançar a competitividade e a produtividade esperada para satisfazer seus índices de mercado.

³²Estudos de pesquisas de organismos internacionais de direitos humanos demonstraram que o Brasil realizou a Copa do Mundo mais cara de todos os tempos. A Copa do Japão e da Coréia (2002) custaram 4,6 bilhões de dólares, a da Alemanha (2006), 3,7 bilhões de euros e a da África do Sul (2010), US\$ 3,5 bilhões. Em janeiro de 2010, o Ministério do Esporte estimou o gasto total com a Copa em R\$ 20,1 bilhões. Em 2014, a estimativa é que esses gastos já aumentaram significativamente, no entanto ela não foi divulgada oficialmente, mas foi orçada aproximando-se dos R\$ 25 bilhões de reais.

Segundo Vainer (2000, p. 90), a “cidade-empresa atua no mercado de cidades e deve ser competitiva, ágil, flexível...” Vale dizer que esse modelo pretende, nada menos, do que a despolitização da cidade. A política, nesse aspecto, enquanto esfera de participação e definição do coletivo é ignorada e desconstruída, sendo colocada como algo desnecessário e inútil, na medida em que a cidade é gerenciada por empresários e tem por objetivo a realocação de bens com interesses meramente capitalistas, com a satisfação de grupos de interesse privados, em detrimento dos interesses coletivos, representativos da maioria de quem vive nas cidades.

Para Sassen (2010) a lógica especulativa dos mercados está, cada vez mais, englobando âmbitos das cidades para seguir reproduzindo suas ganâncias e acumular ganhos financeiros.³³ O resultado dessa dinâmica do mercado tem sido a expulsão das pessoas de suas casas, diante da valorização dos imóveis e dos ganhos futuros que elas podem trazer aos investidores.

A transformação das cidades em mercadorias (*city marketing*), demonstra como o processo de mercantilização alcançou outros patamares, a ponto de monetarizar o espaço urbano do convívio social como um produto qualquer, que pode e é necessário ser consumido. Mais grave ainda é o fato de alguns países ricos estarem praticando essa lógica de extrativismo, como se fossem empresas privadas, com a finalidade de fazer investimentos meramente especulativos em países pobres.

Há uma lógica extrativista dos mercados que aniquila com o que representa as cidades. Além disso, o quadro de mercantilização do urbano agrava ainda mais o colapso ambiental, na medida em que 80% de toda a população mundial se encontra nas cidades, consumindo recursos energéticos e produzindo resíduos sólidos, o que acaba por pressionar os recursos naturais.

A perspectiva de consolidação do paradigma da “cidade mercadoria”, na qual a força do poder econômico capturou a classe política para consolidação desse modelo de urbanização, que é considerado homogeneizador, excludente e antidemocrático, tornou-se uma tendência global. (SASSEN, 1998; BECK; 1998;

³³ Sassen destaca que os mais rentáveis e maiores investimentos feitos no mercado atual é a aquisição de terras. Segundo Sassen (2010 [s.p]) governos e investidores ricos adquiriram 30 milhões de hectares de terras para cultivar alimentos para os países ricos e acessar os lençóis freáticos, os minerais e os metais. Ao mesmo tempo, neste período, passou-se de 17 milhões para 27 milhões de pessoas desalojadas. Essas pessoas expulsas foram forçadas a se instalar em áreas urbanas, causando um efeito de interação. Os compradores de terra são Coreia do Sul, Suécia, China, Arábia Saudita, e estados do Golfo. Há também um conglomerado de empresas de serviços financeiros como JPMorgan. A terra adquirida abarca milhões de hectares da Etiópia, Sudão, Ucrânia, Libéria, Congo e Zâmbia.

VAINER, 2000; HARVEY, 2008)

Para Harvey (2008, p. 31) a “qualidade da vida urbana se tornou um produto a ser consumido, assim como a cidade”. Vainer (2000, p. 81) vai além, ao entender que “a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também e, sobretudo, uma mercadoria de luxo destinada a uma elite de potenciais compradores: o capital internacional, visitantes e usuários solváveis.”

Evidencia-se que o paradigma da “cidade mercadoria” representa a negação da cidade enquanto espaço político de reconstrução da identidade do espaço urbano como afirmação da cidadania.

Nesse aspecto, a globalização, com uma forte tendência da guinada neoliberal de se apropriar do público, principalmente das funções desempenhadas pelo Estado, tem se mostrado negativa em termos de resultados de eficiência. Aliás, a criação de bolhas urbanas tem gerado déficit de interações até mesmo no privado, isso porque é no convívio com os outros que a individualização faz sentido, revelando-se aos outros o que é público.

Tal questão é reforçada por Vainer (2000, p. 101) ao afirmar que

a participação proposta se funda na negação da cidadania: consumidor de mercadorias, acionista de empresa ou patriota orgulhoso, o cidadão planejador estrategicamente está condenado a ver desaparecer o espaço e a condição de uma cidadania desde sempre contestada no projeto moderno.

Tais características, mencionadas por Vainer (2000), demonstra claramente a tentativa neoliberal no avanço das privatizações desmedidas de serviços de interesse coletivo (saúde, recolhimento de resíduos sólidos, alimentação escolar, etc.).

E por fim, ao apresentar a cidade como pátria, Vainer (2000) resgata dois elementos que estruturam tal concepção: a consciência da crise e o patriotismo da cidade. Parte-se do sentimento de que do patriotismo, do amor e da união *da e pela* cidade é que se surgirá a salvação urbana. Para Vainer (2000, p. 100) o “questionamento da transformação da cidade em mercadoria se dilui no momento em que ela ressurgue travestida de empresa; e a crítica a esta analogia perde sentido quando é a cidade-pátria que emerge.”

Assim dito, o espaço urbano torna-se o lugar da reprodução das relações sociais de produção, ao resultar um intenso processo do valor de troca sobre o valor

de uso da cidade.³⁴

Com efeito, a produção e a apropriação da exploração capitalista deslocam-se das fábricas para o capital urbano, tido como mercadoria essencial nas relações sociais de poder para a manutenção da sobrevivência do capitalismo. (HARVEY, 2012)

Como características do processo de apropriação do capital é possível citar a expansão periférica da cidade, a mercantilização do valor simbólico do patrimônio histórico, o crescente processo de gentrificação e a consolidação dos condomínios fechados que promovem a segregação social. (ROLNIK, 1998)

Bauman (2009), retrata esse processo urbano de segregação denominando-o de “mixofobia”, quer dizer, o medo de misturar-se.

Essa mixofobia não passa da difusa e muito previsível reação à impressionante e exasperadora variedade de tipos humanos e de estilos de vida que se podem encontrar nas ruas das cidades contemporâneas e mesmo na mais “comum” (ou seja, não protegida por espaços vedados) das zonas residenciais. Uma vez que a multiforme e plurilinguística cultura do ambiente urbano na era da globalização se impõe – e, ao que tudo indica, tende a aumentar – as tensões derivadas da “estrangeiridade” incômoda e desorientadora desse cenário acabarão, provavelmente, por favorecer as tendências segregacionistas. (BAUMAN, 2009, p. 43)

Por tal motivo, a construção de muros, que separam o rico do pobre, o branco do negro e a periferia das áreas sofisticadas, tem sido tão utilizada ultimamente. Aliás, a segregação espacial é uma característica do neocapitalismo, que potencializa nas metrópoles, além da segregação, a eliminação de potenciais perigos reais como forma de não permitir contato com a periferia ou outras classes que não estejam na mesma equiparação social.

Bauman (2009) sustenta ter havido uma inversão de valores, ao se superdimensionar o individualismo moderno em relação aos valores da solidariedade humana.

Rolnik (1998), por sua vez, destaca que a cidade está dividida em dois pontos, o primeiro relativo à privatização da vida burguesa, que permite condições àqueles que podem consumir e ter uma vida de luxo e ostentação e, em segundo, a existência do contraste entre o território do poder e do dinheiro e o território popular.

Nesse quadro de mercantilização, a cidade, que inicialmente foi concebida

³⁴ Valor de uso é um termo utilizado por Henry Lefebvre na obra “*El derecho à La ciudad*”, a partir da teoria marxista, que representa os bens necessários à satisfação das necessidades humanas (bem-estar e plenitude).

como o espaço do encontro e integração da vida comunitária, perde seu significado real, que é a coletivização do que é público e pertencente a todos, em benefício de poucos, atendendo interesses meramente privados.

Como as pessoas esqueceram ou negligenciaram o aprendizado das capacidades necessárias para conviver com a diferença, não é surpreendente que elas experimentem uma crescente sensação de horror diante da ideia de se encontrar frente a frente com estrangeiros. (BAUMAN, p. 2009, p. 46)

Essa percepção também é compartilhada por Rolnik (1998, p. 52), para quem a “segregação é produto e produtora de conflito social. Separa-se porque a mistura é conflituosa e quanto mais separada é a cidade, mais visível é a diferença, mais acirrado poderá ser o confronto.”

Como as cidades foram criadas para garantir segurança a seus habitantes, hoje elas perdem seu objetivo, uma vez que o que é público foi gradativamente sendo desconstruído, dando, por consequência, a preferência pelo espaço privado, como sinônimo de proteção e eliminação da criminalidade.

Neste aspecto, diante do afastamento dos indivíduos do espaço público para o espaço privado, com o fundamento da privacidade e da segurança, há quase que um aniquilamento do espaço público, que só é público porque permite a alteridade e igualdade entre as pessoas.

Logo, as cidades se constituíram em “não-espacos”, na medida em que há uma decomposição do público, no sentido mais social dos interesses coletivos aos quais está submetido. Para Arendt (2007) a perda do espaço público é mais do que a perda de um espaço comum entre os homens, mas representa a perda da experiência humana que reconstrói a história. Porque no isolamento, tal como se propõe no privado, a construção coletiva é limitada a outros valores que não a liberdade e a igualdade.

Segundo Arendt (2007), o público emerge no momento em que as pessoas estão em contato umas com as outras, gerando a convivência humana. E é nesse contato com o outro que se reconhecem diferentes entre si.

Verifica-se que o processo de globalização neoliberal abarcou o âmbito da cidade, capturando a espacialidade do urbano e transformando-os em mercadoria, plenamente comerciável e negocial pelo poder econômico, razão pela qual Vainer (2000), Harvey (2004) e Rolnik (1998) as denominam de cidade mercadoria (*city marketing*).

Na tentativa de atrair investimentos privados no contexto municipal, as cidades acabam se transformando em espaços de disputa concorrencial, em detrimento da qualidade de vida e da participação dos seus habitantes.

3.5 Estatuto da Juventude: o jovem e o direito ao território

Se o direito à cidade foi garantido com o artigo 182 e 183 da Constituição Federal, como elemento orientador de políticas urbanas e sociais que atentem para a redução de desigualdades sociais e ambientais, o território como direito do jovem foi previsto no artigo 31 do Estatuto da Juventude, ao assegurar que “o jovem tem direito ao território e à mobilidade, incluindo a promoção de políticas públicas de moradia, circulação e equipamentos no campo e na cidade.”

Denota-se que há uma relação elementar entre a cidade e o território. O território é composto por ruas, praças e espaços públicos e privados, tratando-se de espaços diferenciados que conformam a área da cidade. Quer dizer: ambas estão conectadas intimamente. (GONZALEZ, 2017, p. 97)

O território tem como fonte a geografia e orienta as demais áreas como o direito, urbanismo e as políticas públicas no que tange ao aspecto espacial de determinado local.

No contexto da globalização, em que o território, assim como a cidade, assume um caráter de mercadoria eminentemente especulativo pelo poder econômico, é fundamental compreender como eles interferem na cidadania e na perspectiva política da juventude.

Logo, o direito ao território é dimensão fundamental do direito à cidade, no seu aspecto que consolida a cidadania, enquanto direito que permite a garantia de outros direitos a ele interligados.

Santos (1998), em capítulo específico sobre *O Direito ao Território*, aborda a inter-relação existente entre a cidadania e o território, articulando a dimensão política junto ao componente territorial-espacial, atribuindo-o à necessidade de igualdade de tratamento independentemente da sua localização na cidade.

Santos (1998) confirma a categorização de classes e subclasses frente à sua localização espacial na cidade. Pode-se dizer que a quantidade de serviços oferecidos está diretamente relacionada à localização urbana. Na perspectiva da lógica centro-

periferia, quanto mais próximos das regiões centrais, maior a quantidade de serviços oferecidos, assim como, quanto mais distante do centro, menor é a quantidade de serviços prestados pelo Estado.

Esse processo, Santos (1998, p. 121) denominou de “geografização da cidadania”. Com isso, Santos (1998) quer dizer que a cidadania possui um componente espacial, recebendo atenção ou não, seja do Estado, seja do mercado, quando se tem interesses específicos sobre a área em questão, especialmente pelos equipamentos que se encontram nessa área.

Com isso, está a se dizer que o modelo segregador hoje predominante nas cidades brasileiras, entre centro-periferia, se revela na ausência de políticas públicas e serviços sociais que reduza a desigualdade social existente entre os jovens que moram em distintos lugares: nas periferias e nas áreas mais nobres.

Santos (1998, p. 123), ao abordar essa relação, destaca que as “desigualdades sociais são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra.”

Segundo o Censo Demográfico de 2010, há no Brasil aproximadamente 51,3 milhões de jovens entre 15 a 29 anos. Tais números representam 46% da população total do país. Em termos demográficos, o Brasil nunca foi tão jovem quanto hoje. Desse universo, 84% vivem nas cidades (IBGE, s.d).

Embora esses números sejam grandiosos, a questão crucial trazida pelos indicadores retrata as péssimas condições do contingente juvenil para exercer o seu direito ao território, assegurado pelo artigo 31 do Estatuto da Juventude.

Tais políticas impactam diretamente a condição de vida do jovem, especialmente aquele que mora na periferia, uma vez que tais territórios, por sua condição urbana, falta de condições e oportunidades, negam o acesso a direitos básicos da juventude.

O direito ao território diz respeito ao espaço em que os jovens possam dispor de serviços públicos. Ou seja, representa o poder do jovem em usufruir dos direitos a ele assegurados, tais como moradia, saúde, educação, cultura, saneamento básico e segurança pública, ainda que não esteja disponível em sua localidade.

Com efeito, caso o direito ao território não possa ser garantido, suprimindo em local distinto aquele direito que não pode ser satisfeito na sua localidade, deve ser assegurado o direito ao transporte, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, como elemento subsidiário, tendo em vista ser considerado direito-meio, para o

exercício dos seus direitos.

Santos (2005) retoma a discussão sobre o uso do território na perspectiva das relações humanas na esfera local, entendendo que tais vínculos são os verdadeiros sentidos da existência humana, apesar do processo de uniformização da globalização que homogeneíza locais, práticas sociais e consumos.

Para Santos (2005), a noção de território se define, principalmente, na perspectiva das relações humanas, como atesta o uso da expressão “nosso quadro de vida”, para referir que o território tem como permanente a sociabilidade de quem nele fixa suas raízes.

Santos (2005) entende que o território se apresenta com dois novos recortes: a verticalidade e a horizontalidade.

As horizontalidades serão os domínios da contiguidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais. (SANTOS, 2005, p. 256)

Sobre a segregação urbana, a imagem mais simbólica, que consegue representar tal situação, é a presença de favelas ao lado de condomínios de classe média onde piscinas privativas se opõem a habitações inacabadas. Esse contraste entre a riqueza e a pobreza, tão próximas geograficamente, mas ao mesmo tempo tão distantes socialmente, significa o quão real é a condição de acesso às oportunidades direcionadas à juventude.

Para tanto, dois indicadores são fundamentais para demonstrar essa distância: a violência urbana e os serviços prestados nos territórios periféricos.

Há uma diferença dos índices de violência entre as áreas centrais e periféricas, sendo muito perceptível sua associação na análise de indicadores no âmbito urbano.

A taxa de homicídios tem crescido nos últimos anos. Segundo o Mapa da Violência (2016), o Brasil em 1980 tinha uma taxa de mortalidade por armas de fogo de 7,3 por 100 mil habitantes, vindo a ultrapassar em 2014 os 22,2 por 100 mil, índice semelhante ao ano posterior à vigência do Estatuto do Desarmamento.

No entanto, um dado alarmante apresentado pela pesquisa é a elevada masculinidade, idade e raça das vítimas de homicídios. Segundo o Mapa da Violência (2016, p. 69):

Característica marcante dos HAF é a elevada masculinidade de suas vítimas: 94,4% das vítimas, em 2014, foram homens; além de ceifar a vida, de forma preferencial, da juventude: em 2014, os jovens de 15 a 29 anos representavam, aproximadamente, 26% da população do país, mas essa

faixa é responsável por 60% das vítimas dos HAF acontecidos nesse ano.

Denota-se considerar a gravidade do quadro na medida em que a principal vítima é o jovem negro e pobre. Significa dizer, segundo os dados da pesquisa, morrem 2,6 mais negros vitimados por armas de fogo do que brancos.³⁵

Frente a esse cenário de completa ausência do Estado, é possível perceber como a globalização é perversa ao transformar as cidades em espaços de desigualdade e segregação, violando os dispositivos previstos no Estatuto da Juventude e no Estatuto da Cidade, respectivamente.

Harvey (1977), ao pesquisar a relação entre a justiça social e os sistemas espaciais, fundamentando-se no problema da marginalização periférica, verifica enormes problemas na distribuição e na redistribuição da riqueza, espaço no qual o Estado não tem intervindo como deveria para prestar políticas públicas e sociais.

Embora tais processos de segregação urbana abordados sejam extremamente negativos no aspecto social, há em contrapartida o que Santos (2005) denominou de “acontecer solidário”, como processo que desencadeia uma inter-relação de esperança para a juventude.

Para Santos (2005, p. 257) o acontecer solidário é um elemento interativo e informativo e pode se apresentar sob três formas no processo de globalização: um acontecer homólogo, um acontecer complementar e um acontecer hierárquico.³⁶

Destaque-se que, segundo Santos (2005), é no seu bairro, independentemente da localização, centro ou periferia, o espaço de socialização por excelência, quer

³⁵ De acordo com o Mapa da Violência: um segundo fator adiciona-se e complementa o anterior: a segurança, a saúde, a educação, etc., áreas que formam parte do jogo político-eleitoral e da disputa partidária. As ações e a cobertura da segurança pública distribuem-se de forma inteiramente desigual nas diversas áreas geográficas, priorizando espaços segundo sua visibilidade política, seu impacto na opinião pública e, principalmente, na mídia, que reage de forma bem diferenciada de acordo com o status social e econômico das vítimas. Como resultado, os recursos públicos de proteção são canalizados, preferentemente, para as áreas mais abastadas, com predominância de população branca, que ostentam os benefícios de dupla segurança, pública e privada; enquanto as áreas periféricas, de composição majoritariamente negra, não são atendidas por nenhuma das duas. (MAPA DA VIOLÊNCIA, 2016, p. 72)

³⁶ O acontecer homólogo é aquele originário das áreas de produção agrícola ou urbana, que se modernizam mediante uma informação especializada e levam os comportamentos a uma racionalidade presidida por essa mesma informação que cria uma similitude de atividades, gerando contigüidades funcionais que dão os contornos da área assim definido. (SANTOS, 2005, p. 257) Já o acontecer complementar é o elemento resultante das relações entre cidade e campo e das relações entre cidades, consequência igualmente de necessidades modernas da produção e do intercâmbio geograficamente próximo. (SANTOS, 2005, p. 257) Finalmente, o acontecer hierárquico é o resultado da tendência à racionalização das atividades e se faz sob um comando, uma organização, que tendem a ser concentrados e obrigam a pensar na produção desse comando, dessa direção, que também contribuem à produção de um sentido, impresso na vida dos homens e na vida do espaço. (SANTOS, 2005, p. 257)

dizer, onde o jovem aprende valores culturais e identitário, além de estabelecer suas relações afetivas com o espaço e as pessoas que nela se relacionam.

É preciso registrar que o processo de socialização dos jovens, na maioria das vezes, acontece nos espaços públicos da cidade, quando constroem sua relação com o mundo e com os demais. É nesses espaços que o aprendizado, descobertas e a interação com o outro se constituem na negociação identitária entre os jovens.

Esse processo de construção da subjetividade na territorialidade é denominado por Sposito (1994) de *mundo da rua*.

Cabe destacar que os espaços públicos urbanos exercem um papel político e social importante na sociabilidade urbana de jovens, especialmente daqueles mais empobrecidos.

Verifica-se que grande parte de suas trajetórias de socialização deram-se no espaço público da cidade, em esquinas, praças e pontos de encontro na rua, locais onde os adolescentes foram capazes de desenvolver relações de amizade e afeto, vivenciar os conflitos advindos do tráfico e da atuação das facções, bem como enfrentar a violência urbana e os aparatos repressivos do Estado. (SPÓSITO, 1994, p. 162-163)

Desse modo, ao alterar o território supremo da socialização dos jovens, modifica-se também toda uma estrutura de agir, pensar e se movimentar enquanto sujeitos que interagem, e ao mesmo tempo influenciam na construção do território.

Nesse sentido, o território assim como a família e a escola, instâncias tradicionais da sociabilidade juvenil, também é fator importante na construção de sua trajetória. Quer-se dizer que a construção da identidade do jovem é configurada de acordo com as vivências com as quais ele está submetido.

Nesse contexto, diante da ausência de equipamentos públicos, tais como praças públicas dotadas de quadras de esportes, áreas de lazer, espaços de formação, seja ele de lazer, convivência e apropriação, a juventude se apropria das ruas e calçadas, quando elas suficientemente existem. Ruas e calçadas também são espaços de alteridade e identidade que servem como elementos de sociabilidade entre jovens, especialmente da periferia.

No final do século XX e início do século XXI, no auge do transcurso do processo especulativo-imobiliário, a rua e os espaços públicos que já foram considerados o espaço do encontro na cidade (LEFEBVRE, 2017) deixam de ser públicos para se tornarem espaços comercializáveis a serem consumidos pelo capital especulativo.

Assim, o espaço público urbano, construído simbolicamente, é o *locus* da ação política cotidiana, uma vez que, em uma sociedade individualista e competitiva, em que não há quase nada a se compartilhar, significa que o comunitário ou o público passa a ser desprezado pelo todo e apropriado por poucos.

Nessa perspectiva, percebe-se que as condições juvenis estão muito distantes da concepção de participação e usufruto do cotidiano. Mas ao contrário, vive-se numa lógica de mercantilização e alijamento dos processos decisórios nas tomadas de decisão das políticas urbanas.

As consequências da cidade-mercadoria são o empobrecimento dos espaços públicos, parques e praças, onde tudo se transforma em grandes obras viárias para o fluxo de mobilidade do capital. Trata-se, portanto, de um esvaziamento completo do conteúdo axiológico do sentido do direito à cidade, - ou sua própria negação - como *modus convivendi* para a construção de seus ideários e plena realização dos seus desejos políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais.

Tais impactos repercutem diretamente na consecução de direitos das juventudes. Notadamente, o jovem pobre, periférico e negro são os mais prejudicados com as consequências do processo de financeirização do espaço público urbano.

Pode-se, nesse mesmo sentido, lembrar o movimento rolezinho,³⁷ em que se proibiu a entrada, circulação e presença de jovens de periferia e negros em *shoppings centers*, como caso de violação do direito de livre circulação, conseqüentemente, do direito à cidade. (CALDEIRA, 2014; ROLNIK, 2015) Tratam-se de espaços privados que procuram segregar consumidores com níveis sociais e de renda distintos daqueles desejados pelo capital.

Esses espaços que promovem a cultura segregacionista, tão orgulhosamente alardeadas e imitadas, não passam de estruturas seletivas, concebidas para interceptar, filtrar ou rechaçar aqueles jovens que se apresentam em estéticas

³⁷ Rolezinho foi o nome dado ao chamamento que jovens de periferia faziam por meio das redes sociais para se encontrarem nos shoppings centers. O objetivo dessas juventudes era dar um “rolê” (uma volta). O fenômeno se popularizou no Brasil em 2014, com a tentativa de shoppings centers de restringirem que jovens em grupo, notadamente negros de periferia, pudessem circular nas suas dependências. O Shopping Center JK Iguatemi de São Paulo chegou a ajuizar uma ação para garantir a proibição da entrada de pessoas “desqualificadas”, o que foi rejeitado. A questão urbana brasileira está forjada no sistema de Casa-Grande e Senzala, de Gilberto Freyre, baseado na diferenciação e estratificação social, onde “a periferia” não pode circular livremente em alguns locais, pois tratam-se de locais de desterritorialização. Assim, estender a Casa Grande aos shoppings centers é a decisão que retrata a realidade de estratificação social no País. Esse é o preço da mercantilização da vida e da homogeneização que o capital produz nas cidades brasileiras.

distintas. Bauman (2009, p. 42), ao enfrentar o tema, explica que “a intenção desses espaços vetados é claramente dividir, segregar, excluir, e não criar pontes, convivências agradáveis e locais de encontro, facilitar as comunicações e reunir os habitantes.”

Ao mesmo tempo que é um território proibido ao jovem com características específicas, notadamente periférico, negro e pobre, por não possuir poder de consumo, potencializa os campos de desejos da juventude, na medida em que o hiperconsumo é um meio importante de constituição da sua identidade.

Recorde-se em Santos (2001), a perspectiva da transformação dos cidadãos em meros consumidores, eliminando qualquer possibilidade de cidadania e politização das questões a ela relacionadas. Nesse sentido, Santos (2001) considera o consumo como o grande emoliente, produtor ou encorajador de imobilismos, além de ser também um veículo de narcisismos, por meio dos seus estímulos estéticos, morais, sociais, aparecendo como o grande fundamentalismo do nosso tempo, porque alcança e envolve toda gente.

Vive-se em um contexto de deterioração social, em que os jovens se confinam em ambientes e redes sociais, evitando-se a convivência humana, mesmo aquela que esteja geograficamente próxima, com medo da violência. Perde-se o contato entre jovens de distintos universos sociais, pois são nesses espaços que se criam condições para o florescimento do sentimento de identidade, participação e troca entre os iguais.

É no seu território que os jovens se percebem como cidadãos, até para reconhecer o direito de intervir na vida política desse lugar e semear o futuro de suas condições de vida. Destaque-se que é na intervenção no espaço territorial a forma como os jovens se sentem cidadãos, como participam, à sua forma e ao seu modo, da ressignificação da cidade.

É impossível se pensar em cidadania, sem um espaço em que não haja liberdade e condições para exercê-la. Daí é importante lembrar o que frisou Arendt (2007, p. 211): “A rigor, a polis não é a cidade-estado em sua localização física: é a organização da comunidade que resulta do agir e falar em conjunto em seu verdadeiro espaço situa-se entre as pessoas que vivem juntas com tal propósito.”

O Estatuto da Juventude é a norma expressa que assegura aos jovens a promoção de políticas públicas de moradia, circulação e equipamentos urbanos necessários para o seu pleno desenvolvimento. Essa é a questão central do que

envolve a disputa na cidade, porquanto os movimentos juvenis não podem ser pensados fora do seu contexto histórico e conjuntural distante dos sujeitos sociais coletivos.

Neste caso, se o conjunto urbano é o objeto do litígio, as identidades vão sendo construídas a partir desta problemática. Os desejos de ocupar as cidades e permanecer nos espaços públicos livres, além da democratização do espaço urbano com a reestruturação de condições igualitárias de usufruir do território, são apenas alguns dos ideais de transgressão dos não-lugares por parte das juventudes.

Observa-se, nesse aspecto, os múltiplos movimentos populares, na sua maioria juvenis, pelas ruas não apenas no Brasil, mas em todas as partes do mundo. Com isso, há um aumento considerável de mobilizações populares por direitos, nos centros urbanos, contra os processos de mercantilização da cultura, do espaço e do tempo.³⁸

Vale frisar que uma das maiores preocupações das juventudes estão relacionadas diretamente ao aspecto territorial, como a segurança/violência na qual estão submetidos tão intensamente.³⁹ Para além dessa, outra preocupação que aflige os jovens é a grande desigualdade entre ricos e pobres, na soma das menções, na faixa de 42%. (BRASIL, 2013)

Nesse aspecto, cumpre destacar que a realização do direito ao território está inter-relacionada com outros direitos diretamente conectados aos jovens e atinentes aos aspectos sociais, ambientais, econômicos e jurídico-políticos da condição juvenil.

Para modificação do cenário negativo e a concretização do direito ao território, positivado no Estatuto da Juventude, é necessária a intervenção estatal com a formulação de políticas públicas de cunho prestacional, como moradia, saúde, educação, cultura, saneamento básico, transporte e segurança que objetivem materializar tais preceitos.

Nesse sentido, o Estatuto da Cidade prevê instrumentos que permitem

³⁸ Experiência interessante sobre a questão é a “Carta da Maré – Manifesto das Periferias”, que foi construído no Complexo da Maré, favela do Rio Janeiro, com o objetivo de discutir o papel das periferias e o seu lugar nas cidades do mundo.

³⁹ Pesquisa da Secretaria Nacional da Juventude - SNJ, Agenda Juventude Brasil 2013, perguntou aos jovens quais eram os problemas que mais lhes preocupavam atualmente, a resposta foi: 24% segurança/violência; 19% emprego/profissão; 7% saúde; 9% educação; 8% drogas; 9% crise econômica/financeira; 8% família; 2% administração política do Brasil; 2% assuntos pessoais; 2% meio ambiente/infraestrutura; 1% questões sociais; 2% moradia; 0% fome/miséria; 0% transporte. (AGENDA JUVENTUDE BRASIL, 2013)

intervenções estatais em questões que envolvem o espaço urbano, seja ele público, seja privado, desde que não estejam atendendo a função social da cidade e da propriedade.

Frente a tais questões de profundas transformações urbanas e sociais, os atores juvenis, na busca pela realização dos seus ideais, partem para o ativismo para modificar esse panorama.

Vommaro (2017), aborda os principais movimentos de mobilização juvenil na América Latina nos últimos anos, analisando os processos de politização juvenil envolvendo a disputa na dimensão territorial.

Vommaro (2017, p. 110-111) destaca que “*emerge esta manera la política como producción territorial y el territorio como producción política.*” Quer dizer que o território é configurado como elemento simbólico que transforma as relações territoriais em perspectivas políticas. Logo, as cidades, enquanto extensão do território, transformam-se em espaços de disputas e poder.

Así, se configura el referido proceso ambivalente de territorialización de la política y de politización del territorio. De esta manera, el territorio no es concebido solo desde su dimensión geográfica y física ni como una noción estática, de fijación o retraining, sino como un elemento simbólico y dinámico desde el cual se despliegan emergencias e devenires. (VOMMARO, 2017, p. 11)

Essa é a luta das juventudes, sob a perspectiva de que, se a cidade não se encontra alinhada a direitos, então ela precisa ser mudada de acordo com seus desejos e corações. (HARVEY, 2013)

[...] não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas (por assim dizer), definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito. (HARVEY, 2013, p. 33)

Ressalte-se que as manifestações de tais coletivos, na sua grande maioria juvenis, estão exatamente questionando a produção do espaço, enquanto valor de troca, tal como ocorre no sistema capitalista, em detrimento do seu valor de uso.

Essa característica é afirmada por Lefebvre quando menciona a condição de jovens, da juventude, dos estudantes e dos intelectuais, dos colarinhos e trabalhadores para a renovação do direito à vida urbana. (LEFEBVRE, 2017)

Lefebvre (2017) estava se referindo à insurgência do movimento da juventude de maio de 1968. Ou seja, a forma como os jovens se reconhecem na cidade por meio

de um elemento de identidade, e que desencadeia um impacto direto sobre a apropriação da cidade como um todo.

Observa-se que a disputa pelo território da cidade, principalmente a partir do processo de globalização, é um elemento que as novas gerações vêm constituindo com contornos eminentemente políticos, especialmente com a positivação do direito ao território, previsto no artigo 31 do Estatuto da Cidade.

A tentativa do capital-financeiro-especulativo em transformar o território em mercadoria, constituiu o elemento motivador para que os jovens habitantes reagissem politicamente em frentes coletivas a tais investidas, com o fim de tensionar a apropriação do espaço urbano em objeto de troca.

4 TRANSPORTE COMO DIREITO SOCIAL: A JUVENTUDE E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA

O transporte é uma demanda histórica do movimento estudantil, identificado pela intensa mobilização juvenil por questões relacionadas à gratuidade e aos preços das tarifas dos transportes públicos, à qualidade dos serviços e à acessibilidade dos estudantes em exercer tais direitos. Trata-se de reivindicar a dimensão social da mobilidade urbana com o fim de exercer os demais direitos assegurados constitucionalmente.⁴⁰

É importante salientar que, a partir das jornadas de junho (2013), manifestações organizadas e mobilizadas majoritariamente por jovens, a mobilidade urbana passou a constar na agenda pública brasileira. Nesse aspecto, problemas urbanos envolvendo a mobilidade e o direito à cidade, como as tarifas do transporte público, congestionamentos, ampliação de estrutura viária para circulação de veículos, ciclovias e passeios públicos, extrapolam o espaço das redes dos movimentos sociais, passando a ser discutidos em toda a sociedade.

O direito ao transporte tem como suporte a Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, que o erigiu ao *status* de direito fundamental social, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, apresentando-se desdobramentos jurídico-políticos capazes de impulsionar as políticas públicas de mobilidade urbana.

A Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre também são instrumentos normativos que embasam o agir dos movimentos juvenis para reclamar as políticas de mobilidade urbana ecológicas.

Ademais, cumpre dizer que a nova geração, diferentemente das anteriores, vem progressivamente desconstruindo o mito do automóvel, pautando não somente seus discursos, mas principalmente suas ações nas formas alternativas de transporte, democratização e humanização do trânsito e sustentabilidade ambiental.

⁴⁰ Podem ser citados como exemplos de mobilizações sociais, notadamente composto por jovens, estudantes ou não, contra os aumentos de tarifas dos ônibus urbanos a Revolta do Buzu (2003), na cidade de Salvador e a Revolta da Catraca (2004) na cidade de Florianópolis que ganharam a visibilidade inicial sobre a temática do direito ao transporte, resultando no Movimento Passe Livre (MPL) no Fórum Social Mundial (FSM) de Porto Alegre (2005).

4.1 Transporte como direito fundamental social: a Emenda Constitucional n. 90/2015 e as repercussões diretas nas políticas públicas de mobilidade urbana para a juventude

A aprovação da Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, consagra o transporte como direito social fundamental.⁴¹

Na justificativa da proposta, a deputada Luiza Erundina, enfatiza que o “transporte cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção.”⁴² (BRASIL, 2011)

Essa conquista foi alcançada nas ruas, já que a Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, teve sua aprovação acelerada em razão das jornadas de junho, maior levante popular que já se teve conhecimento no Brasil, e cuja pauta central - com o lema “não é só por 0,20 centavos” - foi a luta para reduzir os preços das tarifas do transporte público. (ROLNIK, 2013; MARICATO 2013; VAINER, 2013; GOMIDE E GALINDO, 2013)

Contudo, é importante registrar que, embora tenha sido um avanço normativo importante, o termo transporte representa uma perspectiva reducionista do problema

⁴¹ A emenda é resultado da Proposta de Emenda à Constituição n. 90 de 2011, da deputada federal Luiza Erundina (à época PSB/SP), passou por Comissão Especial composta por vinte deputados, sendo objeto de inúmeras discussões antes de sua aprovação em Plenário, com quórum qualificado, em dois turnos na Câmara dos Deputados. Recebido no Senado Federal, a Proposta de Emenda à Constituição restou aprovada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC) em 23 de abril de 2014 e encaminhado ao Plenário, vindo a ser votado em primeiro turno no dia 18 de agosto de 2015 e referendado em segundo turno no dia 09 de setembro de 2015, consagrando-se o transporte como direito social fundamental. Nos trâmites do processo legislativo, foram realizadas quatro audiências públicas em 19 e 24 de setembro, 01 de outubro e 11 de novembro, todas na Câmara dos Deputados no ano de 2013. Além dessas, foram realizados ainda seminários regionais complementares nas cidades de São Paulo e Belo Horizonte em 17 e 31 de outubro de 2013, respectivamente. Nestas audiências foram ouvidos 50 especialistas, nas mais diversas áreas de mobilidade urbana, desde geógrafos, arquitetos, advogados, pesquisadores e gestores públicos, sobre a importância e a problemática que representa o atual quadro de mobilidade urbana no país.

⁴² Luiza Erundina, que em seu mandato como prefeita de São Paulo, na primeira gestão petista (1989-1993), propôs a criação da “tarifa zero”, subsídio da Administração Pública para custear os serviços, o que permitiria a isenção do pagamento do transporte coletivo, sendo custeada por meio do aumento progressivo do IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) aos imóveis mais caros, indústrias, empresas, mansões, grandes clubes e terrenos vazios que possuíssem maior capacidade contributiva. Lamentavelmente, a proposta não teve maioria na Câmara Municipal para sua aprovação e implementação.

que é muito maior, não se limitando ao sistema de infraestrutura e serviços entre dois pontos de origem e destino. Assim, prefere-se o uso da expressão mobilidade urbana, por envolver tecnicamente a expressão mais adequada, tendo em vista sua compreensão sistêmica sobre a problemática que engloba o direito urbanístico-ambiental.

Logo, o transporte é visto como um campo fundamentalmente técnico, na perspectiva econômica ou de infraestrutura, ao passo que a mobilidade urbana permite analisar as condições do deslocamento cotidiano das pessoas com a integração de modais conectadas à perspectiva espacial, social e ambiental.

Nesse aspecto, é necessário consignar o descompasso técnico existente entre a Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015 e a Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A crítica, na escolha do tema do transporte, reside também no fato da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) ter como função orientar políticas, programas e diretrizes para a temática da mobilidade e conformação do espaço urbano.

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais). (FANINI, 2016, p. 10)

Tal conceituação trazida por Fanini (2016), demonstra que mobilidade urbana é muito mais do que transportar, mas tem por propósito deslocar, com a preocupação ambiental e de ordem urbanística, para considerar a alternância de modais motorizados ou não-motorizados pelas diferentes áreas e atividades interligadas no espaço urbano.

Tais elementos estão fundamentados nos princípios constitucionais da função social da cidade, que deve ser desfrutada por todos os seus habitantes, mas também na perspectiva ambiental urbana, na medida em que ela deve proporcionar qualidade de vida e bem-estar adequada aos seus moradores, até porque a mobilidade tem sido um dos elementos que mais agredem o meio ambiente urbano.⁴³ Por essa razão, a

⁴³ Pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2014) calculou dois custos externos (acidentes de trânsito e emissão de poluentes) e custos diretos, classificados pelo estudo como custos pessoais e custos públicos. Segundo esse relatório, os custos totais da mobilidade

agenda da mobilidade urbana tem se tornado um dos principais problemas enfrentados pelas cidades, independentemente do seu tamanho, sejam elas médias, grandes ou mesmo metrópoles.

A positivação dos direitos fundamentais transforma-se em reserva de justiça, em parâmetro de legitimidade ao mesmo tempo formal e material da ordem jurídica. (SARLET, 2012)

É importante registrar que os direitos fundamentais sociais surgem como resultado da luta histórica, e que sua consagração exprime o poder direto ou indireto que seus titulares dispõem na sociedade. (ANDRADE, 2012)

Neste aspecto, embora persistam discussões sobre a eficácia dos direitos sociais, acerca da sua dimensão prestacional, por se tratarem de normas de cunho programáticas envolvendo os direitos fundamentais sociais, Sarlet (2012, p.281) destaca que “os direitos fundamentais prestacionais, por menor que seja sua densidade normativa ao nível da Constituição, sempre estarão aptos a gerar um mínimo de efeitos jurídicos, sendo, na medida desta aptidão diretamente aplicáveis.”

E, mais especificamente sobre o direito fundamental social ao transporte:

Tendo em conta que os elementos centrais da assim chamada fundamentalidade em sentido formal, que se soma ao viés material, residem na aplicabilidade imediata das normas de direitos fundamentais e na proteção privilegiada contra intervenções por parte do poder público, mas também se consubstancia no fato de que os direitos fundamentais assumem a condição de limites materiais ao poder de reforma constitucional, resta avaliar como isso poderá se aplicar ao direito ao transporte, evitando, portanto, que o mesmo se transforme em mais uma promessa constitucional carente em grande medida de efetividade. (SARLET, 2015, [s.p])

Por seu turno, Sarlet (2015, [s.p]), ao enfrentar a questão da aplicabilidade imediata do direito social ao transporte, inserido pela Emenda Constitucional 90, entende que “está em causa a vinculação direta dos atores estatais (e, em certa medida, sempre também dos atores privados) ao direito ao transporte, que devem em todos os seus níveis de atuação e respeitadas as limitações quanto à competência.”

Essa preocupação, mencionada por Sarlet (2015), sobre a dimensão do direito fundamental ao transporte ter conotações econômico-financeiras, retoma o debate sobre a viabilidade de se assegurar aos cidadãos o direito derivado a prestações, seja no acesso ao transporte gratuito, seja no transporte subsidiado, a serem garantidos

no Brasil, em 2012, superaram R\$ 205,8 bilhões, dos quais cerca de R\$ 163 bilhões foram atribuídos ao transporte individual e R\$ 42,9 bilhões ao transporte coletivo. O custo por viagem que, em 2003, era de R\$ 1,35 para o transporte coletivo e de R\$ 4,65, para o transporte individual, subiu para R\$ 2,11 e R\$ 7,51, respectivamente, em 2012.

pelos distintos entes federados - municipais, estaduais e o federal, em conjunto.⁴⁴

Por sua vez, cumpre enfatizar que os direitos fundamentais sociais devem conter forte carga intervencionista por parte do Estado, haja vista sua dimensão finalística para que a Administração Pública venha a “fazer” ou “atuar” (imperativo mínimo positivo) ou “deixe de fazer” ou “se omitir” em determinada ação contra os cidadãos (imperativo mínimo negativo).

Para Sarlet (2002, p. 189), os direitos fundamentais a prestações objetivam, em última análise, a garantia não apenas da liberdade-autonomia (liberdade perante o Estado), mas também da liberdade por intermédio do Estado, partindo da premissa de que o indivíduo, no que concerne à conquista e manutenção da sua liberdade, depende em muito da postura ativa dos poderes públicos.

Frise-se que os direitos fundamentais sociais, de certa forma, estão condicionados à realização de uma determinada prestação material por parte do Estado, seja ela fática ou normativa, para alcançar meios de pleno exercício das suas liberdades. (ALEXY, 1998) Denota-se, portanto, que uma das principais características dos direitos fundamentais sociais é o seu conteúdo estrutural, de cunho prestacional, a ser fornecido pelo ente estatal.

Alexy (1998) deparou-se com tal questão, firmando o entendimento de que em muitos dos chamados direitos fundamentais sociais, que podem ser considerados como típicos direitos a prestações, tratam-se de um feixe de posições que apontam, em parte a prestações fáticas e, em parte, a prestações jurídicas. (ALEXY, 1998, p. 428)

Percebe-se, por outro lado que, muitas das vezes, tais direitos não são classificados como direitos fundamentais sociais apenas porque não comportam a exigência dos direitos a prestações materiais por parte do Estado.

Segundo Canotilho (2003), os direitos fundamentais cumprem a função de direitos de defesa dos cidadãos sob a dupla perspectiva: por um lado constituem, num

⁴⁴ A Nota Técnica *Ampliação do Acesso ao TPU. Propostas em Tramitação no Congresso Nacional* produzida pelo Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas (IPEA) sobre propostas de barateamento, desoneração, acesso e gratuidade das políticas públicas de transporte como garantia social nos centros urbanos. Dentro da proposta sugere-se duas formas de subsídios. A primeira seria a criação do Regime Especial de Incentivo ao Transporte de Passageiros (Reitup) que prevê a desoneração tributária dos insumos das concessionárias que prestam os serviços de transporte público (ônibus e metrô). A segunda proposta seria destinar parte da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) para financiar os subsídios voltados aos transportes públicos e reduzir o valor das tarifas.

plano jurídico-objetivo, normas de competência negativa para os poderes públicos, proibindo fundamentalmente as ingerências destes na esfera jurídica individual; por outro, implicam, num plano jurídico subjetivo, o poder de exercer positivamente direitos fundamentais (liberdade positiva) e de exigir omissões dos poderes públicos, de forma a evitar agressões lesivas por parte dos mesmos (liberdades negativas).

Sarlet (2015, [s.p]) problematiza a questão de como garantir que o direito fundamental social ao transporte seja efetivamente concretizado ao enfatizar que:

De particular relevo nesse contexto é a discussão em torno da viabilidade de se assegurar, de modo individual e/ou transindividual, ao cidadão um direito subjetivo originário ao transporte gratuito, mesmo sem regulamentação legal ou política pública promovida pelo Poder Executivo, ou apenas limitar tal direito, na condição de posição subjetiva e exigível pela via jurisdicional, a um direito derivado a prestações, no sentido de um direito de igual acesso ao sistema de transporte já disponibilizado ou mesmo um direito a promoção pelo poder público de políticas de inclusão em matéria de transporte público, seja mediante subsídios alcançados a empresas particulares concessionárias, seja por meio de empresas públicas de transporte coletivo, em ambos os casos com tarifas diferenciadas e mesmo em caráter gratuito para determinados segmentos, a exemplo do que já se passa em sede do assim chamado “passe-livre” para idosos e pessoas com deficiência etc.

A questão da eficácia e efetividade dialoga com outras perspectivas de formulação de políticas públicas, que conectem o direito fundamental social ao transporte, junto ao direito à cidade e aos demais direitos a ele relacionados.⁴⁵

Nessa perspectiva, o direito fundamental social ao transporte é considerado um direito-meio que assegura a consecução de outros direitos básicos relativos, nesse caso, às necessidades das juventudes. Direito-meio, segundo Bucci (2006, p. 03), significa “direitos cuja principal função é assegurar que toda a pessoa tenha condições de gozar os direitos sociais de primeira geração.”

Cabe ressaltar, no entanto, que o Estatuto da Juventude já havia assegurado

⁴⁵ A Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), ajuizou no Supremo Tribunal Federal a ADI 5.657 contra o artigo 32 da Lei n. 12.852, de 05 de agosto de 2013, que assegura a jovens de baixa renda vagas gratuitas ou com desconto nos ônibus interestaduais, sob o argumento de que a violação constitucional porque houve cumprimento do benefício, desacompanhado de mecanismo de ressarcimento ao prestador privado do serviço, o que fere a garantia do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e tutela o direito de propriedade inerente à iniciativa privada. Sustentam ainda que o dispositivo faz com que os custos da gratuidade sejam repartidos pelos demais usuários, impulsionando a revisão tarifária, o que, conseqüentemente, frustra o acesso aos serviços daqueles não alcançados pela gratuidade. O rel. Min. Luiz Fux até o momento não se manifestou sobre o pedido formulado pela entidade.

ao jovem o direito ao transporte, em razão da importância que esse direito representa ao pleno desenvolvimento das potencialidades das juventudes. Significa dizer que, uma vez esvaziado o direito ao transporte, conseqüentemente, todos os demais direitos de juventude (direito à educação, saúde, cultura, ao trabalho) também restam comprometidos.

Oliveira (2012), em trabalho sobre a mobilidade e o planejamento urbano, associa o direito ao transporte à condição de participação e adaptação do cidadão à vida urbana, considerando-os os novos direitos urbanos.

O direito ao transporte, tal como assegurado no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, pela Emenda Constitucional n. 90 de 15 de setembro de 2015, é um elemento chave para o exercício dos demais direitos, porque influencia e condiciona o acesso aos direitos assegurados à juventude.

É importante frisar, ainda, que a carência deste direito social fundamental atua como um elemento catalisador da crise dos demais direitos também sociais a ele relacionados. Portanto, a concretização do direito fundamental social ao transporte permite ao jovem dispor de melhor qualidade de vida, questão essencial para o seu pleno desenvolvimento intelectual, educativo e de personalidade.

Embora seja desnecessário mencionar, os jovens, especialmente da periferia urbana sem condições econômicas, são as principais vítimas do não exercício do direito social fundamental ao transporte, situação que amplia ainda mais o quadro de exclusão, falta de oportunidades e condições para sua autonomia.

Observa-se que o reconhecimento do direito ao transporte pela Emenda Constitucional n. 90 de 2015, no artigo 6º da Constituição Federal, enquanto direito fundamental social, retoma o debate sobre a perspectiva de como assegurar o direito a prestações, visto se tratar de um direito-meio, ao permitir o pleno exercício da potencialidade dos demais direitos a ele conectados.

4.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana e as políticas públicas de mobilidade nas cidades brasileiras

É importante registrar que a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, “instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, vindo a regulamentar os dispositivos que estavam previstos na Política Urbana, notadamente do artigo 182 da

Constituição Federal de 1988, no aspecto da mobilidade, conjugando-a diretamente à função social da cidade, na perspectiva de reduzir as desigualdades sociais e concretizar cidades ambientalmente equilibradas e saudáveis.

Trata-se, por sua vez, de regulamentação direta do artigo 21 da Constituição Federal de 1988, que dispôs sobre a competência exclusiva da União para legislar em matéria de desenvolvimento e transporte urbano.⁴⁶

Nesse aspecto, há muito a mobilidade urbana exigia uma releitura atenta a partir dos princípios constitucionais da função social da cidade e do desenvolvimento sustentável, razão pela qual foi tão saudada pelos planejadores, gestores públicos e políticos mais comprometidos com o interesse comum.⁴⁷

Destaque-se, nesse aspecto, que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) está associada aos preceitos do Estatuto da Cidade, na medida em que seus objetivos de intervenção no espaço urbano se complementam, devendo as suas diretrizes serem aplicadas e conjugadas pelos gestores públicos para a construção de cidades acessíveis, democráticas e sustentáveis.

Ressalte-se que, originalmente, o Estatuto da Cidade não dispôs sobre planejamento envolvendo a temática da mobilidade urbana, com exceção aos Municípios superiores a quinhentos mil habitantes, que deveriam elaborar plano de mobilidade orientando as políticas de planejamento. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) vem suprir tal lacuna ao criar o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana para subsidiar e financiar políticas de mobilidade urbana sustentável e acessível, em consonância com os preceitos do Estatuto da Cidade.

Aliás, a sustentabilidade e a acessibilidade são os elementos centrais da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), ao pautar quase toda as ações e intervenções estatais para correções de problemas urbanos.

⁴⁶ Artigo 21. Compete à União: XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

⁴⁷ A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é resultado da junção de três projetos de lei que tramitavam na Câmara dos Deputados: i) Projeto de Lei n. 694/1995; ii) Projeto de Lei n. 2234/1999; iii) Projeto de Lei n. 1687/2007. O Projeto de Lei n. 694/1995 do deputado Alberto Goldman (PSDB/SP) dispunha sobre as diretrizes nacionais para o transporte coletivo urbano e outras providências. Por sua vez, o Projeto de Lei n. 2234/1999, do deputado Sérgio Carvalho (PMDB/RO), também tratava do sistema integrado de transporte coletivo urbano, mas com limitações técnicas. E por fim, também havia o Projeto de Lei n. 1687/2007, de autoria do Poder Executivo, que dispunha sobre as diretrizes da política de mobilidade urbana com a finalidade de ampliar o espectro da temática e desenvolvê-la como um elemento interligado à função de planejamento, organização e gestão das cidades. Este último foi o projeto escolhido para receber a mensagem do regime de priorização, garantindo celeridade no processo legislativo, tanto que a ementa do projeto é muito semelhante à ementa da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Ademais, recentemente, a Lei n. 13.146, de 06 de julho de 2015, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência, modificou a redação do Estatuto da Cidade para incluir a temática da mobilidade urbana e acessibilidade, pensando nas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos planos diretores municipais.⁴⁸

Vale destacar, nesse aspecto, que a acessibilidade ganha novos contornos ao ampliar sua compreensão inicial, que se limitava às pessoas com deficiência (PcD) ou com mobilidade reduzida - crianças, idosos e gestantes - para incluir o caráter universal, no qual todos, independentemente de suas condições, possam ter acesso à mobilidade, ao permitir se deslocar com segurança e autonomia.⁴⁹

Busca, com isso, reconhecer que a mobilidade urbana exige ser planejada, a médio e longo prazo, razão pela qual a legislação deve estar integrada não apenas aos preceitos previstos no Estatuto da Cidade, mas especialmente para concretizar os princípios orientadores da função social da cidade, assegurados na Constituição Federal de 1988.

Significa dizer que a lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), inaugura uma normativa inovadora em termos de mobilidade urbana, alterando-se as perspectivas que se tinha até o momento, de intervenções viárias pontuais, para dispor sobre 181 diretrizes visando formular políticas públicas com vistas a intervir em questões urbanísticas estruturais das cidades.

Evidencia-se, nesse aspecto, uma clara conexão estrutural dos conteúdos previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Estatuto da Cidade e os princípios constitucionais da sustentabilidade ambiental para resultar na concepção de mobilidade urbana sustentável.

Segundo a Pesquisa Sonho Brasileiro da Política (2014) a preocupação com a sustentabilidade é central na sociedade em geral, especialmente para os jovens, que cada vez mais têm se mobilizado para encontrar alternativas ecologicamente sustentáveis.

Essa nova compreensão de mobilidade, denominada de mobilidade urbana

⁴⁸ A Lei n. 12.852, de 05 de agosto de 2013 (Estatuto da Juventude), contemplou a necessidade de promover políticas públicas de moradia e equipamentos públicos, garantindo aos jovens com deficiência a plena acessibilidade, assim como as adaptações necessárias à sua autonomia.

⁴⁹ Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

sustentável, pode ser definida

como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos. (BOARETO, 2003, p. 49)

Esse entendimento sobre a importância de se construir novas formas de mobilidade, reduzindo os impactos sociais e ambientais no espaço urbano e privilegiando a qualidade de vida e o bem-estar das pessoas, é compartilhado pelo Ministério do Meio Ambiente que, em sua página da internet, divulga o conceito, desafios e perspectivas sobre a problemática urbana-ambiental.⁵⁰

Tal conceituação revela-se transformadora, não apenas do ponto de vista técnico, mas especialmente no aspecto humano, pois impõe a inversão de perspectiva sobre os deslocamentos urbanos, trazendo elementos novos sobre a gestão, planejamento e execução de políticas urbanas de transporte, ao priorizar, sobretudo, nas modalidades não poluentes como os pedestres e ciclistas, formas de apropriação das cidades pelas pessoas.

as antigas tendências de investigar e encarar o transporte de forma apenas técnica e tecnológica cederam espaço para as novas perspectivas por meio dos quais se acrescentou uma abordagem sociológica - e agora ainda mais jurídica - do transporte. (BONIZZATO, BOLONHA E BONIZZATO, 2017, p. 215)

É nesse aspecto que o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) procura centrar-se para planejar deslocamentos eficientes, ecologicamente sustentáveis e que impactem minimamente na qualidade de vida das pessoas, subvertendo a lógica tradicional do deslocamento, que prioriza os modos de transportes motorizados individuais, em detrimento dos modos de transportes motorizados coletivos e dos transportes não motorizados.

⁵⁰ Página virtual do Ministério do Meio Ambiente apresenta o seguinte conceito de mobilidade urbana sustentável: “A questão da mobilidade urbana surge como um novo desafio às políticas ambientais e urbanas, num cenário de desenvolvimento social e econômico do país, no qual as crescentes taxas de urbanização, as limitações das políticas públicas de transporte coletivo e a retomada do crescimento econômico têm implicado num aumento expressivo da motorização individual (automóveis e motocicletas), bem como da frota de veículos dedicados ao transporte de cargas. Em outras palavras, o padrão de mobilidade centrado no transporte motorizado individual mostra-se insustentável, tanto no que se refere à proteção ambiental quanto no atendimento das necessidades de deslocamento que caracterizam a vida urbana. A resposta tradicional aos problemas de congestionamento, por meio do aumento da capacidade viária, estimula o uso do carro e gera novos congestionamentos, alimentando um ciclo vicioso responsável pela degradação da qualidade do ar, aquecimento global e comprometimento da qualidade de vida nas cidades (aumento significativo nos níveis de ruídos, perda de tempo, degradação do espaço público, atropelamentos e stress).”

Contudo, apesar da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), dedicar o Capítulo II, no qual compõe seis artigos, exclusivamente sobre as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte coletivo, tais disposições não se apresentam como critérios de aplicação obrigatória aos gestores e planejadores públicos que, independentemente da nova lei, podem prosseguir a gestar as cidades nos mesmos moldes “rodoviaristas”.

A não obrigatoriedade se apresenta como um retrocesso, pois a utilização de tais mecanismos de modificação do quadro da mobilidade urbana fica relegado à discricionariedade dos gestores e planejadores.

De mais a mais, as cidades foram se adaptando ao modelo de crescimento econômico, especialmente a partir dos processos de urbanização e industrialização desordenado, o que redundou nas intervenções viárias com a construção de infraestruturas (ruas, avenidas, rodovias mais largas), com a finalidade de suprir o sistema de deslocamento urbano.

Com restritas intervenções estatais, que não conseguiram disputar com o capital imobiliário e reordenar os espaços urbanos, as cidades deixaram de ser o local do encontro para se transformarem em meros espaços de circulação e deslocamento, materializando-se em estruturas viárias que promovem a circulação de veículos automotores de um ponto a outro, alimentando um sistema catastrófico de consumo de combustíveis fósseis.

A urbanização desorganizada permitiu o surgimento de novas conglomerações urbanas, em áreas da periferia, sem a mínima infraestrutura e distantes das regiões centrais, o que tem colaborado com o aumento dos deslocamentos nos espaços urbanos.

Somado a isso, o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), considerada a principal política habitacional do governo federal, tem sido implantado cada vez mais em periferias urbanas muito distantes da região central, o que demanda um transporte público acessível e de qualidade para os seus deslocamentos diários.⁵¹

⁵¹ Segundo informações do Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB) de Porto Alegre, foram entregues até o momento 1.948 unidades habitacionais e estão em construção 760 unidades habitacionais no Residencial Jardim Belize e outras 352 no Residencial São Guilherme (ambos no Bairro Restinga). Registre-se que o Bairro Restinga é um bairro periférico distante 30 km da área central de Porto Alegre. Já o Bairro Partenon fica a 15 km. Segue a lista de unidades habitacionais entregues na cidade através do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) do governo federal: i) 2011 – foram entregues 192 casas e 300 apartamentos no Bairro Restinga; ii) 2012 - foram entregues 916 apartamentos no Bairro Restinga; iii) 2014 - foram entregues 360 apartamentos no Bairro Partenon e em; iv) 2015 – foram entregues 180 apartamentos no Bairro Partenon).

Nesse aspecto, cumpre registrar que os jovens, residentes em periferias urbanas, são as principais vítimas desse processo de urbanização segregada e os que enfrentam as maiores adversidades no contexto de mobilidade urbana no território.

Assim, perde-se o sentido da vida comunitária. E o sentimento que emerge por parte das novas gerações é de que, cada vez mais, se desumaniza as cidades, a qual serve apenas para satisfazer os desejos capitalistas e especulativos do mercado financeiro, seja para uma vida de consumo, seja para alimentar um sistema colapsado de vida.

Por tal razão, essa tem sido uma causa mobilizadora das juventudes, notadamente urbana, que anseia discutir questões essenciais sobre como garantir o direito à cidade, ao território e à mobilidade urbana, tornando-a mais humana, viva e com melhor qualidade de vida para seus habitantes.

Trata-se de retomar a prioridade da escala humana nas cidades, redefinindo porções de distribuição do espaço viário urbano que vêm, cada vez mais, retirando parcelas de espaços de convívio coletivo para infraestruturas de circulação nos espaços urbanos.

O Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) evidencia o propósito de intervir no contexto urbano com vistas a torná-lo mais sustentável, buscando diminuir as externalidades causadas pelos transportes motorizados. A poluição do ar, congestionamentos, perda de áreas verdes para estacionamento e ampliação da malha viária para fins de circulação urbana são apenas alguns dos problemas provocados pelo modelo “rodoviarista” desenvolvido nas cidades.

O padrão brasileiro de modernização teve como um de seus eixos fundamentais a construção e expansão de um complexo viário que elegeu a rodovia como meio privilegiado de efetivação do desenvolvimento econômico e de realização da integração nacional [...]. As rodovias compuseram tanto a plataforma quanto a própria simbologia do bom governo. Esta identificação entre a abertura de estradas e desenvolvimento e entre estradas e rodovias compõe o que definimos de “rodoviarismo” [...]. A expansão rodoviária foi apresentada também como disseminadora da civilização moderna, multiplicadora automática de um modo de vida avançado. (COSTA, 2001, p. 33)

Esse talvez seja o caráter inovador da Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), na medida em que insere o tema da mobilidade urbana na conjuntura do ordenamento territorial, integrando-o a uma perspectiva sistêmica de planejamento urbano-ambiental, o que permite garantir instrumentos de intervenção urbana.

Implica dizer que, a partir da promulgação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a sustentabilidade passa a ser considerada uma diretriz que deve ser perseguida pelos gestores públicos no planejamento integrado de políticas de desenvolvimento urbano, atendendo aos princípios orientadores previstos no artigo 5º da referida lei.

E para fazer as correções adequadas, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta instrumentos que permitem corrigir, mitigar e reduzir os impactos nas áreas urbanas transformando-as em espaços mais democráticos e ecologicamente sustentáveis do ponto de vista da mobilidade, reduzindo os espaços vazios e áreas abandonadas, gerados pelo acelerado e desorganizado processo de urbanização no Brasil.

Nesse sentido, apesar dos avanços trazidos por inúmeras disposições normativas de intervenção, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) está muito distante da realidade enfrentada pelos entes municipais, que dependem de receitas e financiamentos da União para desenvolver, melhorar e reestruturar seu planejamento urbano-ambiental.

A busca por equacionar os efeitos negativos da alta taxa de motorização passa por questões de mudanças culturais e estruturais. Trata-se de uma tarefa complexa, pois significa modificar a cultura baseada no modelo “rodoviarista” de intervir no urbano, na qual obras de infraestrutura viárias são construídas pelos gestores e planejadores públicos, mesmo quando desnecessárias.⁵² Destaque-se, nesse sentido, como os gestores e administradores públicos, especialmente os Prefeitos Municipais, que possuem orçamento reduzido em comparação com os demais entes federados, acabam por contratar, com a iniciativa privada, a revitalização das áreas públicas urbanas. Entrega-se à especulação imobiliária e recebe-se, em contrapartida, doações e apoios eleitorais.

Ludd (2005) sustenta que no Brasil “governar é sinônimo de abrir estradas”, como forma de criticar a postura da classe política que alcança os postos da Administração Pública.

⁵² Mesmo com diretriz expressa na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), dos treze projetos que estavam previstos na Matriz de Responsabilidade para a Copa (2014) em Porto Alegre, apenas três beneficiavam diretamente o transporte coletivo público: a introdução de um sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT) e o monitoramento dos corredores de ônibus, sendo que ambos ainda não saíram do papel. Todas as demais direcionavam-se ao alargamento de avenidas, prolongamento de ruas, construção de viadutos e passagens subterrâneas.

Essas escolhas retratam a compreensão estratégica de mobilidade urbana da maioria dos Chefes do Poder Executivo, ao priorizar a utilização dos modos motorizados individuais que “ocupa 90% do espaço viário, para transportar apenas 20% das pessoas.” (BORN, 2011, p. 157).

O maior desafio é mudar o paradigma, para investir nos modos de transportes motorizados coletivos e não motorizados, em detrimento dos transportes motorizados individuais, reduzindo os impactos urbano-ambientais nas cidades.

Brinco (2006, p. 16), retrata como a ausência de políticas públicas de mobilidade tornam as cidades extremamente dependentes de “uma única escolha modal, materializada no elevado número de deslocamentos per capita realizados em automóvel, a qual precisa ser contrabalançada.”

Essa omissão reflete diretamente na resposta que a sociedade encontra para resolver seus problemas de mobilidade: a escolha pela opção motorizada individual.⁵³

Do mesmo modo, estudo realizado por Carvalho e Pereira (2011), demonstrou que o uso do transporte público caiu em média 30% nos últimos dez anos, enquanto a compra de automóveis cresceu aproximadamente 9% ao ano e de motocicletas 19%.⁵⁴

Em compensação, segundo o estudo “Estado da motorização individual no Brasil - Relatório 2015”, elaborado pelo Observatório das Metrôpoles, desde 2001 foram acrescidos à frota um total de 32,3 milhões de automóveis, alcançando, em 2014, uma frota total superior a 56,9 milhões. Significa dizer que a taxa de motorização passou de 14,4 automóveis para cada 100 habitantes em 2001 (quando a frota nacional estava em torno de 24,5 milhões) para 28,1 autos/100hab em 2014.

Esse diagnóstico retrata o caos urbano que representa o aumento de veículos motorizados no espaço urbano. Contudo, para combater essa problemática, o artigo 23 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) instituiu diversos instrumentos de gestão, que permitem intervir na realidade urbana com a finalidade de reduzir os

⁵³ Sobre a problematização do uso do automóvel pela sociedade capitalista, recomenda-se a leitura do livro *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído* (2005), apresentando inúmeros questionamentos, tais como quais as funções sociais desempenhadas pelo automóvel? Suas necessidades? E desconstrói a cultura do sistema ancorado em uma simbologia que prega o individualismo, o consumismo e o status social. O livro foi um marco do cicloativismo brasileiro, sendo considerado leitura fundamental sobre o tema.

⁵⁴ Os pesquisadores Carvalho e Pereira (2011) constataram que, no período entre 1995 e 2008, as tarifas dos sistemas de ônibus urbanos tiveram um aumento de cerca de 60% acima da inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), o que redundou em uma queda do volume de passageiros que utilizavam o transporte coletivo urbano.

impactos causados pelo uso desordenado dos modos de transporte motorizado individual.⁵⁵

Nesse aspecto, medidas simples e com os instrumentos interventivos adequados, permitem resultados satisfatórios a curto, médio e longo prazos: investir em modos de transportes motorizados coletivos, mas principalmente nos modos não motorizados (deslocamentos a pé ou por bicicleta), como alternativas viáveis de reconfiguração dos modos de deslocamento no espaço urbano.⁵⁶

Do mesmo modo, uma alternativa concreta para alcançar a mobilidade urbana sustentável, é investir nas bicicletas como modal interlocutor entre um sistema e outro, tendo em vista se tratar de políticas simples de incentivo e incremento de uso, que tem ganhado cada vez mais adeptos, especialmente por parte das novas gerações, comprometidas com a sustentabilidade das cidades. É nesse sentido que se insere e cresce a importância do uso do modal de transportes ativos (caminhada e principalmente a bicicleta) nos centros urbanos.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) dispôs sobre as ciclovias de bicicletas, enumerando-a como uma infraestrutura de mobilidade urbana.⁵⁷ Cumpre dizer que sua simples enumeração demonstra a superficialidade com que o tema da mobilidade urbana sustentável, no caso os transportes não poluentes como o deslocamento a pé ou por bicicleta, foram classificados pelos legisladores.⁵⁸

Essa omissão legislativa retrata a cultura predominantemente “rodoviarista”, na qual a sociedade está submersa, e também demonstra a dificuldade de inserir a pauta da mobilidade urbana sustentável na agenda pública das cidades.

⁵⁵ Pode ser citado a Pirâmide Invertida de Mobilidade Urbana, na qual propõe a priorização escalonada dos transportes não motorizados até o transporte motorizado individual. A ideia parte de se investir na seguinte ordem preferencial considerando o elemento do mais desejável para o menos desejável: 1º) pedestres; 2º) bicicleta; 3º) transporte público coletivo (ônibus, trem e metrô); 4º) transporte de carga; e 5º) automóvel individual. (ITDP, 2011)

⁵⁶ i) criar faixas exclusivas de ônibus; ii) instituir consórcios intermunicipais para gestão integrada dos serviços; iii) organizar os serviços por áreas geográficas; iv) instituir o modelo bilhete único, com o pagamento por uma única viagem sem sobre custo aos usuários; v) melhorar a qualidade do transporte público (acessibilidade, ar condicionado); vi) ampliar a rede de infraestrutura cicloviária.

⁵⁷ 3º - O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestrutura que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

(...)

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

⁵⁸ Do mesmo modo, ainda na perspectiva de promover os modais não motorizados, o Ministério das Cidades (MC) edita a Portaria n. 399/2004 (MC), instituindo o Plano Nacional de Mobilidade Urbana por Bicicleta nas Cidades – Bicicleta Brasil, contendo diretrizes e metas para o uso das bicicletas nas cidades, integrando-as aos demais modais de transporte público e às redes de mobilidade urbana.

As transformações urbanas estão sendo forçadas por uma nova geração de jovens, que já não se satisfazem com o deslocamento motorizado, fundado basicamente no modelo do automóvel, preferindo o modo de transporte não motorizado, especialmente a bicicleta e a caminhada para se movimentar pela cidade.

Verifica-se que a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), embora com atraso diante dos enormes problemas que tem sofrido as cidades em razão da mobilidade, retoma a exigência do planejamento de médio e longo prazo.

Apesar da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) inaugurar inovações no âmbito do planejamento urbano, que devem ser realizados em conjunto com o Estatuto da Cidade, mantém-se conservadora ao não exigir a obrigatoriedade de cumprimento a gestores públicos e planejadores no que se refere à regulação dos transportes coletivos, que é o principal problema da mobilidade na cidade.

4.3 As políticas públicas ciclovárias de Porto Alegre: apontamentos sobre a história da mobilidade urbana por bicicleta no município

A cidade de Porto Alegre tem um histórico de proximidade entre o associacionismo e as bicicletas, tanto que possuiu duas entidades ciclísticas no início dos anos 1900, a Sociedade Blitz e a União Velocipédica, e ambas disputavam competições e identidades na cidade. (FROSI et al, 2011)

A primeira associação de ciclistas de Porto Alegre foi fundada pelos imigrantes alemães em 1896, e se chamou Rodforvier Verein Blitz (LICHT, 2003). Posteriormente, a partir da construção do velódromo⁵⁹, constituiu-se a União Velocipédica de Porto Alegre (1899), como uma rival que garantiria por alguns anos a tradição e a cultura ciclística na cidade. (LICHT, 2003)

Esses elementos já demonstram a articulação existente entre as formas de associação e mobilização social, em prol do incentivo ao uso das bicicletas na cidade de Porto Alegre.

Embora o Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI) seja de 2009, a construção de um programa ciclovário para Porto Alegre é anterior. Começou em 1981, quando

⁵⁹ O velódromo da União Velocipédica se localizava na esquina da Rua Sarmento Leite com a Rua Osvaldo Aranha.

a Secretaria do Planejamento Municipal elaborou o Programa para Implantação da Rede Cicloviária, contendo uma extensão total de 162 km, projeto que foi esquecido pela Administração Pública. Nessa época, o transporte por bicicleta era entendido pela Administração Pública Municipal, como um complemento da circulação urbana visando à integração com as demais redes de transporte coletivo. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 35)

A proposta básica para a rede cicloviária foi determinada atendendo aos condicionantes topográficos, disponibilidades existentes na rede viária e por um estudo aprofundado das linhas de desejos dos ciclistas. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 38)

O projeto para a rede teria, no total, uma extensão aproximada de 162 km e seria dividida em três setores urbanos: i) Norte; ii) Arroio Dilúvio; iii) Extremo Sul. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 35)

O setor Norte atenderia aos usuários vinculados às atividades industriais e de estocagem de mercadorias. O setor situado ao longo do Arroio Dilúvio pretendia suprir a demanda dos estudantes e grande parte da população atraída pelo Parque Marinha do Brasil, através dos eixos formados pelas avenidas Ipiranga e Borges de Medeiros. Por fim, o setor situado ao extremo Sul ligaria Ipanema, Restinga e Belém Novo, atendendo aos usuários vinculados a atividades locais ou ao lazer. (PORTO ALEGRE, 2008)

Além da ciclovia em si, o programa idealizou a implantação de locais com o objetivo de fornecer apoio (borracharia e bomba para calibrar os pneus), com distância entre dois ou três quilômetros, ao longo do percurso. Também foram planejados instalar alguns bicicletários, nos pontos de transbordo com a rede de transporte coletivo, para facilitar a integração entre os meios (PORTO ALEGRE, 2008).

Em 1991, a Câmara Municipal aprovou duas Leis: a Lei n. 6.781, de 04 de janeiro de 1991, que instituiu o Sistema Municipal de Estacionamento de Bicicletas e a Lei n. 6.987, de 27 de dezembro de 1991, que instituiu o Programa Municipal de Ciclovias.

A Lei Municipal n. 6.781, de 04 de janeiro de 1991, instituiu o Sistema Municipal de Estacionamento de Bicicletas - Bicicletários - no município de Porto Alegre, com vistas a construir estruturas que permitissem o estacionamento e guarda de bicicletas nas estações de trens, terminais de ônibus e no centro da cidade. A proposta, para a época, é revolucionária, na medida em que objetivava estimular o uso de bicicletas,

agregando-a como um elemento integrativo de intermodalidade entre os diversos modais de transporte público coletivo (ônibus + bicicleta, bicicleta + trem + bicicleta).

Vale dizer que a integração é um fator que potencializa o uso da bicicleta e dos demais modais de transporte, pois evita que o usuário dependa exclusivamente do modal motorizado para viagens mais longas e, ao mesmo tempo, permite que a bicicleta não tenha mais a barreira de percorrer curtas distâncias, trazendo segurança e comodidade a seus usuários. Logo, essa integração entre os modais é uma receita de sucesso em muitos países que investiram nos modais de transporte ativo com base no elemento porta a porta.

Por sua vez, a Lei Municipal n. 6.987, de 27 de dezembro de 1991, que instituiu o Programa Municipal de Ciclovias, tratava-se de uma legislação tecnicamente superficial, sendo composta, ao todo, por sete artigos e que dispunha basicamente sobre questões estruturais, como diretrizes para a implementação do programa, além de estabelecer o órgão competente para sua realização e as fontes de recursos públicos.⁶⁰

A lei ordenava a implantação de ciclovias sobre as pistas de rolamento das vias públicas, constituindo-se faixas exclusivas para bicicletas, assim “como em outros espaços públicos que não impliquem agressões à paisagem e ao meio ambiente”, o que demonstrava uma preocupação ambiental. (PORTO ALEGRE, 1991)

O Programa Municipal de Ciclovias é resultado do trabalho desenvolvido pela Secretaria de Planejamento Municipal (SPM); porém, apesar da previsão normativa constituir o programa, ele jamais foi instituído como uma rede de ciclovias interligando mais do que um trecho a outro na cidade. (FERRARI, 2008, [s.p])

Para além das legislações, a Administração Pública Municipal também as transformou em ações reais, como forma de demonstrar seu compromisso político em mudar a cultura de mobilidade na cidade.

Assim, em 1993 foi implantada a primeira ciclovia na cidade, localizando-se na orla de Ipanema, na Zona Sul, a qual media 1,25 km de distância. (PORTO ALEGRE, 2018) Ao que parece, tratava-se de um ato simbólico na medida em que, embora seja um lugar caracterizado pelo lazer, não seria recomendável implementar uma ciclovia somente naquele trecho, sem respeitar o elemento central da ciclabilidade do espaço

⁶⁰ Art. 5º. O Órgão Público Municipal competente elaborará o programa da implantação das ciclovias, no qual indicará os locais com respectivos estudos de viabilidade técnica, fontes de recursos financeiros e cronograma de efetivação, num prazo de 6 (seis) meses a contar da promulgação da presente Lei.

urbano, no qual consiste em buscar a máxima continuidade dos percursos na implantação da rede cicloviária.

Por sua vez, no mesmo ano foram instituídas as Ruas de Lazer, que até certo ponto cumpriam a função cicloviária, com a ressalva de ter uma função meramente para lazer e em horários restritos, para circulação de ciclistas. (PORTO ALEGRE, s.d)

As ruas de lazer funcionam em corredores de transporte coletivo que são fechados aos domingos. A proposta consiste em restringir a circulação de transporte coletivo, das 8h até as 19h, em domingos e feriados, para permitir que os moradores do entorno ocupem o leito das vias para práticas esportivas, culturais, recreativas e de lazer. (PORTO ALEGRE, s.d)

Inicialmente foram inseridas as Av. Érico Veríssimo, Av. Aureliano de Figueiredo Pinto e a área do Gasômetro, estendendo-se, posteriormente, às demais regiões da cidade. Cumpre ressaltar que, para além das trezentas praças, a grande maioria de equipamentos públicos de recreação e de lazer estão concentrados na região central da cidade (Gasômetro, Parques Marinha do Brasil e Farroupilha), o que dificulta o uso e desfrute desses espaços por moradores residentes em áreas periféricas.⁶¹

Interessante como uma simples intervenção da Administração Pública Municipal potencializa o exercício do direito à cidade, estimulando a apropriação da rua como espaço público e, sobretudo, oferecendo alternativa para regiões desprovidas de praças e equipamentos públicos próximos.

Em 1996, a Administração Pública Municipal fez uma estimativa de custo para a implantação dos principais trechos do projeto de 1981, que totalizavam 24,8 km de ciclovias. Foram considerados três prioridades para a implantação da rede: em primeiro, o trecho que compreendia a Avenida Sertório até a Estação São Pedro, na Avenida Farrapos, perfazendo 9 km de extensão, e o trecho da Usina do Gasômetro até a Avenida Wenceslau Escobar, que compreende praticamente toda a orla central da cidade, somando um total de 8,6 km; em segundo, o trecho da Avenida Assis Brasil até a Avenida Sertório, que compreende 2,8 km; e em terceiro, o trecho da Estação

⁶¹ Atualmente Porto Alegre possui nove corredores exclusivos para o tráfego de ônibus localizados nas seguintes vias: i) Avenida Aureliano de Figueiredo Pinto - Avenida Érico Veríssimo (Cascatinha); ii) Avenida João Pessoa; iii) Avenida Bento Gonçalves; iv) Avenida Osvaldo Aranha - Avenida Protásio Alves; v) Avenida Independência; vi) Avenida Farrapos; vii) Avenida Sertório; viii) Avenida Assis Brasil; ix) III Perimetral. (PMPA, 2017)

São Pedro até a Usina do Gasômetro, somando-se 4,4 km de distância.⁶² (PORTO ALEGRE, 2008)

Com o aumento do número de pessoas pedalando, a Secretaria do Meio Ambiente (SMAM) publicou e distribuiu o “Manual do Ciclista”, que objetivava fornecer informações aos ciclistas de como se comportar no trânsito, cuidar dos acessórios da bicicleta, além de conter um mapa com a localização e a extensão das vias cicláveis, com o fim de orientar os usuários novatos a pedalar com segurança. (PORTO ALEGRE, s.d)

No mesmo ano de 1996, uma iniciativa dos ecologistas e cicloativistas levou a Administração Pública Municipal a iniciar novos estudos para a implantação de ciclovias na cidade. Vale destacar que, durante a construção da III Perimetral (conjunto de avenidas compostas pelas Ruas Salvador França, Aparício Borges, Teresópolis e Dom Pedro II e que foram construídas para ligar a zona sul à zona norte), houve uma grande mobilização para a inclusão de uma ciclovia no projeto, pois o pretexto usado para a não implantação sempre foi a dificuldade de mudar o ambiente já consolidado.

Por ocasião da construção da III Perimetral, houve uma grande mobilização para que fosse incluída uma ciclovia no projeto, com a entrega à Prefeitura de um abaixo-assinado com cerca de 3.500 assinaturas, em 28 de agosto de 1996. Dessa mobilização surgiu a inclusão de um Plano Diretor Cicloviário no Plano de Desenvolvimento Municipal, contrato firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID - que englobava as obras da III Perimetral. (FERRARI, 2008, [s.p])

Nesse aspecto, é interessante destacar a mobilização dos movimentos ecológicos e de cicloativistas que, ao pressionarem a Administração Pública Municipal ganharam mais adeptos e a simpatia da mídia. (FERRARI, 2008, [s.p])

Observa-se, nesse sentido, a constituição de redes de movimentos organizados, com base em estruturas convencionais de organização, sem a utilização das redes sociais virtuais, movendo-se com o fim de reclamar infraestruturas adequadas, mais saudáveis e sustentáveis.

Por sua vez, no ano seguinte, a Lei Municipal n. 7.959, de 10 de janeiro de 1997, instituiu a Semana da Bicicleta, evento anual que acontece sempre na segunda semana do mês de setembro, quando são realizadas atividades em prol da bicicleta,

⁶² Segundo informações da Administração Pública Municipal para a implantação da rede de 24,8 km prevista no programa de 1981, à época, incluindo pavimentação de pista bidirecional com 2,8 metros de largura e sinalização, foram orçados em aproximadamente R\$ 1.410.000,00 (um milhão quatrocentos e dez mil reais)

incentivo à construção de ciclovias e de paraciclos, além de campanhas educativas para o ciclista e motoristas.

O artigo 2º da Lei Municipal n. 7.959, de 10 de janeiro de 1997, explica que o objetivo é “incrementar o uso desse veículo, incentivar a construção de ciclovias e de estacionamentos para bicicletas, educar o ciclista no trânsito com a bicicleta e o motorista no respeito ao ciclista.” Não obstante a isso, o propósito da norma de incentivar o uso da bicicleta dialogava com a adoção de hábitos saudáveis, haja vista a proibição de patrocínios e/ou publicidade que induzissem a população ao consumo de álcool, tabaco ou qualquer outra droga, bem como atividades ou produtos que atentem contra a saúde e/ou meio ambiente. (PORTO ALEGRE, 1997)

Evidencia-se, nesse sentido, o interesse da Administração Pública Municipal em promover, mesmo que nos finais de semana e/ou em momentos de lazer, o uso da bicicleta, seja para fazer atividades físicas, seja para induzir escolhas relacionadas a comportamentos saudáveis, de bem-estar e qualidade de vida.

Dois anos depois, em 1999, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), iniciou um projeto de incentivo à bicicleta, escalando os fiscais a realizarem seu trabalho com esse modal de transporte. A Brigada Militar também passou a adotar a prática de uso da bicicleta pelos seus soldados, estendendo esse programa a todo o Estado.

Nesse mesmo ano foi promulgado o 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) da cidade, no qual a rede cicloviária foi incorporada ao sistema de transporte urbano. (PORTO ALEGRE, 1999)

Em 2000 a Administração Pública Municipal lançou o Guia Cicloviário de Porto Alegre, um mapa com as rotas mais adequadas aos ciclistas.

Já em setembro de 2001 foi inaugurado o Caminho dos Parques, uma ciclofaixa que interconectava os quatro parques verdes da cidade, com abertura aos domingos e feriados, permitindo que os ciclistas se movimentassem com autonomia e segurança.

O caminho dos parques é uma ciclofaixa de 3,0 m de largura, que interliga o Parque Moinhos de Vento, Redenção e Marinha do Brasil. Essa ciclofaixa tem uma extensão aproximada de 5 km e utiliza vias de diversos níveis hierárquicos. O tráfego de bicicleta ocorre na pista de rolamento, nos passeios e utiliza também um trecho do Parque da Redenção. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 39)

Essa proposta, que também foi batizada de “ciclofaixa”, consistia em restringir a circulação de veículos, transformando-se em um projeto piloto para futuras experiências, muito mais ambicioso no que se refere a infraestruturas cicloviárias na cidade. (GERCHMANN, 2001)

Nesse caso específico, é importante entender que o projeto, após a mudança do comando político da Administração Pública Municipal, foi gradual e silenciosamente sendo desmontado, por se tratar de uma ação que caracterizava a gestão anterior.⁶³ Contudo, a falta de manutenção das ciclofaixas e a ausência das estruturas temporárias, tinha por trás uma decisão política para que o projeto também fosse abandonado pela população. E, de fato, aos poucos a novidade da proposta perdeu o entusiasmo, tornando-se uma imensa área de estacionamentos, o que daí pode justificar seu completo abandono.

No Relatório Final do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), a Administração Pública sustentou os seguintes motivos para a desativação do projeto Caminho dos Parques:

Embora inicialmente bem sinalizada, essa ciclofaixa foi com o passar do tempo tendo a sua sinalização apagada e atualmente não é muito utilizada pelos ciclistas que algumas vezes, preferem trafegar fora da sua sinalização. O maior problema associado a essa ciclovia é a complexidade que envolve a sua operação de caráter eventual. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 39)

Embora o projeto tivesse o propósito de oferecer o lazer somente nos finais de semana e feriados, continha um enorme potencial expansivo na medida em que demonstrava ser possível se deslocar de bicicleta com segurança e qualidade nas áreas urbanas.

No entanto, a disputa política fez com que uma ideia potencialmente transformadora de constituir uma malha cicloviária que interligasse os parques, tornando-se um fator estimulante para novos usuários, fosse desativada sob o argumento da insegurança e da irregularidade.

Sabe-se, contudo, que se tratava de uma questão meramente política, haja vista ser uma ação eminentemente caracterizadora e associada à gestão anterior.

Em 2005, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), constitui um Grupo de Trabalho, assim como cria uma estrutura específica para planejar e formular soluções para a questão cicloviária. (PORTO ALEGRE, 2008)

⁶³ É importante registrar que após dezesseis anos de gestão petista: Olívio Dutra (1989-1993); Tarso Genro (1993-1997); Raul Pont (1997-2000); Tarso Genro (2000-2002); João Verle (2002-2004) a cidade começa a ser administrada pelo mdebista José Fogaça (2005-2009).

No mesmo ano, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB), interessada em promover o uso da bicicleta entre seus usuários, elaborou o Diagnóstico sobre a Integração Bicicleta-Trem ao longo das 17 estações da Linha 1, entre Porto Alegre e São Leopoldo. Neste estudo, também foi colhida a opinião dos usuários do Trensurb sobre a implantação do Trem de Domingo, que destinaria um vagão, aos domingos, para o embarque de ciclistas e suas bicicletas. A pesquisa realizada pela empresa revelou que o interesse de usuários do trem em ir de bicicleta até a estação, se houvesse vigilância permanente e lugar seguro para guardar as bicicletas, era de 36,58% e 31,71%, respectivamente. (BRASIL, 2007).

No ano seguinte foi criada a Ciclovía de Domingos, no corredor de ônibus da III Perimetral que, em certas oportunidades, já reuniu mais de nove mil pessoas para participar de passeios ciclísticos, o que por si só demonstra o encantamento de parte da população, ao menos nos finais de semana, pelo modal ativo da bicicleta. (PORTO ALEGRE, 2008)

Essa iniciativa, de fechar o corredor de ônibus em determinadas ruas e avenidas para os veículos automotores e, em contrapartida, abrir para as pessoas poderem disfrutar do espaço público como área de excelência para convivência, persiste até hoje, constituindo-se uma política de incentivo ao lazer.

Durante a semana, percebe-se visualmente um uso significativo da bicicleta na cidade, mas não existe um dado estatístico de quantos são esses usuários. Em termos de transporte, em Porto Alegre é comum a entrega de água e jornal por bicicleta. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 38)

Em 2008 é aprovada na Câmara Municipal a Lei Complementar n. 626, de 15 de julho de 2009, que instituiu o Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI), instrumento normativo orientador das políticas de mobilidade por bicicleta na cidade.

Observa-se que o município de Porto Alegre possui uma relação histórica com a bicicleta, que vem desde o início do século XX, haja vista a presença de duas associações serem elementos de identidade social na cidade.

Verifica-se, no entanto, que o planejamento e a evolução de políticas ciclovárias se caracterizam pelos avanços e retrocessos de incentivo ao modal de bicicleta, o que vem a ocorrer, principalmente nos últimos vinte anos, sendo destes, nos dez anos anteriores ao Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI), e nos dez anos posteriores à aprovação, o que legitima a ação de movimentos ecologistas e ciclistas na cidade para exigir o seu cumprimento.

4.4 Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre: a Lei Complementar n. 626 de 15 de julho de 2009 e as políticas de mobilidade urbana em bicicleta

O presente item objetiva discutir os aspectos jurídicos da Lei Complementar n. 626, de 15 de julho de 2009, que instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre, com a finalidade de dotar a cidade de infraestruturas prioritárias para a mobilidade urbana por bicicleta.

É importante frisar que a Lei Complementar n. 744 alterou o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), para criar o Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário (FMASC), como também o Conselho Gestor, além de retirar o dispositivo de receitas vinculadas à arrecadação de multas.

Os planos cicloviários começaram a ser desenvolvidos a partir da década de 1970, tendo maior impulso no início dos anos 2000, principalmente com a criação do Ministério das Cidades.⁶⁴

Para Bercovici (2005, p. 145)

plano é a expressão da política geral do Estado. É mais do que um programa, é um ato de direção política, pois determina a vontade estatal por meio de um conjunto de medidas coordenadas, não podendo limitar-se à mera enumeração de reivindicações.

Por sua vez, segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), um sistema cicloviário

consiste em uma rede integrada de elementos com características de vias, terminais, transposições, equipamentos, etc. que atendam à demanda e a conveniência dos usuários de bicicleta em seus deslocamentos em áreas urbanas, especialmente em termos de segurança e conforto. (GEIPOT, 2001, p. 28)

A elaboração da rede cicloviária teve, como referência, a sistematização dos dados apresentados no diagnóstico do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), da análise do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo do Município de Porto Alegre (PDSTC) e do Programa para Implantação da Rede Cicloviária da Secretaria de Planejamento Municipal de 1981. (PORTO ALEGRE, 2008) Além do aproveitamento dos trabalhos

⁶⁴ O Plano Cicloviário de Maceió (1977) é considerado a primeira iniciativa de planejamento cicloviário específico para o uso da bicicleta no meio urbano no Brasil. Belém (1978) é considerada a segunda iniciativa planejadora de ciclovias no país, o que na década de 1980 foi progressivamente disseminado ao longo das demais cidades brasileiras.

já existentes, agregaram-se os resultados das Pesquisas Origem e Destino – EDOM 1989, EDOM 1997 e EDOM 2003, que faz um diagnóstico detalhado sobre vários aspectos técnicos de mobilidade. (PORTO ALEGRE, 2008)

Após duas tentativas frustradas de licitação do Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI, formou-se, em 2005, um grupo de trabalho composto por técnicos das diversas secretarias envolvidas para elaboração de novo Edital, publicado em dezembro de 2005 e vencido pelo consórcio de consultorias de transportes Oficina/Logit/Logit Mercosul. Os trabalhos se desenvolveram a partir do segundo semestre de 2006, com a entrega dos produtos finais em dezembro de 2007, revisados ainda em 2008. Conforme previsto em Edital, foi formado o GTA – Grupo Técnico de Acompanhamento, composto por técnicos das secretarias de Planejamento, dos Transportes, do Meio Ambiente, de Obras e de Gestão. (FERRARI, 2008, [s.p])

Em paralelo, trabalharam dois técnicos da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), um da área de transporte e outro do trânsito, além de membros das secretarias municipais de planejamento, de gestão, de obras e de meio ambiente. (FERRARI, 2008, [s.p])

A elaboração do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), de Porto Alegre, foi construída em seis macro etapas: i) diagnóstico; ii) prognóstico; iii) projeto funcional; iv) programa de implantação; v) programa de gestão e vi) projeto executivo. (FERRARI, 2008, [s.p])

A aprovação do plano foi saudada por diversos setores da sociedade civil, especialmente pelos ativistas e ecologistas, haja vista a carência de infraestruturas adequadas de mobilidade urbana por bicicleta.

As duas únicas ciclovias que existiam à época não se comunicavam. Eram utilizadas como espaços de lazer da população com maior poder aquisitivo, não servindo para os deslocamentos diários de trabalhadores e estudantes.⁶⁵

O discurso oficial, após a aprovação do plano, adotado principalmente pela mídia local foi no sentido de que, com a sua completa implantação, Porto Alegre passaria a ser a maior rede cicloviária do país, “mudando o paradigma atual de partilha do espaço viário, onde reinam em grande quantidade os modos motorizados.” (PDCI, 2008, p. 06)

No que tange à base legal, o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) conta com 35 artigos, dispondo sobre os princípios gerais (artigo 1º), objetivos (artigo 3º), estruturação do sistema cicloviário (artigo 4º), sobre a rede cicloviária (artigo 9º), sobre

⁶⁵ Ciclovia Ayrton Senna, no Bairro Ipanema, com 1,15 quilômetros e a ciclovia Eduardo Schann, da Avenida Diário de Notícias, com 2,9 quilômetros.

a rede estrutural (artigo 26), a gestão do transporte cicloviário (artigo 29) e, especialmente, sobre a fonte de receitas (artigo 32 §2º).

Assim, têm-se os elementos fins, objetivos, princípios e diretrizes como elementos estruturantes e estruturadores do arcabouço jurídico que fundamenta o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI).

Embora se discuta a tipologia das normas jurídicas que embasam o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), ela é de imediata aplicabilidade à Administração Pública.

Grau (1978), partindo do direito soviético, associa o instituto normativo dos planos ao planejamento estatal e ao direito como forma de resolver, por meio da lei, problemas que afetam uma sociedade através de uma previsão ordenada da Administração Pública, tendo em vista estarem voltadas para o futuro.

Os planos são considerados formas impositivas de condutas, ou assim denominadas como categorias de normas-objetivo, com caráter vinculatório, pois possuem força de lei, especialmente em se tratando de um paradigma de Estado Social-Intervencionista, que possui uma programação finalista de ação do Estado e serve de base jurídica à implementação de políticas. (GRAU, 1978)

Acerca da natureza jurídica, as normas-objetivo não se confundem com as normas de conduta⁶⁶ ou de organização⁶⁷, já que por meio daquela o legislador não enuncia regras de conduta, mas resultados a serem alcançados pelos seus destinatários.

No caso da norma-objetivo não há nem comportamento, nem estrutura e funcionamento de órgão ou disciplina de processo técnico de identificação e aplicação de outras normas sendo regulados; pelo contrário, nelas se estabelece uma obrigação de resultado, deixando-se, porém, aos seus destinatários a opção pelos meios e formas de comportamento a dinamizar, na busca pela sua realização. É o seu conceito, sem dúvida, que mais se amolda às situações de programação prospectiva, visto como nelas se definem obrigações de resultado e não de meios. (GRAU, 1978, p. 243)

As normas-objetivos representam a expressão da ordenação sistemática, como método de ação para melhora da qualidade de vida individual e coletiva, como vértices fundamentais na implementação/formulação de políticas públicas dirigidas à concretização das cidades sustentáveis.

⁶⁶ Normas de conduta são aquelas cujo objetivo imediato é disciplinar o comportamento dos indivíduos ou a atividade dos grupos e entidades sociais em geral. (GRAU, 1978, p. 242)

⁶⁷ Normas de organização são aquelas que, possuindo um caráter instrumental, visam à estrutura e funcionamento dos órgãos ou à disciplina de processos técnicos de identificação e aplicação de normas, a fim de assegurar uma convivência juridicamente assegurada. (GRAU, 1978, p. 242)

Essa questão remete-se à orientação finalística que o plano direciona à Administração Pública, para executar as prestações materiais fáticas, ordenadas pelo instrumento normativo legal.

Bucci (2006, p. 29), ao retomar a discussão jurídica sobre a tipologia das normas-objetivos, destaca que:

Em que pesem os esforços para a afirmação do caráter obrigatório das normas instituidoras de direitos a prestações, esses esforços têm cunho antes político ou jurídico político, uma vez que demarcam o terreno que privilegia uma visão mais promocional e igualitarista do direito, do que jurídico, no sentido da teoria do direito.

Busca-se, com isso, destacar que, embora o plano seja de aplicabilidade imediata no plano jurídico, no plano político ela exige também o compromisso político do Administrador Público.

Passa-se, portanto, de uma condição meramente negativa do poder público, especialmente da Administração Pública, para uma imposição de resultados a serem por ela realizadas, a fim de concretizar os comandos constantes na norma que dá suporte legal para cumprir seus objetivos.

É importante ressaltar ainda que, à exceção da grande maioria da produção normativa atual, o plano, até sua alteração com a Lei Complementar n. 744, de 28 de outubro de 2014, contava com disposições específicas sobre receitas e meios financeiros que subsidiassem as ações necessárias à sua execução.

O § 2º do artigo 32 do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) estabelecia que, no mínimo, vinte por cento do valor total arrecadado em multas deveria ser investido em ciclovias e educação para o uso da bicicleta.⁶⁸

⁶⁸ No entanto, essa verba nunca foi aplicada devidamente pela Administração Pública Municipal, o que levou ao Ministério Público, a pedido de entidades representativa de ciclistas, a ajuizar uma ação civil pública contra o Município. A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) informou que, em 2009, investiu R\$ 206 mil (5,6% das multas de trânsito); em 2010 foram investidos R\$ 2,1 milhões (8,71% do total); e em 2011 foram investidos R\$ 2,3 milhões (8,98% do total). A ação civil pública restou julgada procedente, para condenar a Administração Pública Municipal a investir as verbas não integralizadas, e iniciar a cumprir integralmente os investimentos assegurados na lei. Em contrapartida, a Administração Pública Municipal, logo em seguida, apresentou projeto de lei para constituir um fundo cicloviário, além de um comitê gestor, mas sobretudo para retirar a previsão de receitas e investimentos. Em paralelo à proposição de alteração da lei, suscitou o incidente de constitucionalidade, alegando que o dispositivo era inconstitucional, porque foi inserido por emenda parlamentar do ver. Beto Moesch (PP). Após quase dois anos de espera, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado declarou, por 16 votos a oito, que o dispositivo era constitucional, podendo ser devidamente aplicado para a consecução das políticas cicloviárias no município de Porto Alegre. Essa posição acirrou o debate entre a Administração Pública Municipal e os movimentos sociais, que se retiraram de qualquer diálogo com os gestores públicos, sob o argumento de descumprimento da palavra do Prefeito municipal e também dos demais secretários que assumiram o compromisso público de investir e retomar a construção das ciclovias na cidade. Por fim, a Administração Pública Municipal aprovou o projeto na Lei Complementar n. 744 de 28 de outubro de 2014.

Se o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) foi inovador em alguns itens, também restou tradicional em outros, ao não dispor de instrumentos de avaliação das ações decorrentes da política de ciclabilidade. Nesse sentido, cumpre dizer que não há nenhum dispositivo que estabeleça exigência de metas, resultados ou até mesmo questionamentos sobre a execução da rede cicloviária na cidade.⁶⁹

Do mesmo modo, outra falha elementar do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), foi a ausência de um canal institucional de interlocução da sociedade civil (movimentos sociais, associações e ONGs) com a Administração Pública. Assim como, para fazer o controle social, formular e, principalmente, avaliar a qualidade, quantidade e as políticas de mobilidade urbana por bicicleta.⁷⁰

É preciso registrar que o “esquecimento” - elemento tão importante no modelo de democracia participativa, trazido pela Constituição Federal de 1988 - ainda reflete o viés burocrático, vertical e autoritário que prevalece nas instituições, seja na Administração Pública, que se recusa a disputar as pautas de interesse, seja no Poder Legislativo, que receia que a participação administrativa possa retirar a sua legitimidade.

Consigne-se, ainda, que o artigo 1º do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) tem como princípios o cumprimento das funções sociais da cidade ao garantir: i) a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal; ii) a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa; iii) a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação; e iv) o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

O Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), a fim de evitar confusões e primando pela rigorosidade técnica, aproveita para regulamentar as infraestruturas da ciclovia, ciclofaixa e vias compartilhadas, diferenciando-as umas das outras, assim como caracteriza os materiais, disposições e tipologia de cada uma, em consonância

⁶⁹ Nesse caso, pode ser citado como exemplo, a gestão do Prefeito Fernando Haddad (2012-2014) que estabeleceu como meta (Meta 97 do Programa de Metas 2013-2016) a implantação de 400 km de “vias cicláveis” na cidade de São Paulo.

⁷⁰ Essa omissão foi reparada com a Lei Complementar n. 744, de 28 de outubro de 2014, que instituiu o Conselho Gestor do Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário (FMASC).

com a Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).⁷¹

Além disso, outro dispositivo interessante trazido pelo Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) foi o artigo 19⁷², ao assegurar - ao menos nos termos da lei - a exigência de que os novos projetos de construção e expansão de novas vias devem ser contemplados com estruturas ciclovitárias.⁷³

Com efeito, o artigo 19 do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) direciona o comando da ação municipal para, de forma progressiva e à medida que os projetos urbanísticos forem sendo desenhados, executar as vias enumeradas até o seu integral cumprimento, com o fim de cumprir os objetivos dispostos à Administração Pública municipal.

Cumprir dizer que o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) é a norma legal vigente, eficaz e válida, capaz de produzir seus efeitos jurídicos para ordenar à Administração Pública implementar a malha ciclovitária.

Nesse aspecto, a Administração Pública está vinculada a agir de acordo com a dimensão finalística do plano, enquanto norma que expressa a reserva da lei para colocar o “Estado em ação.” (BUCCI, 2006)

Trata-se do caráter prospectivo da norma jurídica, materializado no Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) – voltada para o futuro - para estabelecer o cumprimento dos objetivos nele traçados.

Essa orientação, por se tratar de diretrizes com objetivos prospectivos, representam a viabilidade de cumprimento no marco temporal, de políticas dirigidas à realização dos objetivos do plano a médio e longo prazo.

⁷¹ No artigo 8º a lei conceitua as diferenças entre uma e outra:

“II – ciclovia toda pista destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, separada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada aos pedestres;

III – ciclofaixa toda faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, demarcada na pista de rolamento ou nas calçadas por sinalização específica;”

⁷²Art. 19 – Todos os projetos de construção ou expansão das vias públicas integrantes da Rede Ciclovitária Estrutural deverão incluir a implantação do sistema ciclovitário previsto, com toda a sinalização horizontal, vertical e semafórica necessária.

§ 1º – Nos casos em que a implantação da via implicar construção de pontes, viadutos ou abertura de túneis, tais obras também deverão ser dotadas de sistemas ciclovitários integrados ao projeto.

⁷³ Atente-se, no entanto, que alguns projetos inseridos na Matriz-Copa (2014) não obedeceram aos requisitos do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), muito menos adequaram-se às diretrizes previstas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pode ser citado o projeto de construção da Passagem Subterrânea Viária da Rua Anita Garibaldi sob Av. Carlos Gomes, orçada em R\$ 11.556.333,47 (onze milhões, quinhentos e cinquenta e seis mil e trezentos e trinta e três reais), que sequer contempla a infraestrutura ciclovitária com sinalização horizontal, vertical e semafórica necessária à circulação de bicicletas.

Para além das disposições normativas já apresentadas, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) ainda dispôs de cinco anexos, que integram a legislação e complementam as normativas, para a execução da política ciclovitária no município.⁷⁴

É relevante ressaltar a presença do elemento integrador que caracteriza os planos, tendo em vista a necessidade do diálogo entre o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), até como forma de aplicação ordenadora no espaço urbano.

É possível identificar, no plano, a macropolítica de desenvolvimento urbano estruturado, no propósito de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, para atender a sustentabilidade e dotar o espaço urbano das estruturas necessárias para a mobilidade urbana por bicicleta.

Ao estabelecer um marco regulatório sobre o ordenamento territorial, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), a Administração Pública Municipal garantiu o suporte normativo-legal para intervir no espaço urbano, a fim de dotar infraestruturas específicas ao estímulo dos modos de transporte ativo.

Desse modo, ao transformar-se em norma legal, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) garantiria - em tese - sua implementação pela Administração Pública Municipal, independentemente do partido político que estivesse à frente da gestão do município. Com efeito, o princípio da norma legal impõe à realização dos comandos legais, impondo o agir do Estado para a formulação de políticas ciclovitárias.

Cumpram porém ressaltar que se trata de uma mera suposição, na medida em que as prioridades e a conjunção política são resultados das preferências políticas.

Registre-se que o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) continha um padrão ousado para sua realização, pois projetava construir uma rede com 395 km de ciclovias na cidade e outras infraestruturas, contendo muitas ações em detrimento de pouca capacidade de investimentos por parte da Administração Pública Municipal, o que acabou por se tornar uma promessa inócua.⁷⁵

⁷⁴ Fazem parte do Plano os seguintes anexos: i) Anexo 1, contém mapas e desenhos geográficos da área urbana da cidade; ii) Anexo 2, apresenta as tabelas descrevendo individualmente as Vias da Rede Ciclovitária Estrutural que deverão receber as infraestruturas ciclovitárias; iii) Anexo 3, apresenta os desenhos dos perfis para vias com infraestrutura ciclovitária; iv) Anexo 4, apresenta os padrões para dimensionamento de bicicletários; v) Anexo 5, estabelece os padrões para contrapartida de empreendimentos de impacto urbanos.

⁷⁵ Em 2011, um estudo no instituto de pesquisa Mobilize, avaliou cinco indicadores sobre o nível de mobilidade urbana sustentável (i) porcentagem de ônibus municipais acessíveis a pessoas com

Se, por um lado, a Administração Pública Municipal não foi capaz de implementar minimamente os projetos contidos no plano, por outro, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) sequer chegou a condicionar as ações municipais no que tange à política de mobilidade urbana da cidade, preferindo realizar obras e ações em áreas que considerava mais rentáveis política e economicamente.

Nesse aspecto, o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), enquanto planejamento prospectivo, com base nos efeitos previstos pelo instrumento jurídico normativo, acabou por se tornar inócuo, uma vez que a vontade política é o principal elemento para desconstruir a cultura da “automovelcracia”. (GALEANO, 1996)⁷⁶

Verifica-se, assim, que o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) é o resultado da sistematização dos dados técnicos de mobilidade urbana, bem como da pressão exercida pelos movimentos ambientalistas e ciclistas de Porto Alegre.

Embora o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), materializado pela Lei Complementar n. 626 de 15 de julho de 2009, esteja caracterizada na tipologia das normas-objetivo (GRAU, 1978), que impõe ação finalista da Administração Pública para obedecer a programação prevista na reserva da lei, ela não cumpriu os objetivos previstos.

4.5 Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI): apontamentos sobre a sua implementação e a situação atual das políticas de mobilidade urbana por bicicleta em Porto Alegre

O Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) é o principal instrumento de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta da cidade de Porto Alegre, razão

deficiência física; ii) Mortos em acidentes de trânsito (por 100.000 habitantes) por ano; iii) Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário; iv) Razão entre a renda média mensal e a tarifa simples de ônibus urbano; v) Razão entre o número de viagens por modos individuais motorizados de transporte e o número total de viagens. Das treze capitais do Brasil avaliadas (Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Cuiabá, Goiânia, Brasília, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Natal, Fortaleza e Manaus), o resultado revelou que Porto Alegre se encontrava em 7º lugar com média de 3,5, exatamente por não ter investido na rede ciclovitária, já que possuía àquela época 7,1 km de ciclovias em toda a extensão da cidade.

⁷⁶ Esse termo foi elaborado por Eduardo Galeano no texto “Automovelcracia”, justamente para criticar a importância que o automóvel tem na sociedade atual, representando status, poder e felicidade, como sinônimo máximo do capitalismo e do individualismo. Para Galeano (1996): “Com o Deus de quatro rodas acontece aquilo que costuma acontecer com os deuses: nascem a serviço das pessoas, mágicos conjuros contra o medo e a solidão, e acabam pondo as pessoas a seu serviço. A religião do automóvel, que tem seu vaticano nos Estados Unidos da América, tem o mundo de joelhos a seus pés.”

pela qual é interessante fazer-se uma apresentação da situação das políticas no município.

É importante frisar que a proposta não é fazer uma avaliação da qualidade da malha cicloviária, mas antes apresentar algumas problematizações, a partir das recomendações do Manual de Planejamento Cicloviário do Geipot (2001) e da Nota Técnica do Parlamento Europeu sobre o *Fomento del Transporte en Bicicleta* (2010), acerca das atuais políticas desenvolvidas pela Administração Pública Municipal de Porto Alegre.⁷⁷

Note-se que em seis anos - período compreendido entre a aprovação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) e a Lei Complementar n. 744, de 28 de outubro de 2014, a cidade contava com 20 quilômetros de ciclovias, o que representava somente 4% do total de 395 km, previstos no plano.⁷⁸

Tais números são muito aquém, para que se apresentasse melhoras nas condições para quem usa a bicicleta como modal de transporte, assim como capaz de alterar a cultura de incentivo ao modal não motorizado na cidade.

Vale lembrar que os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), conjugados ao Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre, consistem em promover o uso da bicicleta como modal de transporte, constituindo as vias em espaços seguros e adequados para a circulação de bicicletas.

⁷⁷ Monzon e Dias (2014) desenvolveram uma pesquisa com a finalidade de identificar quais os fatores psicossociais (ou subjetivos) podem promover ou inibir o uso da bicicleta no campus Universitário de Madri. A proposta é construir, a partir da percepção dos usuários, com base nos critérios da largura da pista, condições de manutenção do pavimento, trajeto, arborização, iluminação, segurança, acidentes e sinalização, uma plataforma de avaliação e construção das infraestruturas.

⁷⁸ Apresentam-se as ciclovias de Porto Alegre, com base na ordem cronológica, assim como o nome ou localização, sua extensão e o quanto ela representa na integralização do Plano Diretor Cicloviário (PDCI) de Porto Alegre:

(1993) Ciclovía Ayrton Senna, em Ipanema, 1.250m, total de 1.250 m - 0,25%
 (2008) Ciclovía Eduardo Schann, na Av. Diário de Notícias, 1.650 m, total de 2.900 m - 0,59%
 (2010) Ciclovía Eduardo Schann, na Av. Diário de Notícias, 450m, total de 3.350 m - 0,68%
 (2011) Ciclovía da Restinga, 3.200 m e Ciclovía na Av. Nilo Wulf, 1.400m, total de 10.065 - 2,03%
 (2012) Av. Ipiranga entre Erico Verissimo e Azenha, 415 m, total de 8.365 m - 1,69%.
 (2012) Ciclofaixa da Av. Icaraí - 1.700 m – total de 10.065 m - 2,03%.
 (2013) Ciclovía da Sete de Setembro 585 m, total de 12.050 m - 2,44%.
 (2013) Ciclofaixa Av. Adda Mascarenhas de Moraes, 1.250m, total de 13.300m - 2,69%.
 (2013) Ciclovía José do Patrocínio, 880 m, total de 14.180m - 2,87%.
 (2013) Ciclovía Três Meninas, 1.650m, total de 15.830 m - 3,20%.
 (2013) Ciclovía Chuí, 650 m, total de 16.480 m - 3,33%.
 (2013) Ciclovía Juscelino Kubitschek, 1.100 m, total de 17.580 m - 3,55%.
 (2014) Ciclovía Ipiranga - até Silva Só, 1.000 m, total de 18.580 m - 3,76%.
 (2014) Ciclovía Vasco da Gama/Irmão José Otão, 1.300 m, total de 19.880 m - 4,02%.
 (2014) Ciclovía João Telles/Barros Cassal, 600 m, total de 20.480 m - 4,14%.

O Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) determinou a implementação progressiva da estrutura ciclovitária, especialmente em áreas com alto índice de acidentalidade e maior uso de bicicletas, o que foi - e tem sido - ignorado pelo governo municipal, o qual optou por promover ações cosméticas, meramente performáticas nas áreas centrais da cidade.

Além disso, estratégias de mobilidade sustentável devem priorizar o transporte não motorizado e coletivo frente ao transporte individual motorizado, o que também não se identifica ao examinar as políticas desenvolvidas pelo governo municipal.⁷⁹

O próprio Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), no seu artigo 27, define que a rede ciclovitária estrutural deve ser realizada com base nos critérios da: i) acidentalidade; ii) atendimento aos eixos com maior demanda; iii) geração de benefícios sociais com o fim de estimular as regiões com pouca demanda, e iv) formação de uma rede ciclovitária abrangente e conectada.

O critério representado pelo número de acidentes com pessoas que fazem uso da bicicleta é prioritário para a implantação da infraestrutura ciclovitária, uma vez que a segurança de quem pedala é um fator determinante para o estímulo e incentivo à mobilidade urbana por bicicleta (GEIPOT, 2001). Até porque as políticas ciclovitárias tem por objetivo garantir a segurança e a integridade do usuário da bicicleta.

Considerando esses critérios eminentemente técnicos, apontados pela lei que instituiu o plano, verifica-se uma completa inversão de prioridades na execução da política ciclovitária na cidade de Porto Alegre.

Dos dados catalogados no ObservaPoa, é possível perceber um incremento do número de acidentes envolvendo ciclistas em distintos anos, assim como a intensificação do uso da bicicleta, especialmente nas áreas periféricas da cidade. Mas, também, pode-se notar a correlação existente entre insegurança e pobreza, apresentada por alguns bairros (Sarandi, Rubem Berta, Belém Novo, Restinga), com os maiores índices de acidentes e aqueles que possuem menores taxas de IDH.⁸⁰

⁷⁹ Dos oito projetos previstos na Matriz de Responsabilidade para a Copa de 2014, apenas dois beneficiam diretamente o transporte coletivo público: a introdução de um sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT) e o monitoramento dos corredores de ônibus. Todos os demais tinham por objetivo alargamento e ampliação de vias, além da construção de trincheiras (túneis entre avenidas).

⁸⁰ Observatório da Cidade de Porto Alegre (ObservaPoa) é o sistema que armazena informações georeferenciadas sobre o município de Porto Alegre, trazendo informações sobre as políticas desenvolvidas pela Administração Pública. O ObservaPoa monitora os acidentes envolvendo a bicicleta ocorridos na cidade por bairro e por região, o que serve como uma ferramenta importante para o planejamento ciclovitário, indicando os locais prioritários e necessários para intervenções urbanas por parte da Administração Pública Municipal.

Significa dizer que a rede cicloviária não atende ao seu público preferencial, a qual a bicicleta ganha mais importância como modal de deslocamento, que são exatamente a classe trabalhadora nas áreas periféricas do município de Porto Alegre.

Segundo dados do ObservaPoa, os maiores índices de acidentalidade envolvendo bicicletas concentram-se nas regiões da Avenida Ipiranga, Bento Gonçalves e Assis Brasil, com mais de quarenta acidentes, inclusive ocorrências fatais. Os registros quantificam em um acidente por dia, além de uma morte por mês, nas regiões mencionadas. (PDCI, 2008, p. 17)

Esses números são alarmantes, impondo intervenções urgentes para reduzir tais ocorrências, seja com a segregação ou não da pista, redução de velocidade ou sinalização viária.

Embora esses sejam os locais com maior número de acidentes registrados, o governo municipal insiste em implantar os trechos de ciclovias em áreas centrais, desconsiderando não apenas as diretrizes e objetivos do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), mas também violando as normas nele expressamente contidas.

Em compensação, observa-se que, das 265 vias indicadas pelo Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), que deveriam receber as ciclovias, somente 12 obtiveram a estrutura cicloviária. Além do mais, dos 395 km inicialmente previstos pelo plano, atualmente a cidade possui somente 42 km de malha cicloviária, o que representa 8% do total garantido em lei.

Segundo informações da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), que é a empresa responsável pela formulação, execução e planejamento das ciclovias, a cidade conta atualmente com os seguintes trechos: i) Ciclovia Ipanema (Ciclovia Ayrton Senna da Silva): 1,2 km de extensão; ii) Ciclovia da Diário de Notícias (Ciclovia Eduardo Schaan): 2 km de extensão; iii) Ciclovia da Restinga: 4,6 km de extensão; iv) Ciclovia José do Patrocínio: 880 metros de extensão; v) Ciclovia Sete de Setembro (Centro): 585 metros de extensão; vi) Ciclovia da Avenida Adda Mascarenhas: 1,2 km de extensão; vii) Ciclovia da avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira: 1,1 km de extensão; viii) Ciclovia Estrada das Três Meninas: 1,65 Km de extensão; ix) Ciclovia Avenida Chuí: 650 metros de extensão; x) Ciclofaixa da Icaraí: 1,7 km de extensão; xi) Ciclovia Av. Erico Verissimo: 550 metros de extensão (trecho 1) e trecho 2 com 1,2 km; xii) Ciclovia Av. Silva Só/Mariante: 1,1 km de extensão; xiii) Ciclovia Sílvio Delmar Hollembach (Jardim Leopoldina) 400 metros de extensão; xiv) Ciclovia Loureiro da Silva: 1,8 km de extensão; xv) Ciclovia Vasco da Gama/Irmão

José Otão: 1,1 km de extensão; xi) Ciclovia General João Telles: 300 metros de extensão; xii) Ciclovia Barros Cassal: 300 metros de extensão.

Pode-se observar que a maioria das ciclovias listadas se encontram distribuídas em regiões centrais da cidade. Torna-se necessário alterar as prioridades.

Evidencia-se uma política mais performática, com efeito puramente político publicitário, na tentativa de agradar a opinião pública, do que propriamente interventiva no sentido de garantir o direito fundamental social ao transporte e constituir mudanças significativas na mobilidade urbana na cidade.

Nessa perspectiva, as políticas de mobilidade urbana promovidas pelo governo municipal, em vez de promover o acesso e a democratização do espaço urbano, têm potencializado ainda mais a exclusão social de quem mora nas áreas periféricas da cidade, especialmente do jovem pobre.

Esse fenômeno é o que Harvey (2012) denomina de urbanização do capital, a qual o capital especulativo financeiro é quem dita as regras ao poder político, capturando-o e comandando quais, como e onde devem ser feitos os investimentos públicos nas cidades.

Há muito mais chances da população que reside nas áreas periféricas aderir ao modal da bicicleta, primeiro porque há uma demanda reprimida na medida em que muitas pessoas que nele moram já se deslocam com esse modal não motorizado, e em segundo, como o transporte público é caro e de má qualidade, torna-se muito mais fácil a migração para o uso da bicicleta, que é mais econômica e acessível.

Encontram-se as condições favoráveis para se utilizar a bicicleta, ao reunir a estrutura adequada e a necessidade dos usuários em deslocar-se econômica e rapidamente. No entanto, para além do critério da acidentalidade, prevista no artigo 27, o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) não estabelece como critério de preferência na implantação da malha cicloviária, o elemento econômico.

Pode-se apontar a necessidade de implantar estruturas cicloviárias nas Avenidas Sertório, Restinga e Ipiranga, na medida em que constituem os canais de deslocamento prioritário da classe trabalhadora, que não possui carro nem outra alternativa de mobilidade urbana e usa a bicicleta como meio concreto de mobilidade.⁸¹

⁸¹ Segundo dados do Estudo do Plano Cicloviário, a renda é um elemento de estímulo ao uso da bicicleta nos espaços urbanos. A pesquisa EDOM entrevistou 15.291 ciclistas e identificou o perfil econômico de quem usa a bicicleta como forma de deslocamento diário. Ciclistas sem renda e limite

É preciso registrar que, avaliar políticas de promoção da mobilidade urbana por bicicletas somente com base na quantidade de infraestruturas cicloviárias, torna-se um equívoco. Existe uma série de aspectos complementares que devem ser levados em conta. Segundo Sanz (1999), estratégias aplicadas com sucesso em países da União Europeia e nos Estados Unidos, não estão centradas apenas na oferta de infraestrutura cicloviária, mas devem ser estendidas ao contexto social, como forma de influenciar o comportamento das pessoas, de modo a conseguir mudar os hábitos de mobilidade. (ITDP, 2011).

Para além dessa estrutura, visa-se apresentar as políticas de estímulo à utilização da bicicleta na cidade. Nesse aspecto, o sistema de compartilhamento de bicicletas é uma política altamente exitosa, que tem apresentado resultados muito satisfatórios, não apenas na União Europeia e nos Estados Unidos, mas também no Brasil.⁸²

Porto Alegre conta com o sistema BikePoa, serviço público executado por meio de Termo de Concessão de Uso à iniciativa privada desde 2012, quando a título experimental ofereceu 280 bicicletas, dispostas em trinta estações na cidade. (PORTO ALEGRE, 2017)

Atualmente, o sistema encontra-se em fase de mudanças, contando com quarenta estações e 500 bicicletas disponibilizadas para compartilhamento, das 6 às 22h. (PORTO ALEGRE, 2018) É importante registrar que o sistema conta com 212.822 mil usuários devidamente cadastrados, o que equivale, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a 13% da população da cidade de Porto Alegre. (PORTO ALEGRE, 2018)

de até R\$ 500,00 (quinhentos reais) representam praticamente 50% de todos os ciclistas entrevistados. Para aqueles que recebem de R\$ 500,00 a R\$ 1.500,00 o número equivale a 35,7% dos entrevistados. Para o caso da bicicleta, mais de 70% são de renda baixa e média, sendo esta uma característica dos usuários atuais deste modo de transporte. Para o total de viagens, quase 73% dos usuários têm renda inferior a R\$1.500,00. Os números demonstram que quanto maior a renda do entrevistado, menor o número de ciclistas. (PORTO ALEGRE, 2008, p. 46)

⁸² A maioria das cidades da Espanha contam com pontos “de aluguel”, isto é, aluguel de bicicletas como alternativa para pequenas distâncias. Esse serviço, normalmente, está próximo a estações de ônibus, bondes, trens, metrô ou locais de grande movimento de pedestres. Burgos possui o *Bicibur*, que é sistema integrado entre o transporte coletivo e o aluguel de bicicletas. Por meio de um cartão magnético, permite-se retirar as bicicletas compartilhadas nas 23 estações espalhadas pela cidade. O serviço oferece descontos para quem coloca créditos antecipados no sistema. Por sua vez, Barcelona implantou o sistema de aluguel em 2007, com 200 bicicletas, em 14 pontos diferentes. Em fevereiro de 2008 o atendimento já estava ampliado para 3000 bicicletas distribuídas em 257 locais de retirada e mais de cem mil usuários cadastrados. Atualmente conta com 400 estações, dessas, 40 estações são de empréstimos de bicicleta elétrica, permitindo que pessoas com mobilidade reduzida possam se deslocar.

As “laranjinhas” - como foram apelidadas as bicicletas públicas pela população - têm tido um papel importante na mudança de comportamento de como se deslocar nos espaços urbanos centrais da cidade, tanto que recentemente, comemorou-se um milhão de empréstimos de bicicletas compartilhadas.⁸³

Essa política vem gradualmente se consolidando como uma alternativa de mobilidade urbana na cidade. Se, no início da operação do sistema a procura pelas estações se concentrava nos horários não comerciais (18 às 20h) e nos finais de semana, a partir dos últimos dois anos (2016-2017), a maior procura tem sido exatamente nos horários comerciais e nos dias de semana, o que demonstra uma mudança no comportamento dos usuários. (PORTO ALEGRE, 2017)

Embora a política de compartilhamento de bicicletas públicas seja interessante, ela representa um recorte social muito grande, já que os serviços são prestados com base em um cadastro formalizado por meio de aplicativos alocados na internet, e seu pagamento somente é aceito por meio de cartão de crédito do usuário.

Esse elemento é um fator excludente por natureza, na medida em que a maioria dos jovens não dispõem de cartão de crédito, muito menos de smartphone conectado à rede de internet. Do mesmo modo, a tarifa cobrada pelo serviço é alta para o padrão médio da classe trabalhadora, o que pode inviabilizar o acesso do jovem ao serviço de compartilhamento.⁸⁴

É preciso considerar que muitos jovens não dispõem de condições mínimas para sequer satisfazer suas necessidades básicas, o que revela o alto nível de exclusão social ao qual estão submetidos. Sabe-se que os fenômenos da pobreza e da desigualdade interferem de modo mais efetivo sobre a vida de determinados jovens no espaço urbano. Aliás, há diversos estudos que demonstram o grau de vulnerabilidade social com que a maioria dos jovens brasileiros está imersa em razão da ausência de políticas públicas.

Em muitos casos, significa dizer que a opção pelo modal da bicicleta não é feita por motivações ecológicas, nem ideológicas, mas porque seu uso se traduz em economia direta. É a situação de inúmeros jovens que residem na periferia e se

⁸³ Segundo dados da EPTC, desde o início do projeto, somente com a substituição dos modais motorizados para o uso do sistema de bicicletas compartilhadas, estima-se que deixou de emitir 350 toneladas de CO₂ na atmosfera, melhorando a qualidade do ar e contribuindo para a sustentabilidade da cidade. (EPTC, 2017)

⁸⁴ O custo do serviço é de R\$ 8,00 (oito reais) ao dia; R\$ 15,00 (quinze reais) para três dias; de R\$ 20,00 (vinte reais) mensal; R\$ 160,00 (cento e sessenta) por ano.

encontram desempregados, necessitando se deslocar pela cidade, seja para buscar seus direitos, seja para encontrar trabalho.⁸⁵

Santos (1998), associando a temática da exclusão e a segregação espacial, refere que os pobres – diante da impotência frente ao mercado - se tornam prisioneiros do lugar.

Desse modo, a simples existência do serviço e a sua não possibilidade de acesso, viola qualquer possibilidade de exercício do direito ao transporte, como se viu anteriormente. Logo, os serviços de compartilhamento de bicicletas são eminentemente seletivos, na medida em que o perfil dos seus usuários se classifica em classes média e média alta.

Assim, a política de compartilhamento de bicicletas - que não pode ser considerada pública - pode colaborar no sistema de mobilidade, ao reduzir o número de veículos automotores na cidade, mas em nada resolve os problemas de mobilidade de pessoas que não possuem condições de custear o plano.

Outro fator, que compromete o acesso aos serviços das bicicletas compartilhadas, é o fato das quarenta estações se localizarem nas áreas centrais e emergentes da cidade.⁸⁶

Inexistir os serviços nos bairros periféricos retrata o caráter elitista do sistema que, mais uma vez, penaliza aqueles que mais necessitam do transporte para o cumprimento dos seus direitos. Vale dizer que, esse modelo de cidade excludente,

⁸⁵ Cassab (2010), realizou pesquisa com jovens de periferias de Juiz de Fora (MG), para identificar quais os usos que os jovens fazem da cidade. Por onde andam, como andam e como se apropriam das cidades em seus trajetos? Uma das respostas sinaliza o seguinte: “Se de um lado a rua, para esses jovens, é algo atraente, onde é possível ter acesso a coisas novas, encontrar amigos e familiares, paquerar e se divertir, buscar emprego, de outro as condições para estarem e circularem por ela são significativamente restritas. Isso porque, a circulação desses jovens, em grande medida, se reduz ao seu bairro e entorno, pois evitam ir a bairros de características distintas do seu, já que se sentem constrangidos.” (CASSAB, 2010, p. 88)

⁸⁶ Estação Praça da Alfândega; 2) Estação Redenção; 3) Estação Casa de Cultura; 4) Estação Praia de Belas; 5) Estação Iberê Camargo; 6) Estação Menino Deus; 8) Estação Mercado; 9) Estação Barra Shopping; 10) Estação Nacional; 11) Estação Usina do Gasômetro; 12) Estação Tesourinha; 13) Estação Zaffari; 14) Estação Câmara de Vereadores; 15) Estação Escola Parobé; 16) Estação Botafogo; 17) Estação Casa do Estudante; 18) Estação Largo Zumbi; 19) Estação da República; 20) Estação Região dos Tribunais; 21) Estação Planetário; 22) Estação Redenção UFRGS; 23) Estação Parque Harmonia; 24) Estação Hospital de Clínicas; 25) Estação Santana; 26) Jockey Club; 27) Estação Terminal Azenha; 28) Estação Opinião; 29) Estação Diário de Notícias; 30) Estação Cabral; 31) Estação Mostardeiro; 32) Estação Parcão; 33) Estação Encol; 34) Estação Praça André Forster; 35) Estação Botafogo; Estação Chuí; 36) Estação Colégio Júlio de Castilhos; 37) Estação Fernandes Vieira; 38) Estação Barros Cassal; 39) Estádio Beira-Rio e 40) Chuí.

representa a discriminação em relação a essas pessoas que se encontram isoladas em regiões periféricas, sem acesso aos principais serviços sociais.

Portanto, a lógica do mercado não pode imperar quando se trata de garantir o exercício dos direitos sociais fundamentais, notadamente o direito ao transporte, assegurado no artigo 6º da Constituição Federal de 1988, haja vista se tratar de um direito-meio. (BUCCI, 2006)

Do mesmo modo, outra medida operacional relativamente simples, muito orientada pelo Parlamento Europeu, é a moderação de velocidade (*traffic calming*), em vias urbanas com grandes concentrações de ciclistas e pedestres, aumentando a sensação de segurança e reduzindo o número de acidentes.

Esteves (2003, p. 51) define o *traffic calming*

como uma técnica (ou um conjunto de técnicas) para reduzir os efeitos negativos do trânsito, ao mesmo tempo em que cria um ambiente seguro, calmo, agradável e atraente. A abordagem vai mais no sentido de mudar o volume do tráfego e o comportamento dos motoristas, que passam a conduzir seus veículos de maneira mais lenta e adequada às condições locais do que adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado (*Devon County Council*, 1992). As ruas, com a utilização da técnica passam a ser mais seguras, calmas, ecológicas e a pertencer novamente aos moradores e visitantes do local e não de forma predominante aos fluxos de veículos e correntes de tráfego (Tolley, 1990a, 1990b).

Segundo o Manual de Planejamento Cicloviário do Geipot (2001, p. 21), requer-se a “adoção de medidas como a limitação do acesso e a redução da velocidade dos veículos motorizados em determinadas áreas da cidade, com vistas a aumentar a segurança dos componentes mais frágeis da circulação.”

A acalmia de tráfego é considerada o elemento chave para o incentivo ao uso do modal bicicleta. Destaque-se, nesse sentido, a Nota Técnica (2010, p. 50) do Parlamento Europeu, ao afirmar que “*La reducción del límite de velocidad evita la necesidad de utilizar badenes alomados u otros tipos de obstáculos de segregación entre ciclistas y conductores, que requieren importantes inversiones.*”

É importante observar, no entanto, que os limites de velocidade indicados pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) são superiores ao recomendado pela Organização Mundial de Saúde (OMS). Em Porto Alegre, por exemplo, o limite de velocidade é 60 km/h, muito superior ao recomendado pelos padrões internacionais, que se limita, em até 50Km/h, para as vias urbanas arteriais.⁸⁷

⁸⁷ De acordo com o Manual de Planejamento Cicloviário do Geipot (2001, p. 31), as vias arteriais são definidas como “Via geralmente com grande extensão, permite acesso a áreas diferenciadas do

Ressalte-se que os municípios têm competência para regulamentar questões envolvendo o interesse local, dentre eles está exatamente a gestão do trânsito.

Em áreas com grande movimentação de pedestres e ciclistas, como nos arredores de estações de transporte coletivo, a recomendação para o limite de velocidade é de 30 km/h, podendo chegar a 20 km/h em ruas compartilhadas. Os benefícios da adoção dessa medida são diversos, desde mudar o comportamento dos motoristas no ambiente viário, para aumentar a percepção da presença de pedestres e ciclistas, até reduzir o índice de acidentalidades no trânsito.⁸⁸

Segundo informações da Empresa de Transporte e Circulação (EPTC), a cidade conta com uma área de acalmia de trânsito no Bairro Cristal, e há a promessa de implantar em mais cinco áreas da cidade.⁸⁹ (PORTO ALEGRE, 2017)

Observa-se, assim, que a inserção do direito ao transporte no artigo 6º da Constituição Federal, por meio da Emenda Constitucional n. 90, de 15 de setembro de 2015, impõe ao Estado a formulação de políticas públicas de acessibilidade e mobilidade, capazes de garantir o pleno exercício deste direito-meio, em razão de estar conectado aos demais direitos sociais.

Ademais, significa dizer que, independentemente do modal de sua preferência, seja o transporte motorizado coletivo, seja o não motorizado, as juventudes querem dispor do direito ao transporte, assim como todos os demais cidadãos que se locomovem pelas ruas das cidades brasileiras.

Os movimentos ativistas, compostos majoritariamente por jovens, que reivindicam uma cidade mais humanizada e democrática, emergem do esgotamento do modelo baseado no deslocamento motorizado individual, transformando suas demandas em pautas políticas. Reflexo disso é a presença constante do debate acerca da mobilidade urbana atual.

Do mesmo modo, estilos de vida urbanos tornam-se mais aceitos entre jovens adultos, colocando menor ênfase no uso do automóvel enquanto símbolo de status. (DICK, 2015, p. 310). A bicicleta cumpre esse papel, pois é um meio de transporte de baixo custo, capaz de ampliar o acesso da população às oportunidades de trabalho,

território das cidades. Têm muitos cruzamentos, velocidade da corrente de tráfego variando entre 60 e 80km/h, grande número de veículos motorizados nos horários de pico e a presença de muitos veículos com grande tonelagem, como caminhões e ônibus.”

⁸⁸ Recentemente Madri adotou a velocidade de 30 km/h em toda as ruas com um único sentido, além de reduzir a 20 km/h nos bairros com calçadas ao mesmo nível da rua.

⁸⁹ Segundo informações apresentadas pela EPTC, após estudos de viabilidade técnica, as próximas áreas a receberem tais medidas são: i) Vila João Pessoa; ii) São Geraldo; iii) Rubem Berta; vi) São Sebastião.

lazer, equipamentos públicos e serviços existentes nas cidades, razão pela qual têm se popularizado tanto entre os jovens e na classe trabalhadora.

Vale dizer que o ato de usar a bicicleta tem se constituído um tema político nos últimos anos. Dentro desta perspectiva, houve um intenso processo de politização da juventude sobre questões como democratização dos espaços públicos. Ter o direito de poder transitar livremente pela cidade de bicicleta, com segurança e autonomia, é uma das reivindicações que os novíssimos movimentos sociais demandam em face do Estado, a partir do campo normativo do direito à cidade. Nesse sentido, não garantir o direito ao transporte (mobilidade urbana) é negar todos os demais direitos, afirmando-se a segregação e a separação que imobiliza e ao mesmo tempo despolitiza.

5 DO DIREITO AO ATIVISMO JUVENIL: A NOVA FACE DO FAZER POLÍTICO JUVENIL NO SÉCULO XXI

As sociedades modernas, nos últimos trinta anos, sofreram radicais transformações em um curto espaço de tempo. Processos como a queda do muro de Berlim, a globalização (BECK, 1998; SANTOS, 2001; BAUMAN, 2004; SASSEN, 2010), a mudança da Era Industrial para a Era Informacional (CASTELLS, 2001; SUBIRATS, 2011; CARDON, 2012; SHIRKY, 2012), as permanentes crises econômicas causadas pela volatilidade do capital financeiro, além dos movimentos contestatórios que modificaram o cenário geopolítico global, são elementos caracterizadores da complexidade que vivencia o século XXI.

A juventude, a partir da democratização da internet na virada do milênio, tem dialogado muito mais com a política não convencional (protesto, passeatas e ativismos) apresentando-se em novas expressões políticas e de engajamento, por meio de novos processos constitutivos, auto organizativos e de mobilização, que engendra na constituição dos novíssimos movimentos sociais, caracterizados por serem movimentos mais abertos, fluídos e horizontais, se comparado aos Novos Movimentos Sociais (NMS).

A questão, no entanto, perpassa também pela reflexão sobre os problemas intergeracionais, na medida em que a globalização e a Era Informacional, especificamente, a internet e as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC's), são os fios condutores das transformações sociais, comportamentais e culturais, notadamente das novas gerações e, especialmente as gerações Y e Z, que são altamente digitalizadas.

O movimento Massa Crítica (MC), de Porto Alegre, composto majoritariamente por jovens, pelas características que apresenta, enquadra-se na categoria que Castells (2012), Juris, Pereira e Feixa (2012) Subirats (2015b) e Gohn (2016) denominam como novíssimos movimentos sociais frente as condições de ação, eminentemente interativa e comunicativa entre os participantes.

5.1 Globalização, Era Informacional e juventude: as novas expressões políticas no século XXI

O mundo contemporâneo tem se transformado constantemente de maneira acelerada, afetando as mais diversas esferas da vida e produzindo um forte impacto na produção da subjetividade, especialmente dos jovens que, diante da fase de transição no decorrer do seu desenvolvimento, vivem tempos de indefinições e incertezas.

Castells (1999), identificou esse período pós-industrial como a Era Informacional, em razão do advento da criação da internet, que permitiu formas de comunicação instantânea, aproximando fronteiras.

A globalização e a Era Informacional modificaram completamente valores, compreensões, identidades e poderes, caracterizando-se, sobretudo, a desordem e a fenômenos mistos, que se mantêm em constante mutação em redes fluidas que reduziram a distância tempo-espço.

la aceleración de la globalización se ha visto impulsada sobretudo por el desarrollo de unos tecnologías de información y la información que han identificado la velocidad y el alcance de las interacciones que establecen las personas por todo el mundo.(GIDDENS, SUTTON, 2014, p. 160)

As Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), alimentam com dados e comandos toda a cadeia produtiva global, desde a área industrial, passando pela área de sistemas burocráticos. Essas novas tecnologias digitais reduzem os custos de comunicação e produção de conhecimento, ao mesmo tempo em que a internet incorpora as dimensões de comunicações organizativas interligadas em redes, acelerando as relações sociais.

Trata-se dos sistemas de interconexão, que fundamentam a estrutura da comunicação interligada a redes multidimensionais, sendo os jovens os fios elementares dessa teia.

Rede é um conjunto de nós interconectados. Nó é o ponto no qual uma curva se entrecorta. [...] A topologia definida por redes determina que a distância (ou intensidade e frequência da interação) entre dois pontos (ou posições sociais) é menor (ou mais frequente, ou mais intensa), se ambos os pontos forem nós de uma rede do que se não pertencerem à mesma rede. [...] Redes são estruturas abertas capazes de expandir de forma ilimitada, integrando novos nós desde que consigam comunicar-se dentro da rede, ou seja, desde que compartilhem os mesmos códigos de comunicação (por exemplo, valores ou objetivos de desempenho). (CASTELLS, 1999, p. 498)

Compreender o conceito de rede é fundamental para entender as possibilidades trazidas pela internet aos jovens e aos movimentos sociais, na perspectiva de produzir a ação coletiva na esfera política.

Para Castells (2001), o paradigma tecnológico que viabiliza a rede, funda uma nova lógica de sociabilidade que se revela na maneira que nos relacionamos com o tempo e o espaço e, respectivamente, com os referidos indivíduos que nele se encontram.

A sociedade chegou a tal ponto que toda a sua estruturação e organização está fundamentada nas relações informacionais, modificando profundamente as relações sociais e comportamentais. (CASTELLS, 1999)

Nesse contexto tecnológico, a comunicação torna-se uma forma de poder. (CASTELLS, 1999) Com a passagem das tecnologias analógicas para as digitais, a revolução dos fluxos comunicativos tornou-se cada vez mais possível e realizável, pois está a caracterizar a Era Hiperdigital, tendo em vista a consolidação da web 2.0, cuja velocidade e capacidade de interação é muito maior do que a de hoje. (FEIXA, PLANELLS, MAS, 2015)

Essa parafernália tecnológica modificou, em pouco tempo e de forma tão profunda, comportamentos individuais, coletivos e organizativos da sociedade como um todo, mas especialmente dos jovens, afetando-lhes a fase de suas transições (ciclos de desenvolvimento).

As transformações causadas pela globalização e pela Era Informacional “*Además de nuestra forma de pensar, también ha cambiado el contenido de las ideas.*” (GIDDENS, SUTTON, 2014, p. 157)

É possível observar que os valores, conceitos e compreensões das novas gerações são muito distintos das gerações que as antecederam, em razão do contexto tecnológico, social e econômico no qual o jovem está submetido contemporaneamente.

Em uma conjuntura de intensas mudanças sociais, culturais e tecnológicas torna-se urgente compreender as ações e sentidos com as quais as juventudes vêm dialogando, apropriando e desenvolvendo as expressões políticas de maneira inovadora.

Nesse aspecto, pode-se mencionar a pesquisa de Barreiro (2017), que investigou as consequências da crise financeira do *subprime* de 2008 na Espanha, reestruturando todo o sistema de intervenção estatal, com base na política de

austeridade e corte em políticas sociais, essenciais à manutenção da qualidade de vida.

A pesquisa suscitou - e tem suscitado - um enorme debate não apenas na academia, mas especialmente na sociedade espanhola.

Segundo Barreiro (2017) a crise econômica aliada à revolução tecnológica foram as principais causas desse processo que promoveu uma fratura na sociedade espanhola.

Para Barreiro (2017) a crise financeira do *subprime* de 2008 deixou um país dual dividido entre acomodados e empobrecidos, além da divisão que provoca a revolução tecnológica entre digitais e analógicos.

Dessas duas sociedades, a partir dos indicadores de situação econômica e digitalização, Barreiro (2017) construiu - o que ela denominou de sociedade *cuadrúpede* - quatro categorias: i) digitais-acomodados; ii) digitais-empobrecidos; iii) analógicos-acomodados e; iv) analógicos-empobrecidos.⁹⁰

Dentre outras questões, Barreiro (2017) destaca que a política também foi alterada com o advento das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), principalmente a forma de se fazer política e de receber política – mas não como verdadeiramente se poderia transformar.⁹¹

Frise-se, neste aspecto as pesquisas acadêmicas, a partir de distintas abordagens e enfoques metodológicos, desenvolvidas nos últimos anos sobre a

⁹⁰ Os digitais-acomodados respondem a um padrão comum de jovem, mais ou menos parecido, que tem uma visão de mundo muito semelhante porque compartilham das mesmas informações. Eles representam a maioria. Já os analógicos-acomodados são aquelas pessoas que estão fora da internet ou muito atrasados tecnologicamente. Possuem uma situação econômica confortável e tendem a ter uma postura mais conservadora em relação à política e às situações sociais. Trata-se de uma pequena parcela da população. Os digitais-empobrecidos são parte da população que sofreu com a crise econômica, reduzindo sua capacidade de consumo e sua situação econômica, perda do emprego, ou mesmo encontra-se sem perspectiva de futuro muito melhor. Por fim, os analógicos-empobrecidos acreditam que as coisas estão mudando muito rapidamente. Para essas pessoas o futuro lhes dá medo e sentem-se vulneráveis em um mundo que já não entendiam, mas a globalização potencializou esse sentimento de indefesa.

⁹¹ Segundo dados da pesquisa, 75% das pessoas utilizam a internet cotidianamente, enquanto 25% não o fazem. No universo das que usam, há diversas categorias, desde os muito avançados, caracterizados principalmente pelas novas gerações, até os considerados analfabetos tecnológicos, que mesmo com dificuldades façam uso das plataformas virtuais. Outra curiosidade da pesquisa é a análise política que Barreiro (2017) faz sobre a influência da tecnologia sobre a política partidária espanhola. Segundo Barreiro (2017), na Espanha analógica o bipartidarismo é hegemônico, oscilando entre o PP (Partido Popular) e o PSOE (Partido Socialista). Entretanto, com a inclusão da sociedade digital, surgem novos partidos baseados em práticas digitais (*Podemos* e *Ciudadanos*), que rompem com o bipartidarismo espanhol, constituindo-se um novo cenário político-partidário. A televisão, apesar da invasão tecnológica dos smartphones, segue sendo assistida por quase 75% das pessoas entrevistadas, independente da categoria classificada.

participação política juvenil e sua disposição em participar dos modelos democráticos. (CASTRO, 2008; BAQUERO, BAQUERO, 2012)

Schmidt (2001), analisa o papel da juventude brasileira no processo de construção de uma cultura política, ancorada por valores democráticos na virada do milênio, já considerando a globalização e as transformações tecnológicas.⁹² Em sua conclusão constatou, dentre outras questões: i) alto grau de insatisfação da sociedade com o sistema político, mostrando-se indignados com a sociedade atual e com altos índices de desconfiança frente às instituições políticas e aos ocupantes de cargos públicos; ii) disposição dos jovens em participar pelas formas não-convencionais (movimento ecológico, direitos humanos, contra o racismo); iii) desconfiança a respeito dos agentes políticos e das instituições políticas (governo, legislativo, judiciário, polícia, forças armadas), o que é um elemento altamente nocivo para a consolidação democrática, além de acarretar o distanciamento dos cidadãos das atividades políticas e dos órgãos públicos. (SCHMIDT, 2001, p. 323-334)

Baquero e Baquero (2012) identificam uma mudança no comportamento político dos jovens, que antes se manifestava a partir da adesão a instituições políticas tradicionais (partidos políticos, sindicatos e movimentos estudantis) e, hoje, ocorre de maneira menos convencional, mediante novas formas de participação e ativismo político. Segundo Baquero e Baquero (2012), as razões para essa mudança relacionam-se com o sentimento de frustração da população, em relação à capacidade da categoria política apresentar respostas aos problemas sociais, de maneira a verdadeiramente melhorar a vida da população.

Okado e Ribeiro (2015), em pesquisa realizada a partir dos dados do Latinobarómetro⁹³, coletados em 1995, 2000 e 2005, relativos ao Brasil, identificaram que as atividades ligadas aos modos convencionais de política – especialmente ao processo eleitoral, vinculadas aos partidos políticos - são mais comumente ligadas aos adultos, assim como os jovens têm tendências maiores em se envolver em

⁹² Schmidt (2001) aplicou o método de *survey* a estudantes médios e a seus pais no ano de 1999, em dez cidades brasileiras (cinco capitais: Porto Alegre, Belo Horizonte, Goiânia, Recife, Manaus e cinco cidades de médio porte: Santa Cruz do Sul, Viçosa, Rio Verde, Arcoverde, Itacoatiara). Foram definidos 300 entrevistados nas capitais e 200 nas demais cidades.

⁹³ Latinobarómetro é uma pesquisa de opinião pública aplicada anualmente em 18 países da América Latina, em aproximadamente 20 mil entrevistas. A *Corporación Latinobarómetro* é uma ONG sem fins lucrativos, com sede em Santiago do Chile, e investiga o desenvolvimento da democracia, da economia e da sociedade em seu conjunto, usando indicadores de opinião pública que avaliam atitudes, valores e comportamentos.

atividades não convencionais institucionais – principalmente em se tratando dos protestos.

Em um contexto mais próximo da realidade local, Oliveira et al (2016) pesquisaram a participação política nas três capitais do sul do Brasil (Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre). O objetivo da pesquisa foi verificar quais eram as determinantes da participação dos jovens nas capitais do sul do Brasil, focalizando a participação política com alunos da escola pública e escola privada, na modalidade de participação online (*e-participação*) e offline (participação presencial), comparando-se como a internet influencia ou influenciou nas formas de ação política dos jovens.

Oliveira et al (2016) constataram que, embora não haja preferência pela modalidade não convencional e pelo ambiente online, há uma inter-relação muito forte entre elas, fortalecendo a participação dos jovens nessas modalidades.⁹⁴

Esse contexto de desinteresse pela política na sua modalidade convencional, não é um sentimento que se desenvolve somente no Brasil, mas tem se reproduzido basicamente com as mesmas características, nos mais diversos países de regime democrático, seja ele desenvolvido ou não, como demonstram as pesquisas na Espanha (ANDUIZA et al, 2010; SUBIRATS, 2015b), no México (REGUILLO, 2012; REGUILLO, 2017) e na Argentina (KOZEL, 1996; VOMMARO, 2013).

Arendt (2004), nesse aspecto, destaca que a desconfiança em relação à política é muito mais antiga do que a tradição da filosofia política. Para Arendt (2004), remonta-se a Platão e talvez até mesmo a Parmênides, e nasceram de experiências muito reais de filósofos com a *polis*. Significa, como forma de organização, o que entendemos hoje por política.

Cabe registrar que o discurso dominante, construído no século passado, de que o jovem é despolitizado, individualista e desinteressado pelo bem comum, ainda é reproduzido e persiste com relativa força na sociedade contemporânea. (SCHMIDT, 2001; BENEDICTO, 2015)

Benedicto (2015, p. 13), ao enfrentar o tema da suposta despolitização juvenil, destaca que a “*imagen del joven pasivo y desinteresado de todo lo que ocurre en el*

⁹⁴ Alguns dados interessantes trazidos pela pesquisa mostram que 56,1% dos jovens entrevistados em Curitiba, 55,6% em Florianópolis e 59,1% em Porto Alegre, acreditam que as redes sociais podem ser um local de participação política. Na participação offline, na modalidade eleitoral 92% dos jovens responderam não participar das atividades. Por sua vez, na modalidade protesto, 50,06% já participaram de uma a três atividades. (OLIVEIRA et al, 2016, p. 199-206)

ámbito político ha adquirido tal fuerza en el discurso social que se ha convertido en una de las señas de identidad de la juventud contemporánea.”

Assim, o interesse e envolvimento das juventudes nos processos democráticos têm oscilado de acordo com variáveis, tendo em vista alguns elementos conjunturais específicos, especialmente condições econômicas satisfatórias. Nesse aspecto, ressalte-se que as mobilizações do início de 2010, propagaram ao mesmo tempo sentimentos contraditórios, uma vez que a esperança prevaleceu sobre a perspectiva negativa da transformação social.

Essa compreensão tem se apresentado equivocada, na medida em que as juventudes, ao menos na última década, têm de certa maneira desconstruído alguns desses estereótipos, ao apresentar sinais de movimentações e mobilizações coletivas constantes. (ALVARADO et al, 2015; REGUILLO, 2012; BENEDICTO, 2015; BAQUERO, BAQUERO, 2012)

Nesse aspecto, um elemento determinante acerca da mudança de posição sobre a ação política das juventudes, nos últimos períodos históricos, relaciona-se com o componente geracional. (BENEDICTO, 2015; VALDÉS, SOTOMAYOR, 2017; FEIXA, LECCARDI, 2010; SCHMIDT, 2001)

Convém frisar que o discurso da despolitização, individualismo e desinteresse pela ação política foram construídos pelas gerações anteriores, em relação às gerações que as sucederam, com base na comparação entre as ações, práticas e comportamentos políticos de uma à outra. Significa dizer, nesse sentido, que a geração atual é responsável pela narrativa da geração passada, partindo-se da análise da sua experiência de vida e compreensões do seu aspecto histórico vivencial individual e coletivo.

Cabe registrar que tais diagnósticos têm sido desconstruídos nos últimos anos. Desde a virada do milênio, o mundo tem sido testemunha de um ciclo de protestos e reivindicações, com intensa participação das juventudes, ao levantar pautas como o limite à globalização, movimentos antiglobalização, democracia real, justiça social, solidariedade, ecologia profunda, entre outras questões inovadoras no século XXI.

Ortiz et al (2013), em pesquisa sobre as mobilizações e revoltas, identificaram e analisaram, entre janeiro de 2006 e julho de 2013, 843 protestos em 87 países, cobrindo ao todo mais de 90% da população mundial, tratando-se de um dos períodos de maior número de protestos na história, assemelhando-se ao período das

revoluções burguesas que atravessaram vários países europeus (1848), Revolução Russa (1917) e Maio de 68 (1968).

As constantes crises causadas pelo mercado financeiro, aumentaram a necessidade de intervenção estatal e reacenderam, nos últimos anos, cada vez mais, a desconfiança de que o neoliberalismo e o mercado sejam capazes de reestabelecer a igualdade e a justiça social.

Os recentes movimentos de rede, organizados na sua maioria por jovens - Primavera Árabe, *Occupy*, #YoSoy132, 15M e as jornadas de junho, mencionando-se somente aqueles que se tornaram mais visíveis, em razão da sua repercussão midiática, reacenderam a esperança transformadora no poder de mobilização que os jovens carregam consigo.⁹⁵

Embora o desejo de mudança social prevaleça sobre a ação do jovem, tem havido um distanciamento ainda maior em relação aos espaços de participação política convencionais, notadamente por preferirem os espaços informais, especificamente, as formas não convencionais de participação política. (SCHMIDT, 2001, SUBIRATS, 2011; BAQUERO, BAQUERO, 2012; RIBEIRO, 2012)

Destaque-se, nesse aspecto, que certas pautas de reivindicação tradicionalmente orientadas a partidos políticos, sindicatos e instituições clássicas representativas, cedem espaço a manifestações políticas com características de expressão pública inusitadas, artísticas e multitudinárias.

No Brasil, é notório o descontentamento com a categoria política. Essa decepção provém do desempenho deficiente dessas organizações, bem como da “constituição de cidadãos mais protagônicos e conscientes no sistema político.” (BAQUERO, BORBA, 2008, p. 02)

Tais formas de ativismo, mesmo sem se situar na esfera do campo político tradicional, buscam reclamar demandas específicas da categoria juvenil, transformando o espaço público e a cultura urbana em novas dimensões públicas do agir político.

⁹⁵ A Primavera Árabe envolveu os seguintes países: Egito, Iêmen, Líbia, Tunísia, Síria, Argélia, Jordânia, Mauritânia, Bahrein, e reclamavam por democracia, liberdade e melhores condições de vida. Na Europa (Grécia, Espanha, Inglaterra) e EUA, se manifestaram contra as consequências da crise econômica e o desemprego causado pelo mercado imobiliário. Na América Latina: no Chile a juventude reivindicava a educação pública, de qualidade e gratuita; no Brasil a luta era pelo passe livre e o direito à cidade e outras pautas fragmentadas; no México reclamavam contra a precarização das condições juvenis, além do alto índice de mortalidade de jovens.

As Tecnologias de Comunicação e Informação (TCIs), associadas ao processo de globalização, foram os ingredientes especiais para fazer emergir as novas formas de expressão política, nas quais as juventudes têm se destacado como os principais atores de transformação social.

Examinar essa questão é reconhecer que, um processo com dimensão política, na experiência subjetiva da nova geração, pode modificar radicalmente as estruturas democráticas, com base em novos paradigmas trazidos pela sociedade com o advento da Tecnologia de Comunicação de Informação (TCIs).⁹⁶ Nesta fusão de perspectivas, o jovem, com base nas referências de seu tempo, altamente tecnológico e virtualizado, procura construir modos de pensar, agir e reinventar soluções para problemas com os quais se encontra confrontado. (BAUMAN, 2011)

Passa-se de uma perspectiva centrada na ação coletiva, para uma perspectiva centrada exclusivamente na ação “conectiva”, em que as redes sociais se tornaram ferramentas estratégicas de mobilização e organização, em defesa de um objetivo. (CASTELLS, 2012; SUBIRATS, 2015b; SHIRKY, 2012)

Observa-se que a globalização e a Era Informacional, ao trazerem as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), modificaram valores, compreensões, identidades e poderes, especialmente a compreensão do jovem sobre a política, transmutando novas formas de ação no espaço público.

5.2 Ruptura geracional: o conflito de gerações na Era Informacional

Os debates contemporâneos sobre o declínio do interesse político, pelas juventudes, e as novas expressões políticas, têm sido ancorados com base na abordagem sobre o elemento do conflito intergeracional. Este conflito foi agravado pela substituição da Era Industrial pela Era Informacional, distanciando ainda mais uma geração da outra, em razão do constante incremento das tecnologias digitais.

Em tempos de rápidas transições e complexas mudanças, torna-se difícil acompanhá-las constantemente, ainda mais quando esse quadro envolve processos tecnológicos representados pela virtualização da vida.

⁹⁶ Chamam-se Tecnologia de Informação e Comunicação (TICs), as tecnologias para comunicação surgidas no contexto da Revolução Informacional, a partir da década de 1970 até a década de 1990, em que se popularizaram. As TICs são caracterizadas por horizontalizar o fluxo de informações e dados nas redes, permitindo comunicar-se de forma instantânea.

Contudo, o distanciamento intergeracional é um elemento considerado naturalmente aceito, uma vez que envolve uma gama de compreensões, contextos políticos, culturais e comportamentais específicos, relativos a cada geração. Focando-se esse aspecto tão somente no campo da política, é possível verificar que as gerações anteriores - os avós, por exemplo - possuíam uma compreensão distinta do que seus pais e por consequência seus filhos, pois envolve um conjunto de valores e compreensões específicos.

Esse debate tem tomado conta da agenda pública na Espanha, haja vista o distanciamento real existente entre o que foi proposto à nova geração, com o aprimoramento dos direitos assegurados pela Constituição Espanhola de 1978 e a estruturação do Estado de Bem-Estar, em políticas de educação, qualidade de vida e trabalho, com o que está sendo oferecido após a crise de 2008, potencializando-se ainda mais as incertezas sobre o futuro dos jovens.

Segundo Barreiro (2017), a nova geração de jovens, considerada a mais bem preparada de todas, tem a perspectiva de viver em condições piores do que seus pais. Enfim, esse é o elemento que conduz ao potencial conflitivo e divergente entre as gerações que coexistem atualmente.

Deve-se ter presente que os conceitos - apreendidos pelas gerações que as vivenciam - estão conectados ao contexto histórico em que são produzidos.

Evidencia-se, nesse sentido, que a ruptura geracional foi potencializada pela Era Informacional, que distancia ainda mais as linguagens entre as gerações que se constituem na contemporaneidade. Enquanto uma geração se desenvolveu na linguagem analógica, passando por processos de transição, a outra se constituiu na linguagem digital, tendo domínio pleno das tecnologias. Nesse aspecto, as perspectivas de mundo são completamente distintas de uma em relação à outra, especialmente em se tratando do campo da política e dos valores democráticos.

Significa dizer que as transformações sociais impactam na forma como as juventudes apreendem o contexto, ao caracterizá-los de acordo com o momento no qual estão envolvidos.

Parte-se de conceitos sociológicos do aporte de Ortega y Gasset (1923), Mannheim (1993), Bauman (1997), Schmidt (2001) Feixa e Leccardi (2010), Feixa (2017), Weller (2010), Bauman (2011) e Barreiro (2017), a fim de compreender os elementos intergeracionais que culminam no distanciamento entre uma geração e outra, aprofundando ainda mais a brecha geracional entre elas.

Embora essas teorias sobre gerações tenham sido desenvolvidos por contextos europeus e norte-americanos, assimilando contextos, realidades e conjunturas distintas daquelas enfrentadas na América Latina, principalmente no Brasil, elas têm sido aceitas e aplicadas ao tema intergeracional.

Nesse sentido, retoma-se o debate que havia sido realizado no início do século XX, reacendido na década de 1990, com a instituição da Era Informacional, mas principalmente a partir da crise do capital especulativo de 2008, que ampliou a distância entre uma geração e outra.

Para Feixa e Leccardi (2010), o que constitui uma geração é a marca de um mesmo processo histórico, que jovens da mesma idade-classe, pertencentes ao mesmo contexto histórico possam compartilhar, bem como das influências homogêneas da mesma época vivida. Devem, portanto, ser submetidos às mesmas influências culturais e políticas no aspecto da vivência temporal e epocal.

O conceito de geração tem sido normalmente utilizado com significados relacionados à idade biológica, representada pelo período de sucessão entre descendentes em linha reta, que são os pais, avós, filhos, netos e bisnetos.

Uma geração política é um conjunto de indivíduos, contemporâneos entre si, marcados por eventos políticos e sociais comuns, que adquirem uma identidade coletiva por compartilhar tais eventos. (SCHMIDT, 2001, p. 88)

Já para Margulis e Urresti (1996, p. 18) *“la generación alude a la época en que cada individuo se socializa, y con ello a los cambios culturales acelerados que caracterizan nuestro tiempo.”*

As gerações têm como marco cronológico o lapso de tempo equivalente a quinze anos, que equivale ao conceito formulado por Ortega y Gasset (1923), constituído no início do século passado, e que tem sido aplicado até os dias atuais.⁹⁷

⁹⁷ Na perspectiva de Augusto Comte, a duração de uma geração seria de aproximadamente 30 anos, em média, que representa o espaço de tempo necessário no qual ocorre a sucessão entre descendentes, ou seja, de substituição de uma geração à outra. Essa tem sido a noção clássica de formação entre uma geração e outra que a sucede, marcado pelo tempo em que o filho se torna pai, e o pai, avô. Mannheim (1993) nega a categoria biológica relacionada à idade, associando-se o termo geração à dinâmica das transformações sociais. Em resumo, Mannheim (1993), com o fim de superar o positivismo sobre o tema, sustenta que o que constitui uma geração não é a data de nascimento como marco temporal em comum, mas o processo histórico que uma parcela da população compartilha em comum.

Ortega y Gasset (1923), defendia que as pessoas nascidas na mesma época compartilhavam a mesma sensibilidade vital, oposta à geração anterior e à posterior, em uma perspectiva histórica.

Esta análise de Ortega y Gasset (1923) trouxe algumas incompreensões, haja vista que propugna uma perspectiva linear geracional, não considerando possíveis interrupções ao longo do processo.

Mannheim (1993) introduz os conceitos-chave para compreensão da questão intergeracional e suas problemáticas conflitivas, e desconstrói a ideia da geração como uma unidade concreta e coesa, explicando que podem haver dissidências de sujeitos que vivenciaram experiências semelhantes na mesma contemporaneidade.

Para Mannheim (1993), a entrada em um ciclo histórico conformava uma unidade geracional, que necessariamente não consistia em absoluto em uma adesão ao desenvolvimento de grupos concretos. Também justifica, com base em elementos empíricos, que a mera contemporaneidade não é suficiente para definir as características e posicionamentos de pessoas que a vivenciaram.

“Estas unidades generacionales podían representar diferentes corrientes de pensamiento ideológico y así mismo estar ubicadas en un mismo contexto histórico y ser parte de la misma etapa cronológica.” (MANNHEIM, 1993, p. 205)

Weller (2010) apresenta a posição geracional, a conexão geracional e a unidade geracional como as principais categorias geracionais, constituídas a partir dos estudos de Mannheim (1993).

A posição geracional não é um estoque de experiências comuns acumuladas de fato por um grupo de indivíduos, mas a possibilidade ou potencialidade de poder vir a adquiri-las. Isso significa dizer que as condições para as vivências já estão construídas, embora elas possam não ser usadas, razão pela qual podem nem ser despertadas.

Já a conexão geracional possui um vínculo concreto, caracterizando-se pela participação no destino comum dessa unidade histórico social. (WELLER, 2010) Nesta categoria, não basta participar potencialmente de uma comunidade com experiências em comum, mas é preciso estabelecer uma prática coletiva, seja real, seja virtual.

Ademais, a unidade geracional pode ser pertencente à mesma conexão geracional, condicionando-se em reações e perspectivas completamente distintas em relação a um determinado contexto social. (WELLER, 2010)

O nascimento em um contexto social idêntico, mas em um período específico, faz surgir diversidades nas ações dos sujeitos. Uma outra característica é a adoção ou criação de estilos de vida distintos pelos indivíduos, mesmo vivendo em um mesmo meio social. Em outras palavras: a unidade geracional constitui uma adesão mais concreta em relação àquela estabelecida pela conexão geracional. Mas a forma como grupos de uma mesma conexão geracional lidam com os fatos históricos vividos por sua geração (por exemplo, a ditadura militar no Brasil), fará surgir distintas unidades geracionais no âmbito da mesma conexão geracional. (WELER, 2010, p. 215)

Assim, as unidades de geração podem desenvolver perspectivas, reações e posições políticas em relação ao mesmo problema dado de forma distinta.

A categoria geracional parte de certa contemporaneidade ou simultaneidade, compartilhada por indivíduos que experimentam uma receptividade semelhante às mesmas influências, oriundas tanto de uma cultura intelectual quanto da situação político social vigente. (WELLER, 2010)

Ressalte-se que a unidade de geração é caracterizada pelas intenções primárias, documentadas nas ações e expressões dos grupos, que somente podem ser analisadas a partir de um determinado contexto concreto.

Segundo Feixa e Leccardi (2010), as descontinuidades podem cessar quando novos e grandes eventos históricos – ou mais frequentemente, quando lentos e não catastróficos processos econômicos, políticos e de natureza cultural – tornam o sistema anterior e as experiências sociais a ela relacionadas sem significado.

É preciso compreender o momento histórico em que se socializam as distintas gerações. Significa dizer que tais elementos contextuais, seja o momento social, econômico, político, podem ao mesmo tempo aproximar ou distanciar as relações entre gerações.

Nesse aspecto, resta importante contextualizar a atual conjuntura social e política, na medida em que contribui para explicar as distintas diferenças culturais entre uma geração e outra.

As gerações anteriores, na maioria das vezes, costumam identificar as diferenças com incompreensão, algo considerado característico dos conflitos geracionais, tendo em vista o critério valorativo no qual é sopesado as diferenças e aproximações.

Destaque-se que o significado social atribuído a um determinado instituto pode ser modificado com o passar do tempo, de acordo com o grau de importância que lhe atribui àquela geração, assim como simplesmente ser ignorado e esquecido, diante do contexto social, econômico ou político enfrentado.

Segundo Feixa e Leccardi (2010), a noção de geração foi construída a partir de três momentos históricos, em que se identificam a transposição geracional: o primeiro, a partir de 1920, no período entre guerras, quando houve uma reformulação das bases filosóficas sobre a noção de revezamento geracional (Ortega y Gasset, 1923; Mannheim, 1928); o segundo, na década de 1960, envolvendo inúmeros protestos, onde discutiu-se a teoria sobre a noção de conflito geracional, que está fundada na teoria do conflito (Feuer, 1968; Mendel, 1969); e o terceiro, a partir de 1990, com a democratização da internet, em que surgiu a ideia de sobreposição geracional, na qual a nova geração tem maior habilidade para lidar com novas informações. (Tapscott 1998; Chisholm, 2005).

É nesse aspecto que Bauman (2007) se refere ao conceito denominado de sobreposição geracional, para justificar que a Era Informacional, trazida pela revolução tecnológica e pela globalização, modificou completamente as concepções geracionais.

A tecnologia digital aprofundou as distâncias entre gerações, na medida em que a geração que sucede é mais habilidosa do que a anterior, na perspectiva inovativa.

la brecha digital es un fenómeno complejo que incluyen varias brechas interdependientes: la económica, la tecnológica, la de conocimiento - que preferimos designar competencia tecnológica e informática - la cultural que denominamos de competencia digitales culturales y la brecha política. (GUTIERREZ, 2012, p. 119)

Destaque-se nesse sentido que, pela primeira vez na história, os jovens pertencentes à geração atual estão em uma posição superior - no âmbito de conhecimento e técnica tecnológica - quer dizer, dominam a tecnologia de forma a se constituírem completamente autônomicos e suficientes em relação à geração anterior. (BAUMAN, 2011)

A contemporaneidade está enfrentando uma sobreposição geracional, tendo em vistas a descontinuidade marcada entre um período e outro, frente às coexistências parciais de um sistema e outro. (BAUMAN, 2011) Nesse caso em específico, observa-se que os sistemas analógicos e digitais, compostos pelos estratos de gerações, encontram-se em constante disputa.

Dessa maneira, o conflito intergeracional se apresenta com base nas dinâmicas sociais, políticas e culturais entre as gerações.

Há uma longa história de incompreensões recíprocas entre gerações, entre os 'velhos' e os 'jovens', e de conseqüente desconfiança mútua. Sintomas desse descompasso já foram percebidos em épocas bastante remotas. Mas a desconfiança entre gerações tornou-se muito mais visível em nossa era moderna, marcada por profundas, contínuas e aceleradas mudanças, característica dos tempos modernos e em contraste com os séculos anteriores. (BAUMAN, 2011, p. 19)

Identifica-se uma brecha geracional caracterizada pelas linguagens díspares, na medida em que a democracia contemporânea tem se desenvolvido na perspectiva analógica, enquanto as novas gerações transitam pela perspectiva da linguagem digital. (BAUMAN, 2007; BAUMAN, 2011; BARREIRO, 2017)

Destaque-se que o marco temporal que definiu essa sobreposição geracional foi a instituição da internet, pois é a partir dela que se inicia a Era Informacional, aprofundando a brecha geracional existente entre uma geração e outra, no aspecto comportamental e cultural.

A coexistência de gerações ao mesmo contexto epocal, especificamente no caso dos *Millenials* e dos *Centenials*, constituíram-se com subjetividades distintas a partir do advento da internet, tornando-se as relações sociais mais complexas e com menor interação.

Compreender as distinções, características e peculiaridades básicas das gerações e seu conflito intergeracional é importante porque permite entender a percepção da juventude no tempo-espaço.

Nesse aspecto, resulta significativo diferenciar as compreensões entre as gerações, como forma de evidenciar o conflito conceitual de uma geração em relação à outra. Para tanto, baseando-se em Schmidt (2001), Bauman (2011), Gutiérrez-Rubí (2015) e Feixa (2014), apresenta-se alguns indicadores das percepções das gerações *Baby Boomers*, X, Y e Z, que refletem diretamente na sua participação, interesse e ação sobre a política.

Baby boomers é a geração pós-guerra (1945-1967). As circunstâncias econômicas os exigiram ter que trabalhar e se sustentar precocemente. Tiveram uma juventude muito curta, pois foram obrigados a crescerem nas dificuldades e limitações que o momento histórico apresentou. Acreditaram que a instituição da família era o local da sua realização. E investiram seus desejos nos filhos.

A geração X (1968-1979), por sua vez, como resultado de um processo evolutivo progressivo, tiveram a situação econômica mais confortável. Focaram em seus trabalhos, acreditando que o sucesso profissional lhes traria reconhecimento

social. Tornaram-se consumistas, estressados e desacreditados por investirem em desejos imateriais que nem sempre se pode alcançar.

A geração Y (1980-1991) se desenvolveu em sistemas sociais completamente distintos, ao crescer em famílias que não se enquadram ao padrão tradicional, no qual o casamento é o elemento agregador. Também são conhecidos como a *Millennials*, por crescerem na virada do milênio. Do mesmo modo, as relações são constituídas por negociações e não mais por imposição da autoridade paterna. Por essa razão, talvez sejam tão mais abertos às diferenças. No aspecto laboral, apesar de ser a geração mais escolarizada e habilidosa até então, rejeita a perspectiva hierárquica tradicional, adaptando-se melhor em estruturas colaborativas e horizontais. Por esse motivo os caracterizam como desinteressados e descompromissados. (GUTIÉRREZ-RUBÍ, 2015)

Já a geração Z (1991-2010) é constituída por pessoas que nasceram com o advento da internet e da democratização das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), razão pela qual possuem alta capacidade de domínio das tecnologias. Também são conhecidos como *Centennials*, e se caracterizam por serem críticos, exigentes e autodidatas, além de não admitirem hierarquias. Assim como a geração anterior, preferem estruturas colaborativas e horizontais. É considerada a geração mais bem preparada de todos os tempos, tendo em vista sua alta escolarização e oportunidades. (GUTIÉRREZ-RUBÍ, 2015)

No processo de transição geracional pode-se observar, ao mesmo tempo em que o discurso da antipolítica – política institucional partidária - está muito presente na sociedade, ocorre um processo contínuo e silencioso de politização do cotidiano pelas novas gerações.

Nesse aspecto, é importante ressaltar que a política, a partir dos processos tecnológicos advindos das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), assume distintas configurações.

Vale dizer que cada geração, em razão do contexto político, social e econômico, possui uma compreensão muito particular sobre a política e o político, o que influencia diretamente não apenas na sua leitura de mundo, mas principalmente na sua ação.

É o que tem ocorrido com a política, na sua concepção ampla, de participação no espaço público, na medida em que tem sido desacreditada e vem, cada vez mais, perdendo credibilidade.

Essa explicação sobre as características geracionais contribui para compreender os desejos, sonhos e perspectivas de cada geração, conciliando-se o contexto histórico, a qual vivencia cada uma delas.

O que certas 'classes de idade' encaram como 'natural' - 'o modo pelo qual as coisas são', 'o modo como as coisas são normalmente feitas' e, portanto, como 'elas devem ser feitas' - pode ser visto como uma aberração, um estranho desvio de norma, talvez uma situação ilegítima e insensata - injusta, abominável, desprezível ou absurda, que exige completa revisão. (BAUMAN, 2011, p. 19-20)

Esse processo se apresenta um tanto quanto contraditório, de modo a haver um processo inverso de desinteresse pelo político ou de negação da política, e ao mesmo tempo, um processo de politização do espaço cotidiano pelas jovens gerações, transformando-as em ações politizadas.

Identifica-se, com isso, que a tecnologia digital aprofundou as distâncias entre uma geração e outra, o que se denominou brecha digital, na medida em que a sobreposição geracional - a geração sucessora é mais habilidosa do que a geração antecessora, na perspectiva inovadora - representa um risco às gerações anteriores.

As juventudes estão inseridas em contexto distinto de outras épocas, na qual a Era Informacional impõe novos valores, novos conceitos e conseqüentemente novas formas de expressões políticas.

Contudo, a política, a partir dos processos tecnológicos advindos das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), assume novas configurações em razão do contexto político, social e econômico e influencia diretamente a compreensão dos jovens, não apenas na sua leitura de mundo, mas principalmente na sua ação política.

5.3 As jovens gerações e a política: o processo de politização do cotidiano

A crise do modelo democrático representativo não é recente, muito menos passageira, pois vem se agravando desde a metade do século passado, com altos índices de abstenção política. (SUBIRATS, 2011; ANDUIZA, BOSCH, 2012; GIDDENS, SUTTON, 2014)

Giddens e Sutton (2014), acerca da crise democrática, perguntam “¿Las democracias en problemas?” e analisam alguns estudos sobre a participação da sociedade nos processos democráticos, especialmente na Europa.

Em uma pesquisa de longo prazo, Giddens e Sutton (2014) mapearam a participação da sociedade nas eleições britânicas entre 1945 a 2010, e concluíram que há “*un signo del descontentamiento que generan los sistemas democráticos consolidados es el descenso en la participación electoral.*” (GIDDENS, SUTTON, 2014, p. 1098)

Parece que las nuevas generaciones tienden a la menor participación. En las elecciones británicas de 2010, la participación fue del 76% entre los mayores de sesenta e cinco años, y de 73% de edad comprendida entre cincuenta y cinco años y sesenta e cuatro, frente a solo un 44% de los dieciocho a veinticuatro años (y solo el 39% en el caso de las mujeres de la misma franja de edad. (GIDDENS, SUTTON, 2014, p. 1100)⁹⁹

O rechaço da política institucional vivenciado na Grã-Bretanha se assemelha ao que ocorre atualmente no Brasil, não somente pelo crescimento da abstenção eleitoral nos últimos anos, mas especialmente pelo processo de desafeição da política.¹⁰⁰

A geração *Baby Boomers*, que lutou para conquistar a democracia e o direito de votar, por acreditar no sistema eleitoral representativo, se decepcionou ao não ser correspondida à sua expectativa no campo político.

Neste aspecto, as gerações que as sucederam, representadas pela X, Y e mais recentemente pela Z, desacreditaram do sistema político representativo tradicional.

O campo político institucional convencional, nesse aspecto, tem sofrido enormes contestações, vindo a perder sua importância nas sociedades contemporâneas, relegando-se ao descrédito e desconfiança da população, sobretudo da categoria juvenil.

Esse divórcio do cotidiano e da política se apresenta por dois motivos: o descrédito no campo da política institucional formal representativa e a crescente politização do cotidiano pelas novas gerações.

⁹⁹ Giddens e Sutton (2014) apresentam um gráfico demonstrando as enormes oscilações do comparecimento eleitoral na Grã-Bretanha. Pode-se observar a crescente democrática no período pós-guerra (1943-1950), com um percentual de 85%, mantendo-se estável (entre 70% e 75%) até 2001, data na qual tem-se o registro mais baixo de participação, com 59%. Cabe registrar que no período do pós-guerra, houve uma transição política paradigmática na Inglaterra, ao eleger o Partido Laboral, organização com profundas bases nas fábricas e periferias das cidades inglesas. A partir disso, começam várias transformações na economia, como a nacionalização dos serviços básicos, como a energia, estradas e a criação do Sistema Nacional de Saúde. Esse processo histórico está retratado no filme “O Espírito de 45” de Ken Loach.

¹⁰⁰ De acordo com pesquisas do Tribunal Superior Eleitoral (TSE), o nível de abstenção nas eleições presidenciais de 2014 foi o mais alto desde 1998. Em 2014, 19,4% do eleitorado brasileiro não compareceu às urnas - 27,7 milhões dos 142,8 milhões de eleitores no país. No pleito de 1998, o percentual foi de 21,5%. (TSE, 2015)

A desafeição contemporânea é o resultado do processo de deterioração da política partidária, baseada no sistema de representação-representado, que não mais legitima as ações políticas no espaço público.

o desencanto da juventude pela política pode ser explicado pela profissionalização da política, que passa a ser uma esfera instrumental, pragmática, baseada num cálculo das relações de meios e fins, podendo gerar, por parte dos jovens, reações de rechaço ao sistema ou de despolarização e apatia. (BAQUERO, BAQUERO, 2012, p. 22)

Destaque-se, nesse sentido, que uma das grandes questões envolvendo o regime democrático moderno reside no déficit de interação do modelo representativo, que compõe um misto de deliberação e voto. Ao contrário do modelo direto, em que não há delegação de poder a representantes, mas a participação efetiva nos canais de articulação entre o Estado e a sociedade.

Toda essa problemática, envolvendo os modelos atuais de conjuntura da força política partidária, aliado aos constantes escândalos de corrupção, ausência de parâmetros éticos e promessas não cumpridas, contribuíram sobremaneira para que as novas gerações perdessem o interesse em acompanhar o jogo institucional, muito menos em participar da macro política convencional. (BAQUERO, BAQUERO, 2012; CASTRO, 2008)

O tradicional modelo de política partidária convencional, no qual o voto, como elemento máximo de representação a ser exercido periodicamente a cada dois anos, foi quem sofreu o maior revés com o aumento paralelo do uso das redes sociais e dos recursos tecnológicos.

Diante de tais elementos, pesquisas como a formulada por Castro (2008), Ribeiro (2012) e Baquero e Baquero (2012), esclarecem porque o engajamento político partidário dos jovens é tão pouco frequente, e o real significado do rechaço ao espaço político é tão significativo no contexto brasileiro.

Ademais, é importante ressaltar que a geração atual, embora tenha vivido em um processo de consolidação da democracia e com o aumento de oportunidades sociais, foi socializada em uma cultura política com altos índices de rejeição institucional.

Nesse aspecto, a pesquisa Índice de Confiança na Justiça (ICJBrasil), revela que o índice de confiança dos brasileiros em relação aos partidos políticos é uma das

instituições menos confiáveis, no patamar de 7%, atrás das Forças Armadas (56%), da Igreja Católica (53%) e das Redes sociais (35%).¹⁰¹

Assim, o descrédito no campo do espaço público compromete a perspectiva de entender o significado da política em uma sociedade democrática, já que valores e ações realizados na esfera pública não repercutem na sociedade.¹⁰²

Além do mais, esta geração presenciou paradigmas participativos convencionais que não responderam aos problemas essenciais da vida pública, assim como às expectativas políticas depositadas em partidos de esquerda que não conseguiram, até certo ponto, atender às expectativas neles depositadas.

Com base na distância entre o real e o desejado, em que as promessas não cumpridas da democracia persistem, atormentando o modelo democrático representativo. (BOBBIO, 2007)¹⁰³

Por outro lado, com a emergência da internet como conectora de redes, constitui-se o que Subirats (2011) denomina de “efeito de desintermediação”, permitindo o ativismo individual sem a necessidade de terceiros ou representantes.

La gente puede hacer directamente muchas cosas que antes tenía que hacer a través de instituciones, intermediarios y personas que vivían de saber qué puerta tocar y qué documento presentar. (SUBIRATS, 2011, p. 07)

Destaque-se, nesse sentido, que o elemento comunicativo trazido pela Internet, modifica completamente as relações políticas tradicionalmente aceitas pela

¹⁰¹ Os dados apresentados pela pesquisa ICJ (Instituto de Confiança Jurídica), produzido pela Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), correspondem às coletas realizadas entre maio e junho de 2017, no qual foram entrevistadas 1.650 pessoas, distribuídas pelo Distrito Federal e por sete Estados da Federação: Amazonas (150), Bahia (200), Minas Gerais (300), Pernambuco (150), Rio de Janeiro (200), Rio Grande do Sul (150), São Paulo (350) e Distrito Federal (150).

¹⁰² Pesquisa da Fundação Perseu Abramo (FPA), intitulada *Percepções e valores políticos nas periferias de São Paulo* (2017), e tinha como objetivo compreender, de forma profunda e detalhada, os elementos que têm formado a visão de mundo e o imaginário social da periferia de São Paulo. Foram realizadas 63 entrevistas em profundidade e cinco grupos focais, com oito a 12 participantes cada. Interessante observar que as conclusões indicam a superficialidade no debate sobre a política; presença de um liberalismo popular no qual o Estado é tido como um inimigo; supervalorização da meritocracia; presença de mercantilização da esfera pública; voto por identidade e não por ideologia e, principalmente, o descrédito da política como instrumento de mudança social.

¹⁰³ Bobbio (2007, p. 53) questiona a legitimidade da democracia representativa, ao citar um trecho de Rousseau para quem “a soberania não pode ser representada”. Ao lembrar Rousseau – defensor da democracia direta - Bobbio adverte que a democracia direta nunca existirá pelas dificuldades em reunir cada cidadão e por haver uma grande simplicidade de costumes. Nesse aspecto, Bobbio (2007) manifesta preocupação sobre os problemas da democracia e o seu patrimonialismo que favorece alguns em detrimento do povo. Segundo Bobbio (2007, p. 62) “uma das chagas do nosso parlamentarismo, tantas vezes denunciada e tão pouco modificada, é a proliferação das assim chamadas ‘leizinhas’ que são precisamente o efeito da predominância de interesses particulares, de grupo, de categoria, no pior sentido da palavra, corporativos.”

sociedade, de maneira a introduzir elementos que rompem com a lógica da representatividade e da delegação tradicional, como por exemplo, a conectividade instantânea, a troca de fluxos e interatividade permanente.¹⁰⁴

Nesse aspecto, é possível identificar duas realidades distintas, que contribuem para aprofundar a brecha digital geracional, por um lado, a política convencional se fundamenta na tradicional forma analógica - com características da modernidade, carregada de influências do século passado - por outro, as novas gerações se organizam de forma fluída em redes colaborativas, interconectadas digitalmente e dialógicas, sem limitações e controles, na perspectiva participativa.¹⁰⁵

Tais parâmetros, baseados na representação, são incompreensíveis para as juventudes, na medida em que não aceitam como, poucos mandatários eleitos esporadicamente, podem decidir por todos, sem consultar questões que lhes envolvem diretamente, nem porque votam de acordo com os interesses financeiros de conglomerados privados.

É interessante observar como os processos econômicos, sociais e tecnológicos mudam rápida e intensamente, adaptando-se às novas realidades, enquanto a política continua desconectada do contexto real e concreto, isolando-se ainda mais dos desejos da sociedade, ao tornar-se um mero receptáculo da instituição delegativa.

Do mesmo modo, para além do descrédito da política como espaço institucional do fazer-se público, em paralelo, o que se verifica é a crescente politização dos jovens, identificada por meio de seus comportamentos – ações, sentimentos e pensamentos – cotidianos, compreendidos nas suas relações de poder, lutas sociais e convivência social.

Nesse sentido, a politização significa a ampliação da fronteira da política, embora essa possa assumir um caráter ambivalente.

Por sua vez, ao se negar a esfera da política, enquanto espaço dialógico entre as pessoas, também se nega o público como exercício do poder legítimo e inevitavelmente articulador das questões sociais, evitando-se, com isso, qualquer possibilidade de mudança social, na esfera racional.

¹⁰⁴ Interessante mencionar a plataforma digital, *ágora móvil* adotada pelo Podemos para trocar informações, discutir, refletir e consultar seus filiados.

¹⁰⁵ A brecha digital geracional é um fenômeno complexo, que inclui vários distanciamentos interdependentes: a política, cultural, econômica, de conhecimento e tecnológica, aprofundando a relação entre gerações.

Embora os estudos atuais demonstrem a desafeição pelo campo da política convencional, as jovens gerações X, Y e Z têm se demonstrado eminentemente politizadas, tanto nas suas práticas quanto nos seus comportamentos cotidianos, permitindo-lhes fazer interpretações críticas e juízos sobre distintos contextos sociais.

Autores como Lagroye (2017), Grill e Seidl (2017), Seidl (2014), Benedicto e Morán (2011) e Gorczewski e Martin (2011) denotam haver um processo de politização do espaço social, especialmente em relação às juventudes, por estarem mais conectadas às redes, mas também por fazerem parte dos processos e até mesmo organizar as transformações sociais e políticas na contemporaneidade.

Lagroye (2017) destaca o crescimento do processo de repolitização ocorrido na França, a partir de 2002, muito embora os resultados eleitorais garantam o aumento crescente da extrema direita, o que no seu sentir, esse processo é autônomo e se descola da política partidária.

Contudo, questiona se haveria uma boa ou má politização dos processos cotidianos, já que estão desconectados da democracia formal.¹⁰⁶

Politização para Lagroye (2017, p. 20)

é uma requalificação das atividades sociais as mais diversas, requalificação que resulta de um acordo prático entre agentes sociais inclinados, por múltiplas razões, a transgredir ou a questionar a diferenciação dos espaços de atividades.

Benedicto e Morán (2011) explicam que o indicador fundamental da politização é o processo pelo qual o indivíduo converte uma questão particular em um tema de interesse público.

A politização está estruturada em pequenas transformações individuais, que são denominadas “micropolíticas do cotidiano”, no qual o jovem modifica sua ação, fala e comportamento em relação à determinado objeto de interesse.

os novos movimentos sociais politizam a vida cotidiana ao invés de focar-se na apresentação de demandas específicas ante as autoridades econômicas e/ou políticas resolutivas. Apresentam uma série de problemas que emanam de aspectos pessoais da vida cotidiana, tais como a sexualidade, a defesa da natureza ou a igualdade de gênero; a opulência econômica os permite. (GORCZEWSKI, MARTIN, 2011, p. 155)

Em outras palavras, politizar é atribuir significado político a determinado objeto do seu interesse, independentemente da condição e escolha dos sujeitos.

¹⁰⁶ Lagroye (2017, p. 19) destaca que “o choque de 21 de abril repentinamente recolocou a política no centro das preocupações [...] a ascensão da extrema direita provoca uma tomada de consciência política nas jovens gerações. Este levante em massa é o sinal de uma renovação democrática.”

Nesse aspecto, a Pesquisa Sonho Brasileiro da Política (2014), voltada diretamente à juventude, demonstra o nível de responsabilidade compartilhada pelo jovem em relação às mudanças na sociedade; mas a transformação, segundo o seu próprio entendimento, não passa por dentro do campo da política tradicional retratada no modelo representativo.¹⁰⁷

Vale dizer, que temas complexos e com conteúdos diversos estão sendo provocados, nos mais diferentes espaços públicos, desde as redes virtuais até nas ruas e praças, a partir de conflitos instalados pelas juventudes, com base nas suas vivências e experiências do cotidiano. Esse debate tem, de certa maneira, ganhado a agenda pública ao problematizar pautas coletivas, relativas aos bens comuns, enquanto elementos de compartilhamento coletivo e social.

É preciso registrar que as novas gerações têm um nível muito alto de consciência coletiva sobre a conjuntura que lhe afeta. Pode ser explicado, até certo ponto, pelos níveis de escolaridade, que são muito maiores em relação aos seus pais, o que demonstra a capacidade de entendimento crítico sobre o contexto, conjuntura e realidade social.

Por terem acompanhado o desenvolvimento da Era Informacional e serem influenciados por ela, encontram-se, a princípio, mais abertos a novas experiências e outras formas de pensar e interpretar os fatos, permeáveis a ideias colaborativas, solidárias e construídas em cocriação pelas redes sociais.

Significa dizer que os espaços, aparentemente despolitizados, são transformados em arenas públicas de debate e discussão. Destaque-se que não somente as redes sociais virtuais, mas também o território e outros espaços coletivos, ganharam esse contorno político ao visibilizar valores até então não enfrentados.

Do mesmo modo, a identidade subjetiva é reconhecida a partir de vivências específicas, na medida em que admitem como verdadeiros os problemas sociais e urbanos. A partir dessa leitura, é possível identificar uma pré-disposição das juventudes em atuar politicamente.

¹⁰⁷ A pesquisa “Sonho Brasileiro da Política” (2014) entrevistou 1.400 jovens, entre 18 a 32 anos, de todo o país, com o fim de compreender as tendências do comportamento dos jovens brasileiros em relação à política. O estudo concluiu que os jovens querem experimentar a participação política por meio de instrumentos democráticos.

Cabe registrar que atualmente são os jovens quem, por meio de suas expressões políticas não convencionais, tanto nas redes quanto nas ruas, estão reivindicando as políticas sociais e de bem-estar no Brasil. O mais interessante é que tais políticas nem sempre são pautas estritamente juvenis, mas tratam de reclamos sociais que envolvem a sociedade como um todo.

É nesse sentido que as juventudes, ao longo dos tempos, aprenderam a desconfiar da política partidária convencional, embasada nas promessas que propõem milagres econômicos e transformações sociais que não acontecem como desejam os jovens.

O descontentamento está direcionado aos partidos políticos, mas repercute diretamente na esfera política como um todo, na medida em que o sistema representativo não os satisfaz, exatamente por eliminar a possibilidade real de intervir diretamente nos processos, sem exigir a intermediação na tomada de decisões.

Cumprir registrar, contudo, que a política não pode ser reduzida ao sistema político-partidário, expresso na tradicional participação convencional, nem nas instâncias institucionais formais.

Esse é o elemento central para se entender a questão, haja vista que as jovens gerações têm a ideia de que o público não se esgota no institucional, até porque está baseado na perspectiva de não resolução do problema, razão pela qual há uma capacidade coletiva de que todos possam enfrentar as questões. Significa dizer que, se o problema é comum e de todos, logo, todos devem resolvê-lo não necessitando passar pelas instituições estatais.¹⁰⁸

Subirats (2015a) identifica esse processo de ampliação do espaço público como uma resposta à deficiência das instituições públicas em responder aos anseios sociais. Subirats (2015a) denomina esse processo de “democracia expandida.”

Se defiende, por tanto, una visión más expandida de democracia, que incorpore, por ejemplo, procesos de autogobierno y tutela legítima sobre el poder, exigencias de bienestar y justicia social o instituciones transparentes de garantía y control. Y de alguna manera alude a valores compartidos y prácticas directas de gestión de lo común, a procesos de deliberación

¹⁰⁸ Sobre o tema, consultar Subirats (2011, 2016), Gutierrez (2016). Há uma discussão interessante sobre o que é comum e suas repercussões nas redes virtuais. O comum – *commons* em inglês ou *procomun* em espanhol – representa o que é de todos e ao mesmo tempo não é de ninguém, o que não é público nem privado. O comum dialoga com a permacultura, com a tecnologia, com a participação, com os territórios (direito à cidade), com a produção cultural, com a democracia. Nem todas as redes sociais são abertas e colaborativas, o que redundaria em um equívoco. Basta lembrar das grandes corporações que controlam toda a informação, dados pessoais, como o Facebook e o Google. No entanto, a defesa dos “bens comuns urbanos” – o próprio direito à cidade – tem se enquadrado nessa categoria.

permanentes en todas las escalas de gobierno e instrumentos para rediseñar normas que se adapten a nuevos procesos sociales. (SUBIRATS, 2015a, p. 165)

Trata-se da ampliação da esfera da política tradicional, baseada somente na perspectiva convencional, estendendo-se para as áreas privadas, especialmente para a esfera digital, na qual as novas gerações conseguem se estabelecer com mais propriedade e domínio, razão pela qual se ambientam tão facilmente, apropriando-se dos recursos, técnicas e da potência das redes colaborativas.

Nesse aspecto, o espaço democrático se amplia para além da política, constituindo-se uma nova cultura política, caracterizada por solidariedade e participação direta dos atores, sem a intermediação de partidos políticos nem instituições convencionais, em consonância com a perspectiva contemporânea de interlocução direta e instantânea.

As juventudes querem que o canal direto, entre parlamentares e representados, seja aberto e permita o fluxo interativo entre um e outro, de forma constante e permanentemente, haja vista a existência de Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) que garantem essa interlocução.

Basta lembrar que uma das expressões mais utilizadas nas ondas de mobilizações foi: “não me representa!”. O que significava o profundo descontentamento com um sistema político que não corresponde aos desejos de democracia real com o qual objetivam parte das juventudes.

Nesse sentido, pode-se dizer que os jovens não são desinteressados pela política, mas ao contrário, é a política que não reconhece as distintas dimensões de participação, mobilização e reivindicação social que estão sendo potencializadas pelas juventudes na contemporaneidade.

Observa-se que a emergência da internet, como interlocutora de redes, constitui o que Subirats (2011) denomina de “efeito de desintermediação”, o que permite o ativismo individual sem a necessidade de terceiros ou representantes, modificando-se completamente a relação entre representantes e representados do modelo convencional de política.

Ao mesmo tempo, verifica-se a crescente politização dos jovens, especialmente das gerações X, Y e Z, ampliando as fronteiras da política para espaços da vida cotidiana, o que se tem denominado de politização do cotidiano, resultando na

mudança de perspectivas – se antes os jovens eram utópicos, atualmente eles veem a transformação por meio de micropolíticas ou pequenas ações que modificam o todo.

As ações podem ser desenvolvidas nos distintos espaços públicos a que podem transitar, desde as redes sociais até os espaços públicos urbanos nos quais se socializam, construindo-se o que Subirats (2015a) chama de democracia expandida.

5.4 A globalização e os movimentos sociais: os jovens em rede no espaço público e os novíssimos movimentos sociais

Os movimentos sociais têm contribuído para as constantes reconstruções organizativas e reivindicativa de direitos e demandas na contemporaneidade. (MELUCCI, 2001; CASTELLS, 2012)

Nesse aspecto, cabe registrar a inegável importância do papel desempenhado pelos movimentos sociais, ao longo do século XX, nas mais diversas transformações estruturais da realidade social.

A juventude, por sua vez, também sempre participou intensamente dos movimentos sociais. Mas, a partir da metade do século XX, o jovem definitivamente irrompe à esfera política, passando de sujeitos passivos e invisíveis nos processos de mobilização, a sujeitos que protagonizaram rebeliões, ganhando visibilidade no espaço público. Destaque-se, nesse sentido, os casos de Berkeley (1964), Paris, Roma, Praga e México (1968), os mais conhecidos dessa mobilização juvenil.

Ibarra e Tejerina (1998) apontam que, no passado, as causas de mobilização social centravam-se na revolução burguesa e nos processos de democratização do Estado-Nação. Após a segunda guerra mundial, o que se pleiteou foi o desenvolvimento do Estado de Bem-Estar Social. E, mais recentemente, na virada do milênio, o que tem conformado a ação coletiva é a luta contra o processo de globalização.

A ação tem sido majoritariamente classificada em velhos movimentos sociais, Novos Movimentos Sociais (NMS) e novíssimos movimentos sociais. No entanto, é possível registrar variações, incluindo classificações que não a tradicional, antes referida. Os Novos Movimentos Sociais (NMS) são estruturados por teóricos, como Melucci (2001) e Touraine. Por sua vez, Gorcevski e Martin (2011), destacam que as

demandas surgem a partir de necessidades fundamentais, daí a necessidade de organização dos indivíduos para a satisfação de tais reivindicações.¹⁰⁹

Os movimentos sociais se apresentam, nesse sentido, como interlocutores diretos da ação política, denunciando a existência de expectativas sensíveis defraudadas pelo sistema, cuja realização poderia definir o pressuposto da própria capacidade de decisão autônoma do sujeito, inabilitando, assim, em sua raiz qualquer pretensa caracterização democrática. (GORCZEVSKI E MARTIN, 2011, p. 13)

Os movimentos sociais representam fenômenos complexos, que envolvem a capacidade da ação coletiva para promover mudanças, e apresentar soluções e alternativas às questões específicas que julgam inadequadas. Trata-se, portanto, de atores políticos que buscam as mudanças que a sociedade exige e quer vê-las modificadas.

Movimentos sociais são construtos sociais, cuja ação coletiva se estabelece através da interação de objetivos, recursos e obstáculos, dentro de um sistema de oportunidades e coerções. (MELUCCI, 2001, p. 37)

Em um momento histórico, em que a onda conservadora neoliberal ataca direitos constitucionalmente assegurados, de outra parte, a mobilização para a manutenção dessas garantias, também é uma forma de organização e resistência social.

Tratam-se de estruturas associativistas com práticas muito distintas, que se caracterizam por formas de atuação, intervenção e estratégias de protesto e reinvidicação, normalmente voltadas contra o Estado, portanto, anti-institucionais ou não-institucionais. Ibarra e Tejerina (1998, p. 13) explicam que tal característica tem dupla procedência,

en primer lugar, del hecho de organizarse y funcionar de manera distinta a como lo hacen otras instituciones sociales y políticas de la sociedad; en segundo lugar, porque sus reivindicaciones les llevan a entrar en conflicto con las instituciones políticas.

¹⁰⁹ Gorczevski e Martin (2011, p. 137) destacam que o rol dos movimentos sociais na América Latina é muito heterogêneo: movimentos sociais urbanos e rurais; o Sandinismo na Nicarágua; as lutas populares no Peru; as novas experiências de greves cívicas nacionais, com a participação de sindicatos, partidos políticos e organizações populares (grupos eclesiais, comitês de mulheres, grupos de estudantes) no Equador, Colômbia e Peru; os movimentos de ocupação ilegal de terras no Brasil; as tentativas de autogestão nas favelas das grandes cidades como Caracas, Lima e São Paulo; os Comitês de Defesa dos Direitos Humanos; as Associações Familiares de Presos e Desaparecidos e tantos outros.

Nessa perspectiva, evidencia-se que os movimentos sociais se apresentam com maior liberdade na construção organizacional, não se limitando, em tese, a estruturas fechadas e institucionalizadas para promover a modernização das ações.

Os velhos movimentos sociais, iniciados no século XIX até a metade do século XX, acompanharam o desenvolvimento da Revolução Industrial, tendo sua ação no limite territorial do Estado-Nação, salvo algumas exceções em relação à pauta obreira.

Ademais, apresentam-se com demandas muito específicas, objetivando melhorar as condições de vida e de trabalho.

Por enfatizar la protesta económico-política: la vindicación primaria acostumbra a ser de carácter material (mejoras salariales, condiciones de trabajo, reparto de la riqueza...), aunque, subsidiariamente, puede ser de carácter político o moral (democratización, derecho al voto, fin de los privilegios, igualdad de derechos, etc.) (ROMANÍ, 2003, p. 20)

A forma de ação com maior visibilidade eram as greves e manifestações, além das microresistências nas fábricas, cidades e universidades e, em situações muito especiais, se pôde fazer uso até da violência para alcançar seus objetivos. (ROMANÍ, 2003)

Já os Novos Movimentos Sociais (NMS), surgidos após a segunda guerra mundial, superam as pautas da disputa capital *versus* trabalho, buscando garantir novos direitos, assim como introduzindo novas questões específicas, empenhados na qualidade de vida e nos direitos humanos.

Mees (1998) clarifica que, a mutação da ação coletiva entre os velhos e Novos Movimentos Sociais (NMS), se vincula à profunda transformação da sociedade moderna, que abandonou o estado de desenvolvimento industrial para se converter em sociedade pós-industrial (pós-consumo, pós-fordista).

Nessa perspectiva, as reivindicações pleiteadas pelos Novos Movimentos Sociais (NMS), estão direcionadas contra o Estado, de forma que ele tinha – e continuou a ter - papel central como garantidor de direitos e formulador de políticas sociais.

Ibarra e Tejerina (1998) ressaltam haver certa continuidade ao longo dos tempos, das ações e estéticas desenvolvidas pelos movimentos sociais, embora cada época impregna suas manifestações com caráter peculiar, ressignificando sentidos e ações, adaptando-se ao seu contexto específico.

“La base social de estos movimientos se aleja de las fronteras de clase para enfatizar criterios de identidad más personalizados, como generación, género, opción sexual, feeling, etc.” (ROMANÍ, 2003, p. 20)

Estes movimentos tinham como repertório os protestos político-culturais, pleiteando a existência de outras relações de poder, relacionados à concretização dos direitos civis e também de modelos de democracia direta.

O que distingue os velhos movimentos sociais dos Novos Movimentos Sociais (NMS) é sua forma de organização, esta considerada mais livre em relação à anterior, e também o encaminhamento das lutas, ao optar por estratégias com maior visibilidade e repertório variado.

Nesse aspecto, Feixa, Costa e Saura (2002, p. 13) ressaltam que, a diferença *“dos movimientos sociales clásicos, que dependían de redes organizativas basadas en la clase social, los nuevos no presentan una estructura clasista, aunque puedan tener una definición clasista.”*¹¹⁰

Significa dizer que tais movimentos sociais se tornaram mais abertos, não se limitando a pautas estritamente econômico-classistas, nem a ideologias tão ortodoxas, ao ampliar seu espectro de ação a demandas até então limitadas à fazer frente ao Estado.

Os Novos Movimentos Sociais (NMS) se abrem a novas formas de representação de interesses nas democracias, ao privilegiarem a heterogeneidade socioeconômica em detrimento da homogeneidade econômica dada pela classe. Feixa, Costa e Saura (2002, p. 14) ressaltam o poder auto organizativo desses movimentos, na medida em que *“generan y ejercen un poder social por medio de sus movilizaciones, de tal forma que el poder es generado por el movimiento como tal y no por alguna institución, porque son negados por los poderes públicos de Estado.”*

¹¹⁰ É importante registrar a posição de Mees (1998, p. 315), que entende não haver diferenciação, ao tratar de *“artificial y ahistórica a diferenciación tipológica entre viejos y nuevos movimientos sociales.”* Segundo Mees (1998, p. 317) *“La distinción entre nuevo y viejo en la historia de los movimientos sociales carece de valor analítico fundamentalmente por tres razones. En primer lugar, si comparamos los diferentes movimientos sociales de los últimos siglos debemos hacerlo centrándonos en análisis de elementos realmente comparables. ¿De qué sirve la señalización del arraigo de los NMS entre los sectores profesionales de los servicios sociales cuando no existe equivalente de este estrato de la sociedad en el siglo XIX? Segundo, no se vislumbran argumentos sólidos para demostrar la supuesta quiebra cualitativa del tipo de movimiento social emergente durante la ‘doble revolución’ occidental y consolidado a lo largo de las diferentes etapas del proceso de modernización. En tercer lugar, todos los movimientos sociales en su tiempo son nuevos y viejos a la vez. Reaccionan ante un nuevo contexto, pero aprenden también de la experiencia de los movimientos previos, adoptando muchos elementos de su repertorio coercitivo, de sus ideologías, de sus formas de organización.”*

Esse elemento caracteriza-se pela eliminação da ideia de representação, uma vez que seu poder é gerado pela mobilização, a partir da auto organização individual e pessoal dos seus participantes.

Nesse aspecto, Gohn (1997) refere a importância com que a teoria analisa - como objeto de estudo - a relevância dos discursos, práticas e repertórios dos Novos Movimentos Sociais (NMS).

Contudo, no século XXI, observa-se novas configurações políticas que se expressam de formas distintas, interconectadas em redes, compostas por pequenos grupos e com múltiplas conexões globais, capazes de construir discursos e compartilhá-los massivamente pelas redes digitais aos mais distintos lugares.

De acordo com Castells (2012), passou-se de uma lógica de ação coletiva tradicional para uma lógica de ação conectiva, na medida em que as recentes mobilizações estão baseadas em estruturas e formas de organização menos rígidas e com características bem específicas, construídas a partir das redes sociais virtuais.

Desta forma, os novíssimos movimentos sociais não podem ser equiparados aos velhos e Novos Movimentos Sociais (NMS), uma vez que se contextualizam em realidades distintas, momentos históricos e experiências diferentes, pois possuem repertórios e pautas diferenciadas se comparadas às demais categorias de ação coletiva.

Vale dizer que os processos globalizantes transmudaram as relações sociais e culturais, de tal forma que os parâmetros de análise restaram, na sua maioria comprometidos, haja vista a intensidade com que essas transformações aconteceram e continuam acontecendo no limiar do século XXI.

A Era Informacional (Castells, 2001), trazida na virada do milênio, redesenhou as formas de ação coletiva, em um contexto de coexistência entre estratégias e formas de ação política, reflexas e organizadas em redes globais, apresentando-se com novos conteúdos e características.

Trata-se de outros contextos históricos e sociais, que guardam dúvidas e incertezas sobre o futuro da ação coletiva. Por essa razão, há uma enorme dificuldade de aplicação de parâmetros de análise a esses movimentos - com identidades, organização e formas de ação completamente distintos dos movimentos anteriores.

Os jovens da geração Y mobilizaram-se para lutar contra o processo de globalização do capital financeiro, constituindo novas expressões da ação coletiva de movimentos sociais: os novíssimos movimentos sociais. Nasce assim a luta

anticapitalista no aspecto global, não mais se limitando a fronteiras e às limitações geográficas do Estado-Nação, que se denominou movimentos sociais globais, anti ou alterglobalização.¹¹¹ (GOHN, 2013)

Juris, Pereira e Feixa (2012, p. 25) abordam o surgimento dos novíssimos movimentos sociais, utilizando-os no plural, haja vista sua heterogeneidade de ações e práticas, até então inovadoras e criativas.

El surgimiento de los 'novísimos' movimientos sociales en los primeros años del siglo XXI está asociado con el surgimiento de nuevos modos de activismo colectivo en una era de redes globales y de ciberculturas juveniles: luchas intergeneracionales, trans-sexuales y que atraviesan las clases, dando lugar a otro actor social más: el 'yo yo' 'adultescente' basado en el síndrome del 'Replicante': el joven que está entre el conservadurismo de Blade Runner y la resistencia del androide.

A participação dos jovens nesses movimentos sociais se constituiu um elemento chave para as mudanças que aconteciam na virada do milênio, não apenas por serem pioneiros na cultura digital e no espaço de fluxo de informações, mas especialmente por se moverem entre fronteiras nacionais e sociais e viverem as conexões transnacionais na luta contra o sistema capitalista. (JURIS, PEREIRA, FEIXA, 2012, p. 25)

Verifica-se que a mudança de escala da ação coletiva perpassa do âmbito nacional para o âmbito global, redimensionando o foco da ação coletiva, descentralizando-a do Estado – que antes era o antagonista principal - para centrar-se nos organismos multilaterais e na influência da opinião pública global.

Los novísimos movimientos sociales emergen en un espacio virtual - internet - y se sitúan en un tiempo-gozne (temps-frontissa) – el año 2000 -, entre las transformaciones y conflictos sociales que acompañan la consolidación del capitalismo informacional. (ROMANI, 2003, p. 19)

Destaque-se, nesse sentido, que apesar do fenômeno da globalização dimensionar as lutas no aspecto macro, global e transnacional para além das fronteiras do Estado-Nação, o que ocorreu foi exatamente o fortalecimento das dimensões locais, territorializando-se as lutas e demandas em um aspecto regionalizado. (SANTOS, 2001; REGUILLO, 2012; VOMMARO, 2015)

¹¹¹ Os movimentos de Seattle (1999), Davos (2000) e com os acontecimentos de Praga, edição do Fórum Social Mundial de Porto Alegre (FSM) e a reunião do G8 em Gênova, ambos em 2001 que reuniu mais de 200 mil manifestantes para protestar, foi o início de uma onda de mobilizações globais contra a Guerra no Iraque e antiglobalização. As mobilizações se apresentam de uma forma distinta das anteriores, com nova roupagem das estratégias de luta, descentralizadas, globais e mais fluidas em relação aos movimentos sociais clássicos.

Denota-se haver um processo simultâneo de expansão e, ao mesmo tempo, de contração das fronteiras globais, a partir da globalização e da Era Informacional, na medida em que a penetração do global interfere diretamente no âmbito local, transformando o sistema econômico, social e cultural.¹¹²

Os novíssimos movimentos sociais são movimentos com um ciclo de mobilização muito intenso e dinâmico, pois não possuem programas nem pautas bem delimitadas e definidas, caracterizando-se, na maioria das vezes, pela reclamação de condições específicas, sem conter um sentido determinado.

Cabe registrar que os novíssimos movimentos sociais preferem formas não convencionais de ação política, conflitando, por sua vez, com alguns valores dominantes, como a organização de Ação Direta (AD), tendo em vista sua repercussão, na medida em que causam maior impacto entre a população.

Vallés (2007, p. 335), ao abordar as estratégias desenvolvidas pelos novíssimos movimentos sociais, explica que “*son actos que adquieren mayor resonancia en la medida en que son difundidas en los medios audiovisuales, convocados pelos propios protagonistas.*” A estratégia política central desses movimentos é alcançar a maior visibilidade possível, com as ações por eles organizadas, fazendo-se repercutir as pautas nas suas *mass mídias*, com os quais desejam potencializar, ganhando mais adeptos.¹¹³

Algumas dessas estratégias, previstas no repertório dos novíssimos movimentos sociais, foram e têm sido constantemente criminalizadas pelos meios de comunicação. A partir disso, houve uma intensa e massiva construção discursiva em relação aos movimentos que adotam estratégias mais agressivas, caracterizando-os como movimentos violentos, anarquistas e baderneiros, sem qualquer compromisso

¹¹² Esse processo de aproximação e mútuo encontro das culturas locais com o panorama global, Beck (1998) denominou de glocalização, que é o neologismo formado entre as palavras globalização e localização. Segundo Beck (1998, p. 79), glocalização expressa “al mismo tiempo una exigencia, la exigencia por excelencia de la teoría cultural que parece absurda la idea de que se puede entender el mundo actual, sus colapsos y sus arranques, sin aprender al mismo tiempo los sucesos contenidos bajo las palabras guía, política de la cultura, acervo cultural, diferencia cultural, homogeneidad cultural, etnicidad, raza y género.”

¹¹³ Vallés (2007, p. 335) relaciona algumas formas de protestos mais visíveis: *i) Actos testimoniales de expression. Física o cultural (encierros, huelga de hombre, reuniones festivas); ii) obstrucción de actividades ajenas (bloqueo del tránsito, sentadas, ocupaciones de locales, boicot de actos públicos o de actividades comerciales, etc.); iii) pintadas de protesta y reivindicaciones en lugares públicos; iv) boicot de servicios y productos; v) resistencia al cumplimiento de obligaciones legales: al pago de impuestos, tasas o alquileres, al servicio militar obligatorio; vi) manifestaciones ilegales o huelgas salvajes, sin observar los requisitos señalados por la ley o incluso; vii) destrucción o deterioro de bienes públicos y agresión contra personas, que el uso de la violencia física aproximalas actividades terroristas.*

com o regime democrático.¹¹⁴ (JURIS, 2005; SOLANO, PAES MANSO, NOVAES, 2014)

Seoani e Taddei (2002, p. 149), abordando os movimentos juvenis contra a globalização, reforçam que a resposta do capitalismo neoliberal contra as mobilizações é “*a creciente criminalización de la misma y una demonización de la figura del joven a través de la asociación cada vez más manifiesta entre juventud y delincuencia.*”

Com essa tentativa de criminalização, busca-se reforçar o imaginário já existente sobre despolitização e inconsequência juvenil, estereótipos que foram construídos ao longo de décadas com a teoria da situação irregular que, embora tenha sido superada no ordenamento jurídico, ainda persiste no senso comum do brasileiro, a qual em momentos de crise ético-moral têm sido reforçada pelas mídias conservadoras.¹¹⁵

Estas microresistências também são reproduzidas, multiplicando-se nos espaços virtuais, ganhando adeptos e potencializando ainda mais o efeito de espetacularização que é potencializado pela formulação estética dos novíssimos movimentos sociais.

Em uma sociedade do espetáculo (Debord, 1992), os novíssimos movimentos sociais objetivam com tais estratégias, reforçar a visibilidade das suas ações, influenciando-as na obtenção de resultados.¹¹⁶

Observa-se que, além da novidade tecnológica, as mobilizações mais recentes foram baseadas em estruturas e formas de organização menos rígidas, mais fluídas e, nem por isso, menos desorganizadas.

¹¹⁴ Neste sentido, é importante registrar alguns movimentos juvenis que adotaram como estratégia de ação seu caráter violento e agressivo, tais como os *Black Blocs* tão nomeados nas jornadas de junho (2013) no Brasil e os *Kalle Borroka*, jovens do País Basco, na Espanha, que depredavam e vandalizavam o patrimônio público e privado em suas manifestações.

¹¹⁵ É importante reforçar a vigência da Lei n. 12.850/2013, (Lei de Organizações Criminosas) que estabelece diversos mecanismos de investigação, criminalização e monitoramento de instituições, movimentos sociais dispõe de um tipo penal aberto, podendo ser usado juridicamente contra grupos, movimentos e coletivos com fins políticos.

¹¹⁶ A obra “A sociedade do espetáculo” foi lançada em novembro de 1967, em Paris, e os acontecimentos de maio de 1968 o tornaram conhecido. Debord (1997) definiu o espetáculo como o conjunto das relações sociais mediadas pelas imagens, o que se considera imagética, na qual elas compõem novas linguagens, tornando-se uma mera representação. O espetáculo apresenta-se como o projeto do modo de produção existente (informação, propaganda, publicidade ou consumo direto) e constitui o modelo de vida dominante em sociedade na qual a aparência é seu elemento principal.

A adesão de jovens se realiza em torno de bandeiras e causas constituídas a partir de temas que os afetam, direta ou indiretamente, e não de acordo com ideologias tradicionais ou instituições convencionais.

Observa-se também que, muitas das estratégias dos novíssimos movimentos sociais não são novas, mas ganham outra roupagem, pois se utilizam de ferramentas de Tecnologia de Comunicação e Informação (TICs) para incentivar sua promoção e serem capazes de potencializar a ação coletiva.

5.5 Novíssimos movimentos sociais e juventude: a Massa Crítica (MC) como significado da expressão política contemporânea em Porto Alegre

É importante registrar que o movimento Massa Crítica (MC), tem sido objeto de diversas pesquisas em distintas áreas de conhecimentos, desde dissertações na sociologia (OLIVEIRA, 2017) e na administração (DALPIAN, 2013), passando por teses nas ciências sociais (SEVERO, 2014; BOES, 2016) e no direito (ZÜGE JUNIOR, 2015)

Züge Junior (2015) examina como os grupos cicloativistas da cidade de São Paulo, se organizaram e se articularam para pressionar a Administração Pública Municipal, por meio de ações midiáticas potencializadas pela internet e pelas redes sociais, com o fim de modificar a legislação existente sobre o incentivo à bicicleta, assim como implantar a malha cicloviária na capital paulista.

Massa crítica (MC) ou bicicletada é “a forma de se denominar aquilo que é muitas vezes definindo como uma ‘coincidência organizada’ na qual ciclistas se encontram num certo ponto da cidade e dali saem em grupo pela cidade.” (ZÜGE JUNIOR, 2015, p. 28)

Já a Massa Crítica, segundo seus próprios atores, é definida como uma “celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agrssividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – ao asfalto.” (MASSA CRÍTICA, 2018)

A massa crítica é a denúncia da crise que ocorre nos espaços urbanos. Ao levantar sua crítica da forma de utilização da cidade, despertou a ira de quem se sente exclusivo para a sua utilização: o homem-motor. O condutor de carro, ordeiro sobre as ordens de trânsito. “Normativizado” pelas placas que o fazem parar e andar, dobrar, e do proibido.

A cultura que a Massa Crítica pretende debater não é apenas a substituição do carro pela bicicleta. Como na narrativa etnográfica iniciada, para o

encontro com o coletivo em um determinado ponto da cidade foi utilizado um carro para transportar a bicicleta. (BOES, 2016, p. 143)

O objetivo do movimento Massa Crítica (MC) é problematizar o uso do automóvel na sociedade capitalista e suas repercussões ambientais nas cidades, assim como rediscutir o uso do espaço urbano, questionando a desigualdade de tratamento dada pelos Poderes Públicos em relação ao modo motorizado individual (automóvel).

O Movimento Massa Crítica (MC) pretende, em síntese, interrogar a cultura do automóvel e a dependência que este símbolo de status e modernidade tem causado no comportamento social, mas especialmente no desenho das cidades, propondo transformações na forma de dispor e usar da cidade como benefício coletivo. (SEVERO, 2016)¹¹⁷ Em outras palavras, os participantes do movimento querem se apropriar da cidade propondo uma nova concepção de mobilidade urbana, enfocada nos modais não motorizados, especialmente a bicicleta, por ser mais sustentável.

Nesse sentido, os jovens se auto organizam à sua maneira e de acordo com a sua linguagem, para contestar criativamente nas ruas e nas redes virtuais, o modelo centrado na perspectiva do transporte individual motorizado – a qual denominam de cultura rodoviarista - com o propósito de interferir na política urbana com o fim de democratizar o uso das ruas.

Embora a maioria dos seus participantes não estejam inseridos no campo da política convencional - associados a partidos políticos, sindicatos ou instituições representativas - o movimento Massa Crítica (MC) se caracteriza como um movimento político, na concepção ampla do fazer política.

Pode-se dizer que o movimento Massa Crítica (MC), pela sua postura, estratégia e finalidade, é um movimento político não convencional, mesmo não estando dentro do campo convencional da política, na medida em que procura modificar o estado da ordem em questão.

Tratam-se de movimentos que apresentam pautas reivindicatórias e se movimentam no espaço público, reclamando demandas contra o Estado, sem

¹¹⁷ A Massa Crítica (MC) é um movimento idealizado pelo norte-americano Chris Carlsson, em São Francisco (1992), com a finalidade de problematizar as ações do Poder Público. Segundo o próprio idealizador, o movimento, embora seja reconhecidamente político, não possui pretensões político partidárias. Para maiores informações recomenda-se assistir ao documentário Massa Crítica, dirigido por Helena Krausz, em São Paulo, sobre o movimento que acontece sempre na última sexta-feira do mês em várias cidades do mundo. (Brasil, 2010, 18 minutos).

vincular-se a ele, atuando autonomamente até mesmo em relação aos demais movimentos sociais.

O movimento Massa Crítica (MC) apresenta seu discurso baseado na construção do direito à cidade, com pautas focadas na mobilidade urbana não motorizada e na sustentabilidade das cidades. Ao reinserir a bicicleta como um elemento integrativo da concepção do direito à cidade, ressignificam o tema urbano-ambiental.

Os contatos realizados com militantes do Movimento Massa Crítica – também chamado “Bicicletadas” – vinculado à luta nacional pela mobilidade urbana, revela que os principais atores sociais são cidadãos e participantes sensíveis à causa, que podem ser eventuais ou não, e articulam-se essencialmente pela rede social virtual, por meio da qual realizam seus debates e organizam suas ações de forma autônoma, com liberdade para cada qual propor as ações quando assim decidir. (SEVERO, 2014, p. 77-78)

O movimento reivindica o direito à cidade (LEFEBVRE, 2017), ao propor a ocupação dos espaços públicos, como praças, largos e ruas por parte dos seus participantes, reconhecendo-se a potencialidade desses locais na sociabilidade dos jovens para a reconstrução do urbano como valor de uso.

Além disso, trata-se de um movimento glocalizado, que combina a escala global com a escala local. (SUBIRATS, 2015b; CASTELLS 2012) Nesse aspecto, o movimento Massa Crítica (MC) é o retrato mais fiel da glocalização, uma vez que foi criado nos Estados Unidos, vindo a constituir-se nas mais distintas cidades do mundo, independentemente do tamanho, país e localização.

Empiezan en determinados contextos, por su propias razones, crean su propias redes y construyen su propio espacio público ocupando el espacio urbano y conectándose a las redes de Internet. Pero son también globales porque están conectados en todo el mundo, aprenden de las experiencias de los demás y de hecho a menudo se inspiran en esas experiencias para movilizarse. (CASTELLS, 2012. p. 213)

Registre-se que o Massa Crítica (MC) não possui, em tese, representantes, líderes nem porta-vozes, que se manifestem em nome do movimento, haja vista apresentar a horizontalidade como uma característica essencial da sua estrutura, o que se diferencia por completo dos Novos Movimentos Sociais (NMS).

A horizontalidade do movimento representa a ausência de hierarquia entre os participantes, de maneira que qualquer pessoa que o integre possa questionar, divergir ou até desrespeitar códigos entre eles, enfatizando a dimensão da liberdade,

e que acaba por criar um sentimento de solidariedade muito maior entre os participantes, por estarem todos na mesma posição entre eles e frente ao movimento.

Subirats (2015b) associa a horizontalidade e o compartilhamento das decisões do movimento, como elemento contrário à hierarquia – valor rejeitado e em completo desuso pelas novas gerações - que se estrutura a partir da colaboração entre os participantes porque têm objetivos comuns.

Pode-se dizer que o fato de inexistir lideranças ou representantes responsáveis pela ação, materializada na desconcentração do poder limitado a poucos, frequentemente a diretoria, exige a responsabilidade conjunta do coletivo e responsabiliza a todos sem distinção para alcançar os resultados esperados.

Castells (2012) os denomina de *movimientos sin líderes*, explicando não faltar candidatos em potencial, mas em razão de existir uma profunda e espontânea desconfiança entre os participantes em relação a qualquer forma de delegação. Do mesmo modo, ao se referir sobre a ausência de representatividade, Gohn (2016, p.134) destaca que “o movimento não tem liderança mas todos são líderes.”

Essa característica é resultado imediato do rechaço dos representantes políticos pelos representados, ao sentirem-se traídos e manipulados em sua experiência com a política habitual. Por tal motivo, esses jovens preferem formas de participação mais diretas, acessíveis e interativas, eliminando a intermediação ou a delegação. (CASTELLS, 2012)

Nesse aspecto, a ausência de líderes permite a interação direta entre todos os atores, expõe a sua negação ao modelo hierárquico tradicional, o que, por sua vez, acaba por potencializar o ativismo de quem tem interesse em participar, independentemente da intensidade e da quantidade.

Seidl (2014, p. 70), ao abordar a recusa na concentração pessoal de poder das novas expressões políticas, enfatiza o “desinteresse pessoal, num controle refletido sobre a tentação de usurpação individual do grupo, de autopromoção ou de satisfações narcisistas mais evidentes.”

Contudo, embora não haja representantes ou responsáveis, dentro do movimento existem aqueles jovens que exercem um papel mais ativo e de maior responsabilidade do que os outros, dedicando-se com mais afinco a levar as pautas adiante.

Monterde (2011), ao abordar a horizontalidade, destaca que ela potencializa a auto-organização e a cooperação entre os corpos, denominando-a de multiplicação horizontal da autoformação.

La autoorganización es absolutamente efectiva en la medida en que cada una encuentra su espacio donde estar y donde hacer, aprendiendo en cada momento sobre el proceso y mejorando en su fase de maduración.
(MONTERDE, 2011. p. 40)

Nesse caso, é interessante destacar o discurso engendrado pelo próprio movimento Massa Crítica (MC) sobre a sua ideia de horizontalidade e de liberdade: “Ela não tem uma voz. Ela tem tantas vozes quanto participantes. Cada um é livre para levar a manifestação ou a reivindicação que quiser.” (MASSA CRÍTICA, [s.p])

Essa característica pressupõe algumas repercussões, com dimensões negativas e positivas sobre a atuação do movimento Massa Crítica (MC).

Se, por um lado, a dimensão positiva está centrada no fato de constituir certa unidade no movimento, ao equiparar todos os participantes em iguais direitos de ação e fala, espera-se também a corresponsabilidade, fortalecendo a ideia de conjunto coletivo e pertencimento entre os mesmos.

Por outro, a dimensão negativa apresenta seus limites, na ausência de um programa bem definido pelo movimento, uma vez que dificulta uma organização mais consistente a ser alcançada a longo prazo, com o fim de avançar em demandas mais complexas ou com articulações mais duradouras.

Castells (2012), nesse aspecto, também os caracteriza por raramente serem movimentos programáticos, frente à ausência de propósitos delineados e planejados no tempo e no espaço. Essa explicação se sustenta, em razão da ausência de uma unidade ideológica que os interconecte suficientemente, para prolongar-se no tempo-espaço.

Antes de pertencer a um movimento específico, o jovem é o próprio movimento, pois sua fala, sua ação e suas expectativas podem ser realizadas independentemente do todo.

O slogan do movimento Massa Crítica (MC) reforça a ideia de solidariedade e auto-organização: “Todos somos o trânsito”.

Associado ao elemento da horizontalidade, apresenta-se numa estrutura de descentralização do movimento, uma vez que a ausência de líderes ou representantes significa que cada participante é responsável, única e exclusivamente, por si e ao

mesmo tempo por todos. Constitui-se um elo de solidariedade muito forte entre os participantes, ajudando-se mutuamente durante o percurso da bicicletada.

A escolha do trajeto no qual o movimento vai percorrer pelas ruas da cidade pode ser citado como exemplo prático da característica da horizontalidade, na medida em que qualquer participante pode sugerir, e em caso de mais de uma sugestão, a decisão é realizada em consenso ou no voto entre todos os participantes.

Essa prática permite maior participação no movimento, assim como desperta o senso interativo entre todos os integrantes que interagem na ação coletiva.

A estrutura descentralizada maximiza as chances de participação no movimento, já que ele é constituído de redes abertas, sem fronteiras definidas, sempre se reconfigurando segundo o nível de envolvimento da população em geral. (CASTELLS, 2012)

Já a autonomia é a possibilidade de o movimento ser independente de estruturas, mobilizando-se e definindo-se conforme as deliberações tomadas pelos seus membros.

Da mesma forma, cabe ressaltar que o movimento Massa Crítica (MC) foi desenvolvido e mobilizado a partir das redes sociais, permitindo uma atuação política nos espaços da internet, agrupando e reunindo pessoas que se identificam e se interessam pelas causas em jogo.

O blog *Vá de Bici* serviu não apenas como uma referência para os ativistas se apropriarem das informações acerca da mobilidade urbana por bicicleta, mas especialmente como um canal de debate contínuo sobre as ações e atividades do movimento. (MASSA CRÍTICA, s.d)

Por meio do blog se desenvolviam o planejamento das ações a serem realizadas pelo movimento, caracterizando-se no elemento #das redes às ruas.

Subirats (2015) o denomina de conectividade, considerando-a uma das características mais essenciais dos movimentos, haja vista a sua capacidade de minimização ou eliminação da representatividade e das estruturas de intermediação.

Gohn (2016), por sua vez, associa as novas formas de organização e mobilização, que fazem a junção da ação de indivíduos isolados e coletivos em rede

online, com o uso das ferramentas de ciberativismo, constituindo-se uma cultura da virtualidade e da articulação do simbólico.¹¹⁸

O movimento Massa Crítica (MC) quer divulgar e comunicar suas demandas, e sua estratégia de ganhar visibilidade é parar o trânsito, causando a interrupção do fluxo de automóveis, assim como entoando cânticos, interagindo com as pessoas durante o trajeto, ao entregar-lhes um panfleto ou até mesmo as convidando para participar da bicicletada.

aqueles que distribuem panfletos durante o trajeto são os verdadeiros diplomatas da Massa Crítica. Geralmente o contato cara-a-cara feito por estes ciclistas tem ajudado a controlar situações tensas criadas por motoristas de carros furiosos que tiveram que esperar. Um ciclista vai até essas pessoas frustradas e explica a bicicletada, enquanto lhes dá um panfleto. Isso mostra às pessoas que você pensou um pouco nelas e ganha algum tempo para a pedalada continuar, enquanto eles digerem a mensagem. (MASSA CRÍTICA, s.d)

A estratégia do movimento Massa Crítica (MC) é ser visualizado pela população, enquanto se desloca pelas ruas da cidade com a finalidade de transmitir sua mensagem de luta, chamando a atenção em razão da sua estética lúdica, bem-humorada e divertida.

Não à toa, o movimento em Porto Alegre se reúne no Largo do Zumbi dos Palmares (espaço público por excelência), na última sexta-feira do mês, às 19h, em plena hora do rush, para reclamar melhores condições para quem pedala e problematizar o uso individual do automóvel.

Contudo, a maior visibilidade que o movimento Massa Crítica (MC) de Porto Alegre teve, ocorreu por conta de um episódio negativo: um atropelamento coletivo. É interessante destacar que a imagem do atropelamento coletivo – filmada por um dos participantes - percorreu o planeta, sendo noticiado pelos mais distintos canais de televisão do mundo e tendo tido, até o momento, mais de um milhão e oitocentos mil acessos no canal youtube.

Há, portanto, uma apropriação das ferramentas tecnológicas em rede pelo movimento, para tornar-se visível e ganhar espaço midiático nas redes virtuais com o fim de divulgar suas pautas.

¹¹⁸ O ciberativismo refere-se a práticas sociais associativas de utilização da internet por movimentos politicamente motivados, com o intuito de alcançar suas novas e tradicionais metas. [...] O principal objetivo, como de todo ciberativismo, é difundir informações e reivindicações sem mediação, e organizar ações independentes e livres. (LEMOS, 2003, p. 15)

A partir do episódio do atropelamento coletivo, gerou-se um interesse sobre o movimento e suas formas de ação política, irradiando-se inúmeras iniciativas sobre a mobilidade por bicicleta, entre 2011 e 2014, até como forma de garantir essa pauta na agenda pública da Administração Pública Municipal.

O atropelamento coletivo do movimento Massa Crítica, ocorrido em 25 de fevereiro de 2011, causou comoção social, gerando não apenas interesse pelo problema da mobilidade urbana, especialmente pela temática cicloviária, mas pelas estéticas e expressões com que o movimento se expõe.

O movimento Massa Crítica (MC), desde então, ganha muita visibilidade, transformando a indignação em ação propositiva, fortalecendo-se e atraindo cada vez mais participantes, além de que se tornou referência sobre a pauta de mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre.

Interessante destacar, ainda, que as novas formas de ação, baseadas em modelos de representação nas redes sociais (Facebook, Instagram, *WhatsApp*, blogues coletivos e páginas virtuais), e fundadas na criatividade e na liberdade de expressão, são elementos que caracterizam a ação coletiva do movimento Massa Crítica (MC). Memes e expressões denunciando situações na área da mobilidade urbana, democracia e na gestão da cidade, foram objeto de compartilhamento pelos participantes, conseguindo politizar esses temas de forma irônica, lúdica e ao mesmo tempo crítica.

Outra característica é a renovação do uso da Ação Direta (AD), como um repertório de ação coletiva muito utilizado pelo movimento Massa Crítica (MC), na medida em que aproxima a prática da ação, sem mediações ou interferências institucionais. Exemplo recorrente é a colocação de *ghost bike* (bicicleta fantasma), como elemento simbólico, nos locais onde há a morte de um ciclista no âmbito urbano.

As Ações Diretas (AD) são elementos que indicam a renovação de práticas interventivas, capazes de estabelecer um ciclo virtuoso de atitudes sustentáveis, igualitárias e democráticas entre os jovens.

Com base na prática da sua estrutura de organização, o incentivo ao uso da bicicleta, de forma individual ou coletiva, por parte do movimento Massa Crítica (MC), apresenta-se como uma nova forma de sociabilidade, uso, ocupação e circulação pelos espaços públicos da cidade.

O movimento Massa Crítica (MC) tem por característica ocupar os espaços públicos urbanos, notadamente as praças, largos e ruas da cidade, como forma de

ganhar visibilidade e ampliar a potencialidade de corpos no espaço. Quer dizer, territorializa-se a ação coletiva do movimento, saindo das redes para ganhar as ruas. Vale lembrar uma das campeãs de retuiter das Acampadas na Espanha, que dizia #tomalacalle. (TORET, 2011)

Na perspectiva das ações terem mais impacto para ganharem visibilidade, a ocupação é uma estratégia muito eficaz, haja vista que se apropria da rua, como espaço comum e elemento integrativo da cidade.¹¹⁹

Nesse sentido, a ação do movimento Massa Crítica (MC) em pedalar na rua, simboliza o desejo de retomar esse espaço como público, já que foi indevidamente apropriado pelos modais motorizados, invertendo-se a compreensão da cidade como espaço do encontro.

E aqui apresenta-se mais uma característica do movimento Massa Crítica (MC), que é a alta capacidade de inovação, criatividade com doses de ironia, alegria e teatralidade.

Essa característica é o que se denomina *happenings*, enquanto movimento politicamente criativo, que objetiva as pessoas saírem de suas rotinas e dos papéis que representam no cotidiano. (GUARNACCIA, 2015; SHIRKY, 2012)

A estratégia de descentralização, celebração e não-violência dos *happenings* dificulta as estratégias policiais, que não estão acostumados a manifestações sem protesto, sem agressividade, provocativa e descontraída.¹²⁰

Com efeito, todos eles parecem tentar resgatar a dimensão da subjetividade às lutas objetivas. Especialmente as redes mencionadas, parecem buscar uma espécie de (re)união entre a cultura, as artes e a política, entre o indivíduo e o coletivo, entre os desejos e as necessidades, entre o prazer e o compromisso. (SEVERO, 2014, p. 84)

¹¹⁹ Há diversos cânticos entoados pelos participantes da Massa Crítica (MC), com a finalidade de ganhar visibilidade e a simpatia de quem está os vendo pedalar pela cidade. Os principais são: i) “Mais amor menos motor!”; ii) “Uhu aha eu não pago IPVA!” iii) “Bicicleta, um carro a menos!” iv) “Mais adrenalina, menos gasolina!”; vi) “não tem fumaça, nem combustão, é só força pra chegar com diversão!”

¹²⁰ O *happening* surgiu nos Estados Unidos em 1959, com a mostra Allan Kaprow, *18 happenings in Six Pars*, mas se democratizou com os Provos – coletivo de anarquistas holandeses que usavam a bicicleta - em um contexto político dominado pela burocracia, Estados armados, euforia religiosa de católicos e protestantes, aumento do poder do capital sobre os trabalhadores na Holanda. Os Provos apresentavam a situação social, de consumo e política de forma irônica, muito embora para ridicularizar o poder e suas formas. São considerados os pioneiros ao incentivo à bicicleta na Holanda e no giro de mobilidade urbana que sofreu Amsterdã, ao criarem o Plano de Bicicletas Brancas, livremente disponibilizada para o uso na cidade.

Vale, nesse sentido, referir que a ação reivindicatória, insurgente e contestatória demonstram que o movimento Massa Crítica (MC), em linguagem e estética própria, incentiva cada vez mais a participação do jovem com a finalidade de transformar a realidade da mobilidade urbana.

Com base nesses aspectos, observa-se que o movimento Massa Crítica (MC) se enquadra na categoria dos novíssimos movimentos sociais, pois trazem a novidade tecnológica das redes sociais (Facebook, Whatsapp), fundam-se em formas e estruturas de organização menos rígidas, sem líderes e com base na horizontalidade, apresentado-se os elementos caracterizadores trazidos por Castells (2012), Subirats (2015b); JURIS et al (2012) e Gohn (2016).

6 A COMPREENSÃO DOS ATORES JUVENIS SOBRE A PARTICIPAÇÃO, ATIVISMO E AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA EM PORTO ALEGRE

A participação da juventude nos espaços convencionais institucionais, a partir do lugar de sujeito tutelado e vigiado, tem se apresentado de forma desinteressada, ao passo que a presença nos espaços públicos não convencionais tem sido identificada em maior intensidade - que é a categorização do ativismo - para reivindicar, ao seu modo e à sua forma, o direito à cidade e à implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta.

No contexto das cidades emergem conflitos e disputas pelo direito ao território. E nesse ambiente, o movimento cicloativista, que demanda direitos e reivindica cidades mais sustentáveis, baseadas no transporte público eficiente, integrado e acessível a todos, especialmente pelo transporte não motorizado como alternativa viável para reconversão do modelo “rodoviarista”, tem crescido enormemente no Brasil.

Os novíssimos movimentos sociais, caracterizados pela fluidez, cujas manifestações são convocadas por meio de redes sociais, sem liderança de partidos, sindicatos e organizações convencionais (CASTELLS, 2012; JURIS, PEREIRA, FEIXA, 2012; SUBIRATS, 2015b; AUGUSTO, ROSA, RESENDE, 2015), têm atraído cada vez mais jovens ativistas a participarem das suas ações, reivindicando o direito à cidade. Esse formato supera a categoria de ação política convencional, sendo desenvolvida pelas novas gerações, baseada na micropolítica, em que pequenas ações individuais do cotidiano, como o de disputar as ruas das cidades, são potencializadas em espaços e atuação em redes.

Para tanto, apresenta-se os resultados da pesquisa de campo sobre as percepções dos jovens acerca da participação convencional e não convencional na política, ativismo e políticas públicas de mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre.

Os dados empíricos foram coletados entre os meses de março a maio de 2018, junto aos participantes dos movimentos por mobilidade urbana em bicicleta, especialmente do movimento Massa Crítica (MC).

Cumprir enfatizar que a construção do roteiro de entrevistas teve como base os objetivos da pesquisa, definidos a partir de leituras e questionamentos iniciais com relação ao objeto de estudo.

A amostra da pesquisa é composta por vinte participantes – com idade entre 18 e 29 anos – engajados nos movimentos relacionados à temática da mobilidade urbana por bicicleta. Trata-se de jovens que tem o transporte ativo como uma opção de deslocamento pela cidade, sendo que a maioria é formada por estudantes de ensino superior da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e da Pontifícia Universidade Católica (PUC/RS), muito envolvidos com as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs).

Destaque-se que a identidade dos entrevistados é resguardada, razão pela qual se utiliza somente as iniciais dos nomes dos participantes da pesquisa – em face dos preceitos de preservação da identidade e da privacidade – e segue acompanhado da identificação da geração a qual é pertencente (Y ou Z), como uma forma de visualizar as tendências comportamentais e sua cosmovisão sobre a inter-relação entre o campo da política, participação da juventude e a ação dos movimentos sociais.

É importante registrar que o questionário aplicado aos jovens entrevistados continha 24 perguntas, com respostas fechadas e abertas, as quais os participantes poderiam respondê-las livremente, no período máximo de uma hora, em data, horário e local da sua preferência, para sentirem-se mais confortáveis e seguros.

Os resultados obtidos com a aplicação dos questionários aos jovens ativistas estão expressos em porcentagem e o número de respondentes nos gráficos (Figuras), sendo acompanhados de explicações e compreensões acerca dos questionamentos.

No item inicial, que envolve a participação institucional e a cidadania juvenil, com o objetivo de ver como os jovens constroem sua ação no âmbito social e político, pergunta-se quais os significados da participação política no espaço público.

Por sua vez, o item juventude e política e suas formas de convivência, está formado por seis perguntas, sendo quatro delas fechadas, baseadas no método quantitativo, com assertiva de múltipla escolha, e outras duas abertas, com o fim de aferir quais os interesses dos entrevistados sobre a política, examinando sua importância, consumo e compreensão sobre o papel exercido pelo jovem enquanto sujeito de direitos no contexto político.

O item seguinte, que versa sobre participação juvenil e movimentos sociais, está formado por seis perguntas, sendo duas fechadas com assertiva de múltipla

escolha, enquanto as restantes apresentam-se de forma qualitativa, de modo a explorar o entendimento dos jovens sobre a participação política em esferas políticas não institucionais formais.

O item foi dividido em dois blocos: os dois questionamentos iniciais tratam da influência dos movimentos sociais, para inserir a pauta da mobilidade urbana na agenda pública; enquanto as finais tratam da organização desses movimentos sociais e sua relação com a internet e as redes sociais virtuais, especificamente como elas potencializam a ação coletiva dos movimentos juvenis para além do espectro das suas relações sociais. Busca-se compreender qual a influência do movimento ou movimentos, para ganhar visibilidade e incidir o tema da mobilidade por bicicleta na agenda pública de Porto Alegre.

Já o item sobre participação política convencional e políticas cicloviárias está formado por cinco perguntas, apenas uma delas sendo fechada, enquanto as demais são abertas, com o objetivo de explorar a compreensão dos jovens respondentes acerca dos espaços institucionais formais, constituídos pela Administração Pública Municipal, suas impressões e referenciais das reais motivações sobre os canais de mediação entre o Estado e a sociedade civil.

Pergunta-se sobre a existência de diálogo entre os jovens e o Poder Público, e se eles conhecem espaços institucionais em que possam efetivamente participar. Além disso, pergunta-se, se acreditam que os espaços institucionais incluem os jovens e se eles efetivamente funcionam como deveriam.

No item final do capítulo, sobre participação política não convencional e ativismo, pretende-se compreender quais as formas de se “fazer política” própria às juventudes na contemporaneidade, a partir dos seus relatos e desejos de participação e intervenção no espaço público, com o fim de subsidiar correções nas políticas de participação juvenil envolvendo o tema da mobilidade urbana em bicicleta.

Para tanto, foram formulados cinco questionamentos, sendo dessas, três perguntas fechadas, com assertiva de múltipla escolha, enquanto as demais estão construídas na forma qualitativa, com o fim de incidir na compreensão dos jovens sobre a participação política não convencional e descobrir seu interesse sobre as formas de ativismo.

6.1 Cidadania juvenil: a juventude sem participação-política institucional

A cidadania como *status* do sujeito é indispensável para a concretização da democracia. Logo, a cidadania ocupa um papel central na construção do Estado Democrático de Direito, tendo em vista que este não pode prescindir da participação popular como fonte legitimadora.

A Constituição Federal de 1988, na tradição do constitucionalismo moderno, estabeleceu no inciso II, do artigo 1º, a cidadania como um dos seus fundamentos. Trata-se do corolário do princípio democrático, pois o artigo 1º da Constituição Federal de 1988 reforça a dimensão do poder emanado pelo povo e nele fundamentado, como fonte que retroalimenta e legitima a ação na esfera pública.

Marshall (1998) define a cidadania a partir de três dimensões: i) a cidadania como conquista dos direitos civis, para garantia dos direitos de expressão e de pensamento; ii) a cidadania como a conquista dos direitos políticos de participação democrática nos destinos da nação e; iii) a cidadania como a garantia dos direitos sociais para estar inserido economicamente em uma comunidade.

Gorczewski e Martin (2011, p. 68) destacam que a cidadania não é um termo unívoco, mas polissêmico, podendo ser identificados nove modelos de cidadania.¹²¹

Há de se assinalar que autores como Sorj (2000), Santos (2001), Lapierre (2003), Gorczewski e Martin (2011) e Subirats (2011) sustentam que a compreensão da cidadania foi esvaziada a partir do advento da globalização.

Gorczewski e Martin (2011), nesse aspecto, propõem rediscutir o conceito de cidadania, a partir da contemporaneidade, porque os pressupostos construídos sob os parâmetros oitocentista e novecentista, em que a sua concepção se reservava à noção soberana, já não mais responde aos desafios da sociedade do novo milênio.

O colapso da cidadania é decorrente da crise a que foi acometido o Estado-Nação, como modelo jurídico-político, vindo, por sua vez, a atingir o direito e a política, especialmente a dimensão nuclear da participação, da democracia e dos direitos humanos. (GORCZEWSKI; MARTIN, 2011)

Es por ello desde distintos movimientos sociales y múltiples colectivos y entidades se está apostando por un nuevo planteamiento que entiende desde

¹²¹ São eles: 1) Cidadania liberal; 2) Cidadania comunitarista; 3) Cidadania neorrepublicana; 4) Cidadania diferenciada; 5) Cidadania multicultural; 6) Cidadania pós-nacional; 7) Cidadania Cosmopolita; 8) Cidadania transnacional e; 9) Cidadania transcultural.

la acción, desde su ejercicio, desde lo desarrollo pleno de la autonomía de cada persona en el marco de su comunidad de referencia, desde el espacio de lo común, más que desde la estática adquisición de unos derechos relativamente vaciados de contenidos, relacionados con las dinámicas de inclusión y exclusión más elementales de los estados nación modernos.(SUBIRATS, 2011, p. 89)

Santos (2001) problematiza a forma como a cidadania se apresenta no processo de globalização, no qual ele denomina “globalitarismo”, por retirar do Estado sua característica intervencionista nas relações sociais e econômicas para, na sua omissão, potencializar as demandas dos grupos transnacionais econômicos, eliminando o campo da política para transformá-los em meros consumidores.

Essa situação foi agravada pelo processo de globalização e pela intensiva neoliberal, que homogeneizou as relações sociais, impondo uma cultura de consumo, esvaziando a esfera da política.

Santos (1998) conecta a perspectiva do consumo e a exclusão em uma sociedade capitalista, associando-se ao aniquilamento da cidadania como poder de transformação da realidade social. A cidadania é a ação que garante direitos. Logo, cidadão é um agente legitimado que reivindica não apenas o seu reconhecimento, a cada momento histórico, mas novos direitos a serem exigidos, contra ou a favor do Estado, como também a sua efetivação e garantia do que lhe foi assegurado.

Quer dizer, uma cidadania que atenda aos reclamos do consumo e que se expressa com essa finalidade específica, em uma sociedade de massa, transforma o cidadão em cliente, além de potencializar, com base na lógica do mercado, o mundo em uma fábrica de perversidades. (SANTOS, 2001, p. 19)

A cidadania tem sido esvaziada em sua essência, na medida em que o poder de consumo é sedutor no mundo globalizado, ainda mais em relação à parte das juventudes que, a partir do uso de produtos específicos, desenvolvem uma cultura própria, produzindo suas ações e práticas sob o olhar do mercado.

A ideia da cidadania, contemporaneamente, se restringe à interpretação menor em termos de participação política, como o ato de votar e ser votado. Santos (1998) denomina essa situação de “eleitor não cidadão”, uma vez que “o papel desse eleitor não-cidadão se esgota no momento do voto.” (SANTOS, 1998, p. 41)

Cidadania requer responsabilidade, permanência e acompanhamento do processo coletivo, razão pela qual o ato de votar representa apenas parte do conjunto de possibilidades democráticas.

Está aqui a se falar da dimensão participativa da cidadania. Quer dizer, da cidadania como participação ativa nas decisões da comunidade, justificando-se que não há cidadania sem participação, de modo que a ausência desse elemento esvazia por completo o seu significado democrático.

A dimensão participativa é elemento estruturante da cidadania, pois um instituto depende do outro para garantir a democracia. Logo, a cidadania e a participação são institutos que se complementam e se interconectam em um Estado que se auto intitula democrático.

Registre-se, nesse sentido, que cidadania se confunde com o próprio direito à participação, tanto que é considerada “um instrumento fundamental para a realização de uma cidadania ativa”. (MARTIN, 2005, p. 57).

Participar pode ser compreendido de distintas formas e dimensões,

participação é usada para designar variada série de atividades: o ato do voto, a militância em um partido político, a participação em manifestações, a contribuição para uma certa agremiação política, a discussão de acontecimentos políticos, a participação num comício ou numa reunião de seção, o apoio a um determinado candidato no decorrer da campanha eleitoral, a pressão exercida sobre um dirigente político, a difusão de informações políticas e por aí além. (SANI, 1998, p. 888)

Nota-se que as modalidades estão diretamente relacionadas à ação política convencional, na qual os partidos políticos são os condutores do conteúdo da participação. Contudo, é preciso registrar que o voto não garante um comprometimento maior com as lutas por transformação social (CASTRO, 2008), na medida em que esta dimensão da ação de se fazer política no espaço público tem sido desacreditada, sobretudo pelas novas gerações, que não a reconhece como legítima.

Para além dos conceitos propostos por Gohn (2008), Anduiza e Bosch (2012), Sani (1998) e Martin (2005), a participação - na sua perspectiva ampliada - é condição essencial para que a subjetividade política do jovem possa emergir no espaço público, fazendo despertar o sentido democrático.

A dimensão participativa está diretamente conectada aos direitos mais elementares da cidadania. Destaque-se, nesse aspecto, que as liberdades que fundamentam a cidadania devem estar asseguradas como garantias constitucionais, quer dizer, direitos fundamentais de proteção da dimensão político-democrática, potencializadora das funções participativas.

Por essa razão, a participação está assegurada na Constituição Federal de 1988, enquanto *status* de direitos fundamentais, na forma de liberdade de expressão (artigo 5º, IV), liberdade de informação (artigo 5º, XIV) e liberdade de associação (artigo 5º, XVII), ao permitir a plena eficácia dos seus preceitos de estar presente nas decisões políticas. Tais elementos são os verdadeiros garantidores da dimensão democrático participativa, razão pela qual Gorczewski (2010) e Gorczewski e Martin (2018) entendem a participação política como um direito fundamental intrínseco para o reconhecimento da cidadania.

Nesse sentido, se cidadania é participação nos processos de expressão no espaço público, enquanto espaço de tomada de decisão da coisa pública, capaz de transformar a realidade social, o jovem tem sido privado desse direito de participar, na medida em que não está incluído nos canais de interlocução com o Estado.

Não há dúvidas que o reconhecimento legal da condição de cidadão aos jovens foi – e ainda é - um elemento imprescindível para transformá-los em legítimos cidadãos. Contudo, somente o reconhecimento legal, desacompanhado de garantias reais que incentivem a participação da juventude em espaços institucionais formais, não é suficiente para modificar o estereótipo construído sobre o jovem e sua participação no espaço político.

A juventude, embora tenha sido reconhecida como sujeito de direitos pela Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, e pelo Estatuto da Juventude, que assegurou os direitos à cidadania, à participação social e à representação juvenil, não é considerada como tal, sendo objeto de intervenção da política, na medida em que posicionam a participação juvenil em um local marginal nos processos decisórios das políticas públicas.

Além do mais, o processo de participação dos jovens no espaço público é uma experiência essencial, não apenas para a inserção dos valores democráticos, mas também para acionar a subjetivação política sobre o sentido da sua identidade e pertencimento, interrogando-se acerca dos valores atinentes à convivência humana ao seu redor. (CASTRO, 2008)

No campo da participação política, Reguillo (2003, 2012 e 2017) tem desenvolvido pesquisas sobre a participação do jovem no espaço público, ao propor a expansão do conceito clássico de cidadania, para “repolitizar a política”, como forma de reaproximar a esfera democrática do desejo do jovem em participar do processo democrático.

Reguillo (2003), ao ampliar o conceito clássico da cidadania, baseado em Marshall, o ressignifica com base na identidade cultural e política do jovem, denominando-a de “culturalização da política”, ou seja, fazendo-se política a partir da cultura, com formas, procedimentos e uma outra linguagem que possa, ao invés de excluir sua participação, atrair o público juvenil. (REGUILLO, 2003, p. 19)

Além do mais, o atraso em permitir que os jovens pudessem participar dos espaços convencionais, repercute diretamente no interesse, entendimento da importância da sua participação política, no amadurecimento democrático e, conseqüentemente, na sua desafeição e descrédito sobre o espaço público.

Quer dizer, o espaço público, enquanto *locus* da política, é o lugar que os jovens, até então, não foram “autorizados” a estar presentes, assim como os espaços de tomada de decisão são estranhos à participação juvenil. (REGUILLO, 2003)

Além do mais, o espaço público, segundo Arendt (2007), é um espaço permanentemente aberto, de interação social, que significa o acesso livre a todos que quiserem entrar, enquanto lugar da palavra e da ação.

Tal situação não é o que ocorre com os jovens no espaço público, até porque a participação nos espaços institucionais convencionais apresenta seus limites e contradições.

As formas de participação convencional institucional, desenhadas para a juventude, são tecnologias de poder que permitem ao Estado o controle sobre as ações dos jovens, tornando-se espaços desiguais e sem liberdade para inovar na esfera política, além de modelar comportamentos e práticas com o fim de produzir corpos domesticados.

Fica evidente a ameaça real que as juventudes trazem ao sistema político convencional, em razão do seu desprendimento do conjunto imanente de regras e aos próprios adultos, tendo em vista sua alta capacidade inventiva para soluções de cunho social e constituição de novos modelos sociais.

As instituições formadoras e repressivas estão aí bem evidentes, nos seus papéis complementares, para atingir os objetivos de socialização das juventudes. Família, igrejas, escolas, polícia, legislação, mídia, tudo incide sobre as juventudes visando o condicionamento das suas subjetividades, dos seus comportamentos expressos e dos seus valores de referência. (SANFELICE, 2013, p. 71)

Forma-se jovens para trabalhar e consumir no mercado capitalista, moldando-os às estruturas sociais e não para participar e reflexionar os problemas coletivos e do bem comum. (BAUMAN, 1998)

Foucault (2005) caracteriza as tecnologias de poder como técnica disciplinar para manter sob controle a atuação juvenil, ao valorizar um grupo e inferiorizar o outro, vigiando-os e até mesmo os punindo quando necessário.

A disciplina é uma técnica de poder que implica uma vigilância perpétua e constante dos indivíduos. Não basta olhá-los às vezes ou ver se o que fizeram é conforme a regra. É preciso vigiá-los durante todo o tempo da atividade e submetê-los a uma perpétua pirâmide de olhares. (FOUCAULT, 2000, p. 106)

Observa-se, nesse aspecto, a suposta valorização da participação do adulto, inferiorizando a participação do jovem sob o discurso da sua incapacidade para envolver-se em decisões coletivas. Trata-se da vigilância do adulto sobre os jovens, com o fim de controlar suas ações, e tornar seus corpos dóceis e úteis, mais fáceis de serem disciplinados. (FOUCAULT, 2005)

Observa-se, nesse aspecto, o processo de marginalização da palavra aos jovens, que também querem participar e serem ouvidos sobre o processo de tomada de decisões, pouco resultando na capacidade de influenciar ou até mesmo modificar estruturas sociais em tais espaços deliberativos.

A exclusão do jovem no processo de tomada de decisão é estratégica para a manutenção do poder centralizado e do *status quo*, negando-se os direitos de dimensão participativa às novas gerações.

Nesse aspecto, Reguillo (2003) compreende que a chave sobre a questão está em compreender que os jovens configuram uma categoria social por direito próprio, que desafia os modos tradicionais e historicamente construídos, através do qual foi pensado o problema da representação no espaço público.

Vale registrar que, frente à ameaça que os jovens representam ao modelo convencional institucional adultocêntrico, baseado na representatividade, é preciso marginalizar suas ações, colocando-os sob o controle atento dos adultos.

Em compensação, o controle exagerado sobre suas ações e a pouca ou nenhuma repercussão de seus movimentos políticos, nos espaços convencionais institucionais a ele destinados, tende a gerar insatisfações, fazendo com que os jovens construam novos espaços para suprir o déficit de participação nos processos de tomada de decisões.

Esse espaço, gradualmente, tem sido ocupado pelas novas gerações nas formas não convencionais de participação, seja nos protestos, seja nas diversas formas de ação política desenvolvida por meio da internet e das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs).

Vale dizer que o ativismo nasce como uma reação imediata, não apenas à ausência de espaços participativos destinados aos jovens, mas também em razão dos seus discursos serem ignorados e invisibilizados pelos adultos nos espaços institucionais existentes.

Identifica-se que a participação, controlada e vigiada dos jovens nos espaços convencionais de política, se desloca para espaços não convencionais, cuja ação política é caracterizada por não ter limites, sem controle, mais ativa, radical, sem regras pré-estabelecidas e, muitas vezes, até inconsequentes, como em muitas oportunidades são as ações juvenis.

A participação mais intensa, com maior grau de intensidade, se caracteriza no ativismo, que se desenvolve no vazio deixado exatamente pela política convencional baseada na delegação, na ausência de interação dialógica entre os representantes e a classe política.

Cumprir dizer que o sentimento de abandono, deixado pela ausência da política, é preenchido por ações individuais em espaços públicos, capazes de reverberar seus desejos: nas redes sociais virtuais e nas ruas.

Reguillo (2017) destaca que os movimentos geram seu próprio espaço público, ao propiciar a intensificação de debates e a visibilidade de diferentes atores, que entram em cena para disputar sentidos e modos de interpretação da realidade.

Para Borja (1999) o *“activismo es también el miembro de cualquier otra clase de organización que trabaja para ella de una manera regular e intensa.”*

É importante registrar que o ativismo é um conceito recente, a ponto do Dicionário de Política de Norberto Bobbio (1998) não trazer o seu verbete, mas o relacionando apenas com os termos participação política e militância.

O ativista é um ator engajado, movido por sua ideologia a práticas concretas - de força física ou criativa - que visam desafiar mentalidades e práticas do sistema

sócio-político-econômico, construindo uma revolução a passos pequenos.¹²² (ASSIS, 2006. p. 14)

Destaque-se que o ativismo se caracteriza pelo seu grau de intensidade e participação, junto ao movimento ou causa no qual o jovem está envolvido, independentemente do seu formato, contrariando a passividade e a inação tão característico na modernidade na esfera política.¹²³ (BORJA, 1999; SANI, 1998; JORDAN, 2002; ASSIS, 2006; SANTIBAÑEZ, 2018)

Em outras palavras, o ativismo significa qualquer ação política positiva - um fazer algo - produzida direta ou indiretamente pelo próprio sujeito, fora do espaço da institucionalidade, em busca de um resultado concreto e imediato.

Por isso, é necessário compreender como os jovens entendem a participação e, a partir do seu entendimento, verificar quais os desafios postos para o exercício mais pleno dessa dimensão da cidadania.

É com base nos elementos que configuram a cidadania juvenil, a participação e o ativismo que se examina o conteúdo da pesquisa de campo, coletado com os jovens ativistas em mobilidade urbana por bicicleta de Porto Alegre.

Os jovens, quando questionados sobre o significado da participação política, buscam o significado subjetivo da participação no espaço público.

Destaque-se que as respostas foram um tanto variadas, na forma como eles vêem e constroem sua ação no âmbito social e político, além de como concebem sua própria ação.

Vale dizer que um elemento indicador está associado à “política do ato”, no qual o sujeito político atua individualmente, sem a necessidade de intermediação ou representação, preferindo formas diretas de ação, dentro de suas relações sociais e no aspecto das redes de contatos. (SUBIRATS, 2015b)

Acho que a primeira assim é do tu ter um entendimento do teu lugar como parte social, como um indivíduo que faço parte de um todo de uma organização social. E a forma como você respeita a política. Então se, do que eu me alimento, como me alimento, onde alimento, como me desloco, se usa o carro, se usa bicicleta, quanto eu pago para o empregado, se eu tenho alguma noção de como funciona a dinâmica institucional do Estado. Acho que tudo isso é... são maneiras de participar politicamente. Há pessoas que

¹²² Assis (2006) destaca que o termo ativista é originário da América do Norte e Europa, na tentativa de se distanciar dos termos revolucionários e radicais, tendo em vista sua enorme carga negativa que envolve os conceitos.

¹²³ Borja (1999) explica que o ativismo começou a ser usada na Alemanha, após a primeira guerra mundial, frente ao compromisso militante desenvolvido por alguns intelectuais que queriam fazer a transformação política. Assim, como Sani (1998), o ativismo tem sua compreensão voltada para a participação político-partidária sendo construída em paralelo à militância política.

preferem atuar no micro no seu entorno, e há pessoas que preferem participar da questão macro se envolver institucionalmente, de tentar mobilizar massa organizar e tal... geralmente uma coisa conflita com a outra, o cara que tá na ponta para organizar puxar uma massa, ele encontra o indivíduo e ele fala porque ele é humano né, enfim (risos)... aí é uma escolha que tá fazendo mas eu acho que tudo é política tudo né... eu optar por responder no questionário é um ato político de alguma forma. (D., jovem respondente pertencente à geração Y)

A participação política, consoante o entendimento de Anduiza e Bosch (2012), cada vez agrega mais atividades que a consideram como tal, ampliando-se o campo de possibilidades no que se refere à estar presente e participar de ações políticas.

Anduiza e Bosch (2012) entendem, como participação política, desde a ação para influenciar na composição de órgãos e cargos no sistema político, ação dirigida a influenciar no processo de tomada de decisão dos representantes políticos, ações dirigidas a outros atores, como empresas e corporações, traduzidas nos boicotes a produtos, até a participação em organizações, associações ou plataformas de natureza política. Verifica-se que os respondentes associam a ideia de que a participação está ligada à sua ação direta e imediata sobre o que pretende interferir ou incidir no resultado.

Cabe registrar, no entanto, a complexidade com que vem se revestindo atualmente a participação dos jovens, enquanto resultado da sociedade complexa, em que a diversidade de sujeitos e situações compõem a categoria juventude.

Ao lado disso, a multiplicidade de agentes e instituições que interagem no campo da política, fomentando uma arena onde cada vez mais rapidamente são revistas as linhas divisórias, demarcando conflitos que funcionam como espaços de reconhecimento de sujeitos, identidades e coletivos.

A participação em coletivos e grupos é uma experiência vital não só para a juventude, que se inicia ainda na infância, através da escola, que permite a circulação inicial para além do âmbito familiar.

Destaque-se que a juventude representa a fase mais intensa de abertura dos horizontes intelectuais e afetivos, já que é o momento em que se ampliam as redes de relações sociais, as quais terão papel determinante na construção do lugar no mundo, propiciando também um contato mais direto com a realidade em que se vivem. (SPÓSITO, 1994)

No mesmo sentido, com a finalidade de explorar a sua compreensão sobre a política e a participação, perguntou-se aos jovens respondentes quais eram as formas de se fazer política.

É interessante que as respostas vão de encontro à ampliação do espaço público, naquilo que Subirats (2015a) denominou de “democracia expandida”, uma vez que o entendimento dos jovens retrata uma ação política que se faz - independentemente da forma adotada ou dos meios utilizados - ainda que individualmente, em espaços privados ou públicos com finalidades comuns.

Uma coisa que está nebulosa é esse entendimento de que tudo é política, a gente não tem esse entendimento. A maioria das pessoas ou elas não entendem que estão fazendo política ou elas estão condicionadas para não entender né... A gente é amortecida pelo sistema midiático que fortalece o padrão de criar normalidade. O sistema aposta na normalidade. Aposta no que não rompe no que não questiona, então ele faz de tudo para manter a gente dentro desta linha de normalidade. Cada vez que tu fazes alguma coisa diferente desse condicionamento geral, aí tu tá fazendo política, tu tá se manifestando de alguma maneira. Então quando alguém erra, é racista com outra pessoa na rua ou homofóbico, outro intervém e se coloca à disposição do oprimido é um ato político. Dentro de nossas relações em casa: política tem a ver com disposição. Se você tem disposição você consegue agir mais. (D., jovem respondente pertencente à geração Y).

Interessante ressaltar que os jovens respondentes não confiam nas instituições, sejam elas políticas ou não, mas confiam em si mesmos, na potencialidade, individual ou coletiva, de modificar e provocar rupturas, quer dizer, na sua capacidade de mudança social e comportamental.

Existe um amplo consenso negativo dos jovens respondentes, a respeito da desconexão com a realidade do sistema político institucional e das instituições na condução da gestão e das escolhas do bem comum.

Ainda que sua ação seja individual - e os jovens respondentes apresentam valores individuais muito claros - há uma perspectiva muito forte de que a característica da individualidade permite a transformação social. Nesse sentido, o sentimento pessoal do “eu posso fazer” é predominante entre eles, e está muito presente no imaginário da ação política participativa dos jovens respondentes.

Nesse aspecto, é possível associar essa tendência aos processos políticos recentes. Recorde-se o slogan da campanha vitoriosa de Barack Obama em 2008, que era uma convocação ao poder coletivo e conjunto: *We can!*, assim como o Partido *Podemos* da Espanha, que encontra uma enorme aceitação da juventude espanhola.

Verifica-se que a cidadania apresenta-se com uma nova roupagem, não apenas em razão das transformações decorrentes da globalização e dos processos abordados por Santos (2001), Lapierre (2003), Gorczewski e Martin (2011) e Subirats (2011), mas em razão da capacidade de poder exercer os direitos dela inerentes na

prática, especialmente o direito à participar da tomada de decisões de temas de interesse coletivo, em específico sobre a gestão pública da cidade e a mobilidade urbana.

Do mesmo modo, observa-se que a participação política se apresenta para os jovens de uma maneira alargada, tendo em vista o que Subirats (2015a) denominou de democracia expandida, que é a compreensão ampliada da participação meramente eleitoral e institucional, além do desejo de radicalizar a democracia, como uma espécie de encontro entre os meios e os fins.

6.2 Juventude e política: formas de convivência

O presente item está formado por um bloco de seis perguntas, sendo quatro delas fechadas, baseadas no método quantitativo e com assertiva de múltipla escolha e outras duas abertas, com o fim de aferir quais os interesses dos respondentes sobre a política, examinando sua importância, consumo e compreensão sobre o papel exercido pelo jovem enquanto sujeito de direitos no contexto político.

Para examinar esses elementos, vale-se de indicadores tradicionais da literatura no campo da política, como o interesse, a eficácia e a disposição em participar e quais as formas de participação política.

Baseando-se nesses pressupostos, iniciou-se indagando aos jovens sobre as formas de convivência entre a juventude e a política, com a finalidade de entender se é possível a juventude inter-relacionar seus interesses individuais e seu envolvimento geral com o campo da política.

A pergunta sobre o interesse pela política, Schmidt (2001), é uma das questões clássicas nos *surveys* sobre pesquisas de cultura e socialização política, sendo empregada como indicador da categoria de eficácia política.

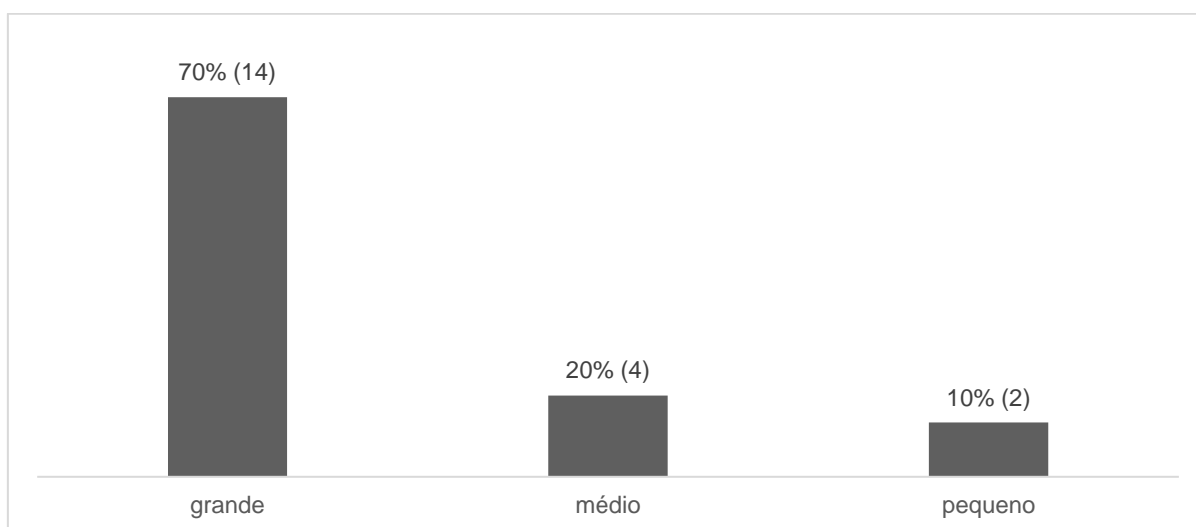
Destaque-se, nesse aspecto, que de acordo com Arendt (2007), todos os aspectos da condição humana têm relação com a política.

Com o fim de buscar as respostas aos questionamentos apresentados, perguntou-se aos participantes sobre o interesse na política e o quanto se informa sobre eleições, governo ou a situação do país. Tem por objetivo medir - sem uma escala de avaliação mais rigorosa - o quanto os jovens se interessam e se preocupam com a condução e a gestão dos interesses coletivos representados pela política.

Nesse aspecto, Schmidt (2001), Okado e Ribeiro (2015), enfatizam o quanto esse elemento é essencial para reconhecer o interesse sobre o campo político, seus reflexos sobre o cotidiano social e as repercussões no agir político das juventudes.

Okado e Ribeiro (2015, p. 66) destacam que “cada ano de estudo aumenta as chances de maior interesse sobre este tema em 18,2%, o que comprova que aqueles com maiores níveis e escolaridade se interessam mais por política.”

Figura 1 - Interesse dos jovens pela política



A Figura 1 expressa o nível de interesse dos jovens respondentes sobre a política no seu cotidiano.

É importante assinalar que, embora se tenha um aumento do interesse dos jovens sobre a política, ela não significa necessariamente a compreensão crítica sobre o agir político, na medida em que pode retratar valores que nem sempre estão associados às questões democráticas e ao bem comum.

Essa posição é defendida por Anduiza e Bosch (2012), que sustentam a ideia de que a correlação entre uma e outra se apresenta limitada, para explicar o interesse em participar no campo da política institucional e no processo de tomada de decisões do interesse público.

Cabe registrar que os índices de interesse pela política revelam que os jovens - ao menos o recorte dos respondentes - preocupam-se com os valores democráticos da sociedade, o que convém não maquiagem seu desencanto com a política convencional baseada no modelo representativo, mas ainda assim sem perder o interesse e a preocupação com os assuntos públicos e de interesse coletivo.

Arendt (2004) retrata a política como o aparecimento de sujeitos, capazes de transformarem espaços públicos com a finalidade de se constituírem em seres políticos.

Nota-se, a partir destes elementos, que o nível de interesse/apatia e conhecimento que os jovens apresentam sobre o tema da política e suas relações diretas com o cotidiano é muito considerável.

Schmidt (2001) e Borelli et al (2009) abordam a construção do estereótipo do jovem da década de 1990 em diante, considerados mais passivos em contraposição à geração dos anos 1960, no qual eram identificados revolucionários e contestadores políticos.

Interessante que esses dados se distinguem das informações de pesquisas que revelam desinteresse e atitudes negativas em relação à política, em especial Ribeiro et al (2015, p. 201) no qual “60% dos estudantes dizem ter pouco interesse, contudo, há destaque para os 21,8% que possuem muito interesse.”

Por sua vez, segundo a pesquisa encomendada pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE), os resultados observados nas etapas qualitativa e quantitativa identificaram que os jovens com nível superior (incompleto, até mesmo pela idade entrevistada), debatem mais sobre o tema e amigos e parentes são os principais grupos para discussão do tema.¹²⁴

Do total, 55,9% têm o hábito de debater assuntos referentes à política com outras pessoas. Esta é uma característica mais comum entre os homens (60,6% contra 51% entre mulheres) e sem relação estatisticamente significativa na variação por idade.” (TSE, 2017, p. 15)

É interessante destacar que os debates são potencializados por meio das redes sociais, que ampliam o seu alcance de falar e ser ouvido, em razão dos jovens tornarem-se auto comunicadores de massa. (CASTELLS, 2012)

Verifica-se, nesse aspecto, o reposicionamento das ações políticas dos jovens em áreas não convencionais, especialmente, no âmbito digital, que são espaços

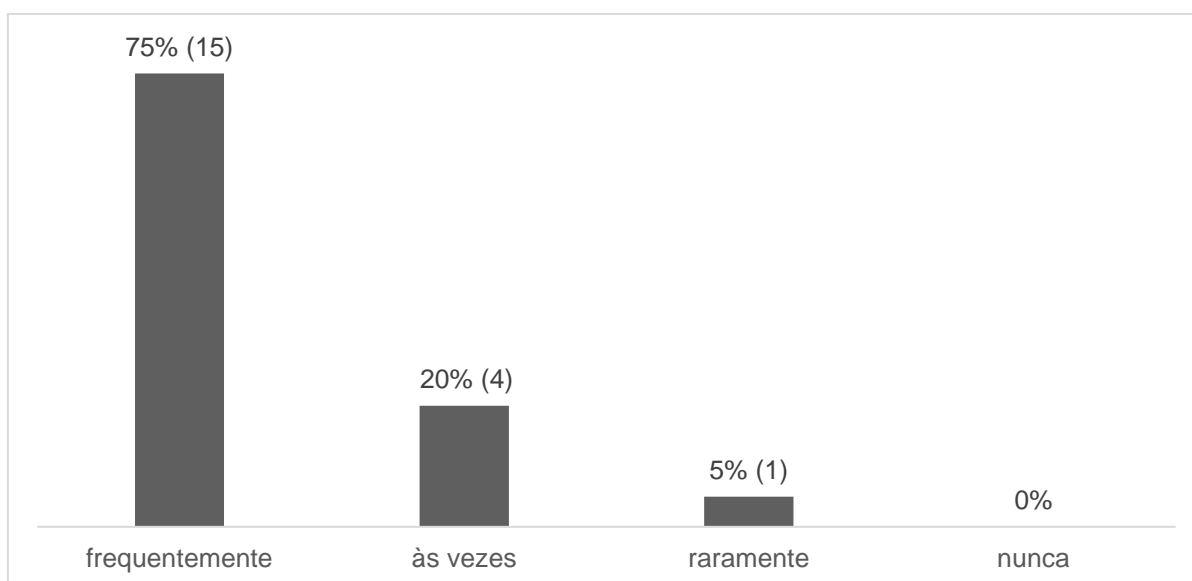
¹²⁴ O Tribunal Superior Eleitoral encomendou pesquisa à Opinião Informação Estatística com o objetivo de avaliar a percepção dos jovens entre 16 e 20 anos - com e sem título de eleitor - sobre eleições, política e participação na democracia. Foram realizadas pesquisas qualitativas por meio da discussão em grupos representativos dos jovens brasileiros, além de 2.511 pesquisas quantitativas por meio de entrevistas aplicadas com amostras representativas de jovens nas cidades de Guarapuava/PR, Maceió/AL, Palmeira dos Índios/AL, Belém/PA, Curitiba/PR, Hortolândia/SP, Várzea Paulista/SP, Lauro de Freitas/BA, Alagoinhas/BA, Jaraguá do Sul/SC, Diamantina/MG, Curvelo/MG, Belo Horizonte/MG, Goiânia/GO e Rio Verde/GO.

públicos inovadores, menos controlados e vigiados, se comparados aos demais espaços de participação convencional.

Pode-se destacar também o risco do processo de politização às avessas, consolidando-se valores extremistas em detrimento a valores democráticos e sociais, na medida em que tais espaços públicos são de difícil controle e monitoramento.

Cumprido destacar que os jovens da geração Y preferem informação e participação mais diretas, interativas e acessíveis, eliminando a intermediação existente. Essas formas são imediatas e convertem cada receptor em emissor potencial, salvando a unidirecionalidade da informação e os desníveis de poder dos meios tradicionais, o que representa uma enorme quantidade de conhecimento e informações.

Figura 2- Consumo de informações sobre política



É interessante observar de acordo com a Figura 2 que os jovens retratam o interesse e o consumo pela política enormemente, o que, ao menos no recorte da juventude pesquisada - potenciais ativistas em mobilidade urbana por bicicleta - visualiza-se exatamente o oposto do imaginário social, de que as novas gerações são desinteressadas e/ou alienadas do contexto político e dos temas do bem comum, especialmente aqueles relacionados à gestão da cidade e da mobilidade urbana.

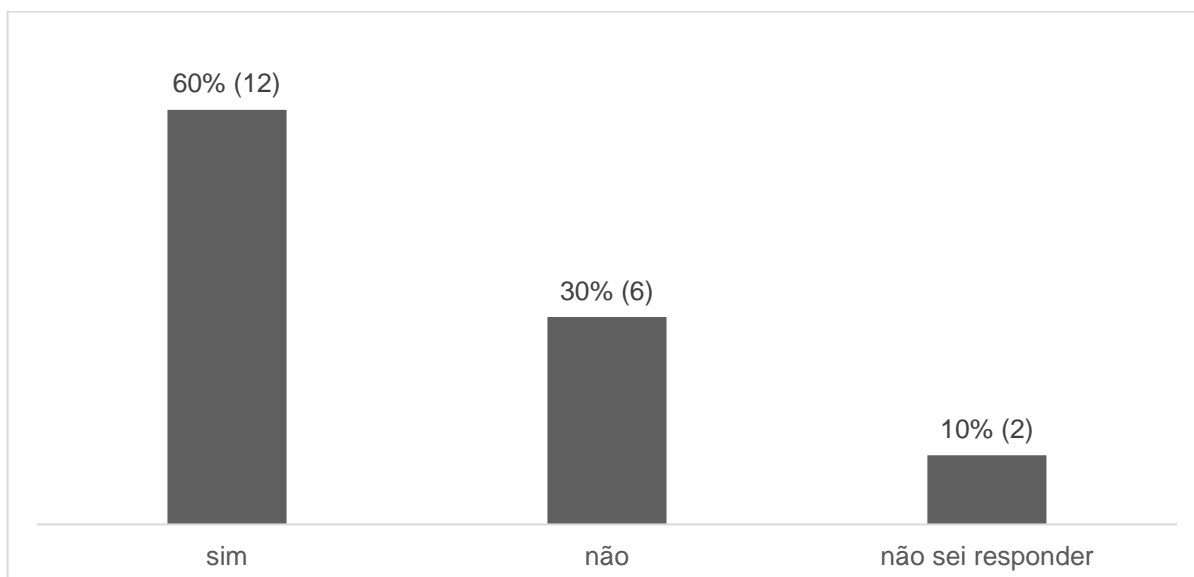
Ademais, o fato de quinze jovens afirmarem que se informam frequentemente sobre as eleições, o governo ou a situação do país, revela um grande interesse

envolvendo a política e especialmente as repercussões delas decorrente no seu cotidiano.

Significa dizer, em outras palavras, que os jovens respondentes têm pleno conhecimento que a política, os governos e as instâncias participativas são espaços importantes da tomada de decisão coletiva, razão pela qual, muito embora não queiram participar diretamente, preferem acompanhar com certa distância.

Em compensação, no questionamento envolvendo seus sentimentos sobre a capacidade dos jovens em provocar a transformação social, nota-se que a compreensão da potencialidade que possuem enquanto agentes de transformação é muito reveladora.

Figura 3 - Capacidade dos jovens na transformação social



De acordo com a Figura 3 é possível observar que os respondentes se reconhecem como sujeitos fundamentais dentro da sociedade complexa sendo, portanto, atores capazes de interferir na realidade social e política, principalmente para modificar as estruturas que entendem ser necessárias.

Vale lembrar que as juventudes têm como característica o desejo de experimentar, mudar, reinventar, enfim querer sempre o novo, o inesperado. Segundo Melucci (1996, p. 11) “desafiando a definição dominante do tempo, os adolescentes anunciam para o resto da sociedade que outras dimensões da experiência humana são possíveis.”

Por sua vez, Souza (1999) destaca que há entre os jovens uma insurgência contra o instituído, sempre em busca do questionamento do valor da política moderna e sobretudo do descrédito institucional.

Essa compreensão da capacidade e o desejo de mudança fica mais clara a partir das falas dos jovens respondentes.

[...] Todas as transformações elas têm um embrião nessa rebeldia, nesse contraponto, nessa coisa pulsante que tem a juventude. Você não quer se submeter ao que você não escolheu para você. Acho que tem um pouco disso assim. (D., jovem respondente pertencente à geração Y)

Acredito que as juventudes funcionam como uma lupa que nos ajudam a analisar para onde está indo a sociedade, mas não que todos os jovens tenham algum projeto de transformação ou a vontade de mudar, propriamente dita. Uma vez que jovens fazem parte dessa 'categoria social' que é tão frágil psicologicamente e ao mesmo tempo é tão criticada e culpabilizada, as juventudes podem oferecer alternativas e caminhos para serem trilhados. Mas sempre haverá jovens que não estão interessados na mudança - privilegiados, em sua maioria. Acredito que isso seja indiferente das gerações. (M., jovem respondente pertencente à geração Z)

Evidencia-se, a partir dessa compreensão, elementos para mediar na esfera do espaço político, como grupo com elevado potencial de transformação da sociedade.

Ribeiro et al (2015) demonstram que, embora os estudantes não se sintam tão ineficazes politicamente, possuem, ao mesmo tempo, sensação intermediária em relação ao seu desafeto pela política.

Contudo, é possível identificar um certo estranhamento acerca da fronteira entre os mundos institucionais, na medida em que os jovens não operam suas ações, avaliando-se programaticamente sobre o que é institucional ou não institucional, de modo que o seu agir político é realizado muitas vezes sem a exata compreensão das linhas divisórias entre uma e outra.

Visualiza-se também que, embora os jovens tenham conhecimento sobre a política macro abrangendo as coalizões, partidos e projetos que envolvam a cidade, frequentemente se posicionam nas suas redes sociais sobre tais questões, mas sem ação concreta ou prática do agir político.

Do mesmo modo, é importante registrar que os jovens respondentes têm muito claro que projeto de transformações querem para a sociedade, especialmente em se tratando de democracia, mobilidade urbana e participação.

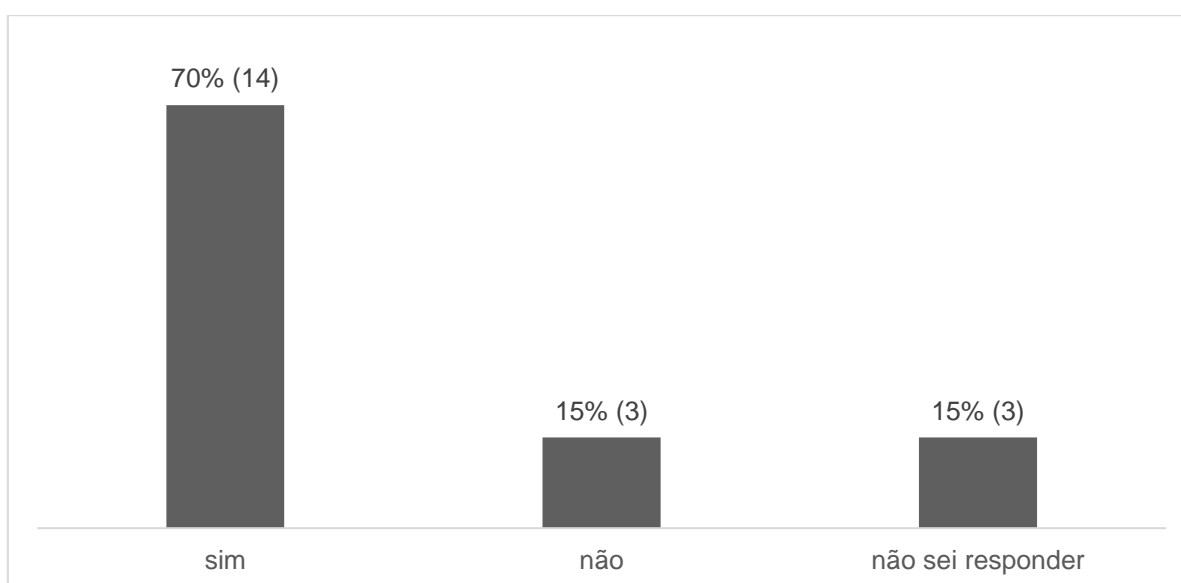
Por outro lado, os jovens também identificam o que eles não querem no futuro, partindo do pressuposto de que seus projetos pessoais estão em consonância direta com os projetos coletivos, o que retroalimenta o agir político individual dos

respondentes em relação aos temas da cidade, como o espaço coletivo pertencente a todos, indistintamente.

Contudo, vale dizer que sua luta pela transformação social é um indicativo do que eles querem para si, motivo pelo qual reivindicam a mudança, com base nas suas próprias ações comportamentais, capazes de alcançar o desejado.

Observa-se que os resultados evidenciados na Figura 4 revelam um sentimento de esperança, estruturado na confiança dos jovens de que o poder de transformação por eles protagonizado resultará em algo de positivo, seja no presente – tempo agora – seja no futuro.

Figura 4 – Noção de um projeto de transformação social



Contudo, nas respostas do porquê entendem como veem nos jovens um projeto das transformações do que querem para sociedade, as respostas são muito heterogêneas e variadas.

Para alguns jovens, há uma ausência de projetos a longo prazo, o que de certa forma pode refletir no caráter não programático dos movimentos que integram, como se verifica no trecho da fala do respondente

[...] penso que todos os jovens têm pautas pelas quais militar, porém, um projeto a longo prazo não aparece nas pautas frequentes da maioria dos frequentadores do meu círculo social, embora haja aquelas exceções. (J, jovem respondente pertencente à geração Z)

Já para outros, se alinham no sentido de reafirmar seus valores e compromissos com o futuro.

Acredito que grande parte dos jovens tenha diretrizes estabelecidas das transformações que desejam para a sociedade, baseadas em suas próprias vivências e observações. É possível perceber isso através das movimentações e organizações sociais, além de manifestações em diversas esferas da comunicação. (M. jovem respondente pertencente à geração Z)

Acho que os jovens são aqueles que mais tem essa potência para transformar o mundo, mas que não necessariamente são aqueles que, até certa forma, são quem mais sofrem resistência embora eu acho que de todas as pessoas jovens são quem tem mais força para fazer essas transformações, para mudar isso. Mesmo assim acho que eles não têm tanto, não sei bem a palavra... (risos) mas esses meios assim para ir contra o sistema. Os que mais querem mudar as coisas com certeza são os jovens... estão sempre querendo mudança. (A., jovem respondente pertencente à geração Z)

Contudo, o que se verifica é uma preocupação com o presente muito maior do que os projetos de futuro, até porque a cultura do tempo presente - em que o horizonte temporal é reduzido - é uma marca registrada dos jovens. (MELUCCI, 1996)

Vale destacar que o conflito geracional se apresenta quando envolve a perspectiva de transformação social, ao apontar dois cenários distintos relativos ao termo temporal, que reside no presente e no futuro.

Evidencia-se, nesse aspecto, a existência do conflito geracional, na medida em que as novas gerações (Y e Z), são pautadas pela ação imediata e instantânea, divergente de valores e modelos constituídos pelas gerações anteriores.

Os jovens buscam a mudança na perspectiva da cultura do tempo presente - no instante do agora - o que muitos manifestam é o que os ativistas em mobilidade urbana por bicicleta denominam de utopia do agora (*nowtopia*).

A fala do jovem respondente transparece essa questão ao afirmar que

Eu acho que a juventude ela, seja por condicionamento cultural ou por estereótipo natural, ela naturalmente contrapõe nossos pais, contrapõe nossos mestres pelo formato rígido e hierárquico que a sociedade se coloca perante as pessoas. Então naturalmente você vai querer quebrar aquilo. E para você querer quebrar aquilo ali você tem que fazer de outra maneira. Às vezes faz de uma maneira um pouco torta um pouco né.... mas existem outros da organização que sim. Tudo nasce daí... ao mesmo tempo que é pesado colocar a responsabilidade numa faixa etária da sociedade. (D., jovem respondente pertencente à geração Z)

Contudo, o que pôde-se identificar com mais clareza no conjunto das respostas é o fato dos jovens reconhecerem que, em algum momento, deixando entrever que no futuro serão eles - a nova geração - quem poderá atuar na esfera pública institucional e assumir o processo de tomada de decisões.

Significa, de certa forma, admitir que se depender da cosmovisão preponderante dos jovens sobre a política, o futuro será diferente, muito embora

alguns dos respondentes se questionem exatamente sobre o sentimento do porvir e as mudanças que eles ocorrem no decorrer da vida.

Evidencia-se, dessa forma, o caráter de compreensão intergeracional existente entre uma geração e outra, no que tange à compreensão sobre os temas da ação política e das políticas de mobilidade urbana. A fala da jovem respondente retrata muito bem esse sentimento, sobre a mudança de opinião entre uma geração e outra, acerca da característica da ousadia e seu desejo de mudanças sociais, mas também dentro do próprio decorrer da fase de transição da juventude para a fase adulta.

[...] acho que muito por conta dessa questão do idealismo que se pede depois de um tempo. E eu faço parte desse idealismo. A gente olha um pouco para frente e um pouco para trás as pessoas que na nossa época pensava em como a gente conseguiu fazer uma grande mudança. Essas pessoas parecem que perderam um pouco disso... assim. Eu tenho chegado a isso ultimamente. Eu vi isso do meu pai e de pessoas próximas a mim. Então eu acho que sim. Eu acho que... que a gente enxerga essas transformações e a gente tem um objetivo, mas eu tenho um pouco de receio que isso se perca ao longo da vida e com as derrotas. (B., jovem respondente pertencente à geração Z)

Vale destacar, ainda, a posição sobre compreensões envolvendo a mobilidade urbana, na medida em que há uma tendência das novas gerações em substituir o modo motorizado individual pelos transportes ativos (a pé ou por bicicleta), além dos transportes motorizados coletivos e outras formas de aplicativos de mobilidade urbana.¹²⁵

Essa mudança de perspectiva de como se deslocar, está muito bem definida pelas novas gerações, que espontaneamente expressa o desejo de não dirigir. É o caso do jovem F. (pertencente à geração Z) que “fazia planos de viajar só de bicicleta, não tenho carteira nem tenho pretensão de dirigir e as passagens são muito caras.”

¹²⁵ Pesquisa formulada pelo Instituto de Pesquisa Ipsos, a partir dos dados do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, revelou que a procura pela Carteira Nacional de Habilitação, tem decrescido desde 2014, identificando uma queda de aproximadamente 20,6% na quantidade anual de carteiras emitidas de 2014 para 2017 nessa faixa etária, com especial atenção para as regiões Nordeste e Sudeste que apresentaram o maior declínio. Vale registrar também a pesquisa realizada pela Junior Mackenzie Consultoria que, entre novembro e dezembro de 2017, entrevistou 1.537 estudantes, em nove regiões do país (São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Salvador, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília) mostrando que 55% dos jovens brasileiros entre 18 e 22 anos não haviam tirado a Carteira Nacional de Habilitação – CNH. Em compensação, a Pesquisa Nacional sobre o Perfil do Ciclista Brasileiro revelou que 19,6% dos entrevistados entre 15 e 29 anos e 39,3% dos 25 aos 34 anos usavam a bicicleta para se deslocarem nas áreas urbanas, seja para uso recreativo, seja para uso de mobilidade para o trabalho.

Visualiza-se que a ação política para os jovens respondente não é limitada, ou seja, não é feita somente de partidos e governos, mas da sua implicação direta nos assuntos que lhe interessam (gestão da cidade e políticas de mobilidade urbana).

Observa-se dessa maneira que a micropolítica – efetivada em pequenas ações comportamentais - é construída entre eles horizontalmente, a partir da própria identidade, de maneira a cativar os demais, gerando interesse e motivação para assumir a pauta em caráter coletivo.

Vale dizer que a cultura juvenil caracterizadora das novas gerações está sedimentada nos modos de se relacionarem com os outros jovens, compartilhando, trocando informações e interagindo no seu cotidiano. Esse diálogo, muitas vezes ocorrido por meio dos canais digitais de interlocução direta entre eles, é a essência da ação política contemporânea.

Por tal razão, a política do ato é tão aceita pelos jovens, até porque independe da ação do outro, mas tão somente da sua própria ação individual e a articulação horizontal com os seus demais.

6.3 Participação juvenil e movimentos sociais

Os novíssimos movimentos sociais, em que as formas de expressão políticas são mais abertas e fluidas, tendem a envolver os jovens, por garantir-lhes maior liberdade de ação, engajamento e participação nos espaços não institucionais.

É importante registrar que todas e todos os respondentes possuem alguma relação, até certa medida, em maior ou menor intensidade com os movimentos sociais e coletivos que reivindicam o direito à mobilidade urbana por bicicleta e ou o direito à cidade em Porto Alegre.

Evidencia-se que as subjetividades políticas dos respondentes demonstram a produção de sentido e de significados que os jovens têm sobre suas ações e a importância delas “na” e “para” transformar a sociedade.

Ademais, a trajetória de participação nos movimentos os garante como agentes de transformação, não mais com base na utopia de transformação social, capaz de revolucionar uma sociedade como as gerações anteriores já tentaram implementar, mas conscientes de que suas ações e comportamento estão modificando escalas humanas, o que chamam de “micropolítica do cotidiano.”

Nota-se que há um redimensionamento da ação política das juventudes deslocando-se da perspectiva ampla da política institucional formal, que é a macropolítica antes representada pela militância em partidos políticos e em instituições convencionais formais para a perspectiva reduzida, que é a micropolítica do cotidiano, que se assenta em participações individuais ou de coletivos autonomistas que reivindicam pautas de interesse comum - ou de bens comuns - não apenas na internet, mas também nas ruas e espaços públicos em que possam se expressar e se manifestar livremente.

Aliás, verifica-se que os jovens se articulam horizontalmente, entre si, coletivamente - por meio de suas relações interconectadas - transformando-se em sujeitos políticos, relacionados com os novíssimos movimentos sociais, que se estabelecem sem vínculos mais duradouros ou que lhes exijam sacrifícios pessoais.

Esse é um elemento preponderante na sociedade complexa, caracterizada por Bauman (2011) pelas relações líquidas da pós modernidade, frente à instantaneidade das coisas e do tempo do fazer e estar do presente.

Visualiza-se que a liberdade e a autonomia são consideradas elementos essenciais pelos jovens respondentes. Esses valores também marcam a sua atuação junto aos movimentos nos quais eles integram, e que lhes garantem a permanência de poder participar, sem compromisso, mas de acordo com seu desejo de colaborar espontaneamente.

Vale recordar que a autonomia é a capacidade de o sujeito decidir e agir por si próprio, muito embora ele seja influenciado pelo contexto social e comportamental que lhe rodeia. (REICHERT, WAGNER, 2007, p. 49)

É interessante mencionar, nesse aspecto, que as palavras autonomia e liberdade, assim como seus sinônimos, aparecem constantemente nas falas dos jovens respondentes.

O fato do formato do movimento não possuir uma organização central, em que as decisões são concentradas, permite que cada participante, individual e livremente, possa fazer sua ação em nome do movimento, potencializando-se ainda mais sua liberdade de ação política.

Registre-se, nesse sentido, que as relações dos jovens no vínculo com o movimento se baseiam no respeito mútuo, igualdade e afeto, redundando na potencialidade de expressão do festejo, da comemoração e da alegria na forma de reivindicar os direitos e pautas que querem para si e para a sociedade como um todo.

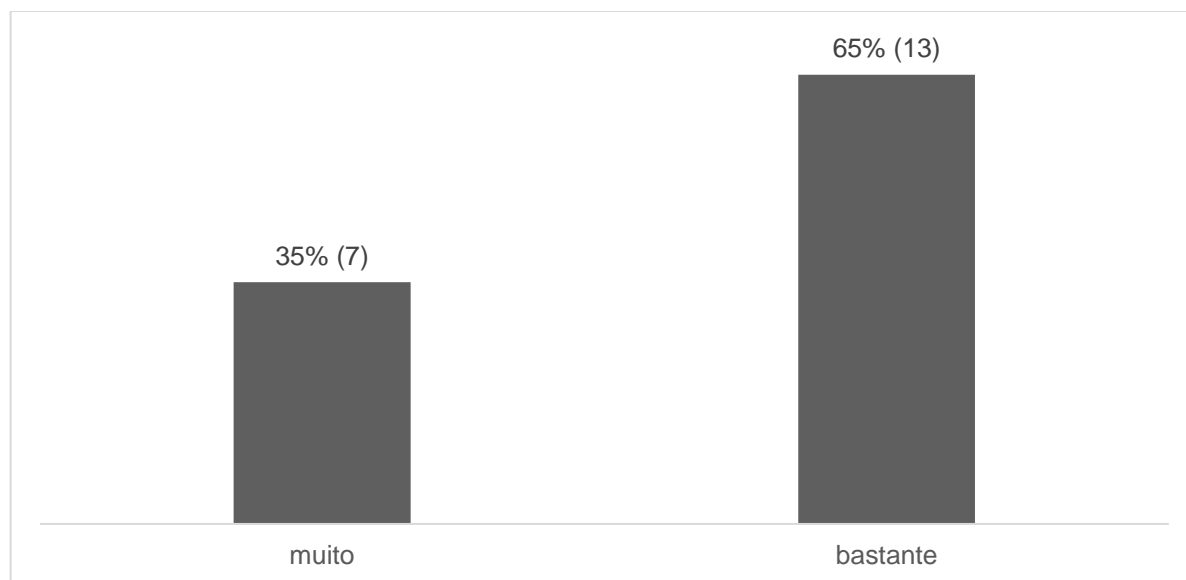
O próprio agir político dos jovens está associado à ideia da festa; recorde-se, nesse sentido, que um dos cânticos do movimento Massa Crítica (MC) é “não tem força nem combustão, é só força para chegar com diversão.”

Cabe registrar que o movimento pode ser relacionado ao movimento Massa Crítica (MC), assim como outros que dele derivam institucionalmente, para debater o tema em questão.

O questionamento inicial se refere acerca de qual a contribuição do movimento cicloativista para inclusão do tema da mobilidade urbana na agenda pública de Porto Alegre.

Pretende-se compreender quais as perspectivas que os jovens têm sobre os processos de engajamento político e como eles se auto-organizam, saindo de processos atomizados, especialmente localizados nas redes digitais, para se constituir nos movimentos que ganharam dimensão coletiva e visibilidade na pauta da mobilidade urbana em bicicleta ao ocuparem as ruas em Porto Alegre.

Figura 5- Influência do movimento de jovens cicloativistas na inclusão do tema na agenda pública do município de Porto Alegre



Conforme a Figura 5 é relevante observar que, sessenta e cinco por cento ou treze dos jovens respondentes, disseram que o movimento cicloativista colaborou bastante para incluir o tema, enquanto trinta e cinco por cento ou sete dos jovens entenderam que o movimento muito colaborou para inserir a pauta da mobilidade urbana por bicicleta na agenda pública de Porto Alegre.

Questionados sobre como o movimento ajudou a incluir a pauta da mobilidade urbana por bicicleta na agenda pública, a maioria dos jovens respondentes associaram a ação do movimento à visibilidade que ganharam com as pedaladas pelas ruas da cidade, além dos protestos lúdicos

O movimento cicloativista tornou a pauta da mobilidade urbana mais aceita pela população, principalmente promovendo eventos de caráter informativo e de protesto, como a Massa Crítica, integrando ciclistas de todas as idades e encorajando novos ciclistas a usarem o modal diariamente. Ainda com plataformas como o Bike Anjo para ajudar aquelas pessoas que sequer sabem andar de bicicleta, houve maior integração. (J., jovem respondente pertencente à geração Z)

A participação orgânica dos cicloativistas não só em ações organizadas por ciclistas, como também em diversos movimentos sociais e políticos variados, deu visibilidade ao tema, contribuindo para sua expansão, além de sua inclusão nas pautas políticas da cidade. (M., jovem respondente pertencente à geração Z)

Foi somente com o movimento cicloativista que a mobilidade urbana pela bicicleta virou pauta pública, tendo ganhado ainda mais força, principalmente desde o atropelamento na Massa Crítica em 25 de fevereiro de 2011. Desde essa data que o cicloativismo - e, conseqüentemente, a mobilidade urbana pela bicicleta - começou a ganhar mais força em Porto Alegre, com a organização do Fórum Mundial de Bicicleta em 2012, entre outros eventos. Os cicloativistas buscaram sua própria visibilidade pela mídia e, assim sendo, o poder público tem sido mais amigável com a causa. (P.M., jovem respondente pertencente à geração Z)

Para R. (jovem entrevistado pertencente à geração Z), o movimento acabou “trazendo o debate inicial a partir da mobilidade de bicicleta, mas depois expandindo a discussão sobre a mobilidade.”

É importante mencionar que a visibilidade do movimento, ganhando espaço na mídia e causando o interesse e a curiosidade da população, por conta da sua ironia e caráter lúdico de interromper o trânsito para divulgar seus discursos de compartilhamento das ruas, uso sustentável dos deslocamentos e o respeito à vida de quem pedala, foi o elemento essencial para tensionar a Administração Pública Municipal a responder às reivindicações dos jovens ativistas.

O trecho da fala do jovem respondente é revelador nesse aspecto

Sim eu acho que ele foi fundamental. Ele contribuiu muito para que isso acontecesse por quê se não fosse ele acho que principalmente a Prefeitura não, se não fosse a pressão e mesmo com a pressão parece que eles fizeram muito pouco assim... quer dizer se não fosse a pressão seria menos ainda sabe... como todos os movimentos, para pedir o cumprimento do Plano Diretor, coisas do tipo que já seriam uma lei, que deveria seguir e nem isso

ele estava fazendo. E além tipo de pressionar outras, sei lá tipo mudanças assim, a mobilidade por exemplo, tinham uns projetos de sugestões de mudar as ciclovias... Eu lembro que teve um que foi bem grande tipo mudar umas dez ruas com coisas que poderiam mudar, que eram coisas nada difíceis assim, era só puxar um pouco a faixa, um pouco para o lado ou mudar a conversão que era só muito simples, é aqui do lado... Que tipo depois de uma melhorada mas não mudou muito e não ficou tão bom quanto aquelas propostas que fizemos. É, acho que nisso assim nessa pressão que se conseguiu por cumprir o plano... até certa forma seria o meio mais fácil né porque afinal é uma lei e deveria ser cumprida. Então não era uma coisa tipo sugerir mudar a rua tipo a estrutura dela. Tá isso era uma sugestão aí nada mais. (A., jovem respondente pertencente à geração Z).

Do mesmo modo, os questionamentos seguintes sobre os elementos estruturadores dos novíssimos movimentos sociais, o quanto as redes sociais (blogs, WhatsApp, Facebook) foram importantes para mobilizar o movimento. E, também, como elas contribuíram para desenvolver o movimento com o fim de inserir a pauta da mobilidade urbana por bicicleta na agenda pública de Porto Alegre.

Nesse aspecto, é importante registrar a relevância exercida pelas Tecnologias de Comunicação e Informação (TIC's) em relação às novas gerações, na medida em que o seu universo de socialização perpassa pelo universo digital.

Cumprir registrar que, atualmente, as novas gerações, em regra, não concebem imaginar ficar sem acesso à internet, muito menos sem estarem conectados às suas redes de contatos.

Em termos geracionais, de acordo com a Pesquisa Brasileira de Mídia (PBM), da Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República, os jovens são os usuários mais intensos das novas mídias, em média de 5h51 (16 a 25 anos) e 5h10 (26 a 35 anos) diários, bem superiores à média das demais faixas etárias que fica em 4h59. (BRASIL, 2015, p. 58)

Nesse panorama, os dados informam que 83% possuem conta no Facebook, 53% fazem uso do Whatsapp e 17% acessam o Youtube, preferindo as redes sociais em razão da plataforma de troca de mensagens. (BRASIL, 2015, p. 62)

Trata-se de uma necessidade das gerações Y e Z, mas especialmente da última, constituída por jovens nascidos em meados dos anos 1990 e década de 2000 em diante, quando a internet já era uma realidade em termos de tecnologia.

Tanto que a sua liberdade de informar e comunicar é realizada basicamente com a produção de conteúdo. É a forma pós-moderna de afirmação dos jovens - a hiper-realidade. Ou seja, é pelas redes sociais que eles interagem, comunicam-se, ouvem música, conversam, fazendo todas as funções ao mesmo tempo.

Verifica-se, dessa forma, o uso da internet com fins políticos, conforme as pesquisas de Anduiza et al (2010), Shirky (2012), Castells (2012) e Subirats (2015b), com o qual os jovens fazem das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), seja para buscar informações, ativar sua rede sobre determinados assuntos ou até mesmo posicionar-se em relação à questões específicas, fazendo deste um instrumento para reafirmar suas opiniões e promover a auto-organização dos novíssimos movimentos sociais.

A rapidez da internet, assim como a característica denominada por Castells (2012) de auto comunicação de massas, na qual os usuários podem se transformar em provedores de informações, facilita a horizontalidade, contrapondo-se à verticalização de informações ancoradas nos grandes meios de comunicações.

Acho que as redes sociais têm um impacto gigantesco sim. Tenho um professor que sempre fala a respeito da Primavera Árabe e como impulsionou... aquele homem que morreu queimado. E como hoje em dia é baseado na internet. Tu organizas alguma coisa e tem um evento na rede. Enfim, eu acho que potencializou muito a discussão e acho que tem ajudado muito assim. E às vezes eu que sou ciclista né, as vezes entro no blog do Massa Crítica lá, no face, no grupo lá, e avisa tal rodovia no centro tá com buraco, cuidado em dia de chuva, tal local está escorregando. Isso é coisas do dia-a-dia, mas que são muito importantes né. (A.V., jovem respondente pertencente à geração Z).

Para R. (jovem respondente pertencente à geração Z), as redes sociais e as mídias digitais servem “como plataformas organizativas e divulgadoras de conteúdo sobre os temas pertinentes à mobilidade de bicicleta.”

Nesse aspecto, é preciso considerar que as Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) já fazem parte da vida das novas gerações, especialmente da geração Z. Constituem-se, assim, em ferramentas essenciais na produção de novas formas políticas de ação, além da ampliação dos seus interesses participativos, seja na esfera convencional, para cobrar o Vereador, Prefeito ou outro agente político determinada posição, seja na esfera não-convencional, articulando-se para promover alguma ação política específica.

Antes dessas redes sociais a gente tinha um blog lá, que é o *Vá de Bici*, os caras escreviam lá e era lá que nós sabíamos o que estava acontecendo e aí a última sexta-feira do mês a gente se encontrava, a cidade da bicicleta e não sei o quê mais. Eu acho que é uma ferramenta de disseminação de informação como que ela é disseminada por alguns, alguns meios aí que é o grande perigo, mas ela tem o poder e teve de agregar muito. A gente tinha coisas que aconteciam com o número de pessoas que tu jamais imaginaria que acontecesse se fosse no boca a boca.(D., jovem respondente pertencente à geração Y)

Essa característica que os novíssimos movimentos sociais trazem, de se valer das redes de fluxos (redes sociais, blogs e outras Tecnologias de Comunicação e Informação - TICs), é o que Castells (2012) denominou de “espaço de autonomia”, pois é a partir desses espaços livres e autônomos, que se consolidam as ações reais e organizativas dos atos e protestos dos ativistas do movimento por mobilidade urbana em bicicleta de Porto Alegre.

Percebe-se, pela aplicação dos questionários, que as ações ocorriam a partir da interação dos participantes com o blog *Vá de Bici*, que foi o meio utilizado pelos jovens integrantes para se conectarem com a pauta e as informações do que estava acontecendo.

Interessante destacar que havia uma convergência nas informações, na medida em que os ativistas se valiam dos textos publicados no blog coletivo, e uma descentralização das ações, pois partiam de distintos sujeitos políticos para reclamar a implementação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre.

Nota-se também que, a partir do uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), os jovens respondentes rompem com a unidirecionalidade da informação, deixando de ser consumidores para se transformarem em produtores da informação. (SHIRKY, 2012; CASTELLS, 2012)

Vale registrar que as pesquisas de Castro (2008), Baquero e Baquero (2012) e Oliveira et al (2016), sobre a participação política das juventudes, avaliam a falta de engajamento a partir de indicadores voltados para a ação política convencional, baseada no voto e na atuação nos processos eleitorais, o que se configura, portanto, como uma espécie de fuga dos espaços institucionalizados, em razão de não estarem implicados diretamente no processo democrático.

Pôde-se perceber, também, que os/as jovens respondentes demonstram conhecimento acerca do processo institucional e o fluxo das políticas públicas, tecendo comentários conjunturais do porquê o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) não foi - e não tem sido - implementado na cidade de Porto Alegre. Registre-se que seus comentários sobre o tema tendem a ser altamente politizados e críticos, sobre as relações político-institucionais, especialmente em relação à gestão municipal e o descumprimento da norma legal.

Destaque-se que o processo de politização constitui sujeitos mais engajados e que demandam mais do Estado, uma vez que os jovens se repensam como sujeitos críticos no mundo, refletindo sobre o seu papel na estrutura social.

O que surpreende, com aplicação dos questionários aos respondentes, é a profundidade das transformações culturais personificadas pelos jovens, e que se reproduzem dentro do movimento, baseando-se fortemente em valores de compartilhamento coletivos, muito embora suas ações políticas sejam caracterizadamente individuais e pessoais.

É interessante como os jovens ativistas em mobilidade urbana por bicicleta constroem suas ações coletivamente, entre iguais, em sistemas que eles próprios chamam de cocriação, respeitando os saberes dos demais e compartilhando conhecimentos e habilidades em comum.

Até agora estou participando de um projeto, cocriando com um pessoal um grupo de construção consciente de se pensar a vida né, dos processos das coisas do dia-a-dia e também de como se pode levar isso para outros espaços, como na universidade para as profissões do futuro. (F. L, jovem respondente pertencente à geração Z).

As práticas dos jovens respondentes evidenciam os princípios de usos coletivos sobre os valores de troca, fundando-se na teoria do valor do uso de Lefebvre (2017). Ademais, as ações dos jovens têm significados políticos muito bem definidos e que se baseiam nos princípios da cooperação coletiva e da solidariedade.

Acho que a primeira assim é do tu ter um entendimento do teu lugar como parte social, como um indivíduo que faço parte de um todo de uma organização social. E a forma como você respeita à política. Então se, do que eu me alimento, como me alimento, onde alimento, como me desloco, se usa o carro, se usa bicicleta quanto eu pago para o empregado se eu tenho alguma noção de como funciona a dinâmica institucional do Estado. Acho que tudo isso é... são maneiras de participar politicamente. Há pessoas que preferem atuar no micro no seu entorno e há pessoas que preferem participar da questão macro se envolver institucionalmente, de tentar mobilizar massa organizar e tal... geralmente uma coisa conflita com a outra o cara que tá na ponta para organizar puxar uma massa ele encontra o indivíduo e ele fala porque ele é humano né... enfim (risos)... aí é uma escolha que tá fazendo mas eu acho que tudo é política tudo né... eu optar por responder no questionário é um ato político de alguma forma. (D, jovem respondente pertencente à geração Y)

Identifica-se, nessa fala, elementos bem representativos do conjunto juvenil, sobre a posição política do jovem inserido em uma sociedade de consumo. Na medida em que associa, desde a sua condição de sujeito político, com sua localização

individual, que retrata ser um componente individual, que faz parte do social. Ou seja, é uma parte do todo, até mesmo sua condição de consumidor, refletindo sobre suas escolhas no mercado. Este trecho da fala do jovem respondente, nesse aspecto, é bem representativo de como há uma ampliação do entendimento do que seja a forma de participar.

É interessante que outros jovens respondentes, por estarem mais submetidos ao mercado do consumo e do desejo de inserção a ele, da mesma forma acreditam que a transformação política também passa pelo caminho do mercado. (SANTOS, 2001; BAUMAN, 2011)

Essa opinião está expressa na resposta de F, jovem que disse expressamente acreditar no poder de consumo da juventude para modificar comportamentos e estruturas econômicas.

Eu acredito que sim, que através do consumo que a gente muda muito as coisas... então para mim é isso que falta, falta é o interesse lá de cima, porque tem muita gente nessa corrente... está falando bem alto, os da ponta queria escutar os da outra ponta. (F., jovem respondente pertencente à geração Z)

É possível perceber, nesse sentido, que a participação tem uma conotação ampliada, ao abranger relações de consumo no mercado, o que Anduiza e Bosch (2012) chamam de consumo político (*political consumerism*), não se limitando à assuntos públicos, mas refletindo-se também nas escolhas do mercado, ao orientar o poder de compra desse público considerado exigente, consciente e crítico.

Há, dessa forma, uma expansão do que seja a participação política, ampliando-se do público a situações em que o mercado é abarcado pelas ações dos jovens, politizando-se também nas escolhas cotidianas do consumo.

Nesse aspecto, não há como ser diferente, na medida em que a juventude está inserida em um sistema econômico baseado na lógica do consumo, em que qualquer produto é transformado em mercadoria e que até mesmo a cidade foi apropriada pelo capitalismo econômico-financeiro, a ponto de ser nominada de cidade mercadoria (*city-marketing*) por Vainer (2000), Harvey (2004) e Rolnik (1998), razão pela qual a juventude também acredita que a reação pode ser pelo caminho do mercado.

Observa-se que os novíssimos movimentos sociais têm como principais atores os jovens conectados em rede, por meio das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), que se articulam horizontalmente entre eles, para reivindicar a implementação das políticas cicloviárias em face da Administração Pública Municipal.

Visualiza-se, também que, com o advento da internet, os jovens deixam de ser meros ouvintes dos processos políticos para se transformarem em participantes ativos das mudanças sociais que querem ver para a sociedade.

6.4 Participação política convencional e políticas cicloviárias

No presente item desenvolve-se a inter-relação entre a participação política convencional (institucional formal) e as políticas cicloviárias, com o fim de compreender como o fazer político, individual ou associativamente, consegue encaixar-se na estrutura, para influenciar a Administração Pública Municipal em implementar o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) de Porto Alegre.

Perguntados sobre quais, outros mecanismos, os jovens conhecem para dar sua opinião nas decisões da cidade, além do voto, as respostas apresentadas são muito distintas e variadas, desde a participação em “reuniões de vereadores” (J., jovem respondente pertencente à geração Z), pela “militância em partidos políticos” (R. jovem respondente pertencente à geração Z), até mesmo “passando pela eleição dos conselheiros das regiões do CDDUA” (B., jovem respondente pertencente à geração Z), ou fazendo “um pedido de informações para o Poder Público” (D., jovem respondente pertencente à geração Y).

Verifica-se, nesse sentido, que os jovens respondentes possuem múltiplos entendimentos de como se dão os processos participativos, ampliando-se a participação meramente convencional, materializada pelo ato de votar, à outras instâncias convencionais formais.

Contudo, é interessante mencionar que a ideia de participação e posicionamento dos jovens respondentes está associada ao sentimento do incômodo, ou seja, quem reivindica seus direitos ou pede mudanças é tido e visto como uma pessoa inconformada.

Acho que de certa forma a gente incomoda. E de incomodar gera alguma mudança principalmente em relação ao plano cicloviário. Acho que toda movimentação mesmo que desfalcado enfim. Eu acho que sempre influencia e eu acho que a gente teve um grande papel nisso. (B., jovem respondente pertencente à geração Z).

[...] Ir lá e apresentar projeto por exemplo, para o servidor ou para alguém que tem esse poder de tocar a tua opinião e ir adiante, seja pegar um telefone e olhar lá no site: “essa aqui é a área que eu estou procurando” sabe... vai lá! procura! tem sempre uma área na Prefeitura que trata daquilo que tu precisas, telefonar, incomodar, chama as outras pessoas que tu conheces que tu tem essa mesma necessidade vai lá e cobra sabe... porque uma hora

vai ter que sair alguma coisa entendeu nem que seja uma notícia dizendo que vocês reclamaram.... tem que fazer! (F., jovem respondente pertencente à geração Z).

Para além da perspectiva, buscou-se compreender quais os outros instrumentos que os jovens fazem uso, reconhecendo-se no ato de votar um elemento simbólico importante no processo democrático, mas insuficiente para garantir a participação em níveis e intensidades como a democracia exige.

Adota-se a posição defendida por Castro (2008), no sentido de que somente o voto aos 18 ou 16 anos não garantiria um comprometimento maior dos jovens em relação às lutas de transformação social.

Contudo, o elemento comum mais utilizado nas respostas foi o fato de explicitar, em primeiro lugar, a ausência de possíveis canais formais institucionais pelas quais os jovens possam participar, expressando-se com vistas a falar e serem ouvidos, sendo reconhecidos enquanto sujeitos capazes de se manifestarem livremente sobre as questões da gestão da cidade.

Lima (2013, p. 90), ao enfrentar o tema do passe livre e as manifestações de rua no Brasil em 2013, já destacava que “os jovens manifestantes se consideram sem voz pública, isto é, sem canais para se expressar e ter sua voz ouvida”.¹²⁶

Para P. (jovem respondente pertencente à geração Z): “Em Porto Alegre, acredito que os jovens não têm um canal de diálogo com o atual governo para contribuir em alguma decisão.”

Essa opinião é compartilhada por C.M. (jovem respondente pertencente à geração Z) que disse, “não consigo pensar em qualquer um além do voto.”

O trecho das falas das jovens P. e C.M, ambas pertencentes à geração Z, traduzem o sentimento majoritário, acerca da insuficiência dos espaços institucionais participativos, nos quais elas possam verdadeiramente se expressar.

¹²⁶ Do mesmo modo, perguntou-se à Administração Pública Municipal, por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI), no protocolo 304239-17-02 de 17/10/2017, “se a estrutura municipal constituiu conselho ou estruturas específicas para desenvolver políticas públicas de juventude, a partir da promulgação da Lei 12.852, de 05 de agosto de 2013? ii) a Secretaria Municipal da Juventude ou o Conselho Municipal tem acompanhado a implementação de espaços de participação da juventude nas esferas municipais? Qual sua opinião sobre os mesmos? iii) quantos jovens, entre 15 e 29 anos, participam efetivamente de conselhos ligados ao governo municipal? iv) há alguma norma recomendando a inserção de jovens nas esferas públicas do governo municipal?” A resposta após trinta dias foi de que a “Prefeitura, através do Fala Porto Alegre - 156, comunica que não possuímos registro sobre a informação solicitada.”

Vale registrar que, embora o município de Porto Alegre já contasse com o Conselho Municipal de Juventude (CMJ), desde 2008 - anterior à aprovação do Estatuto da Juventude, que dispôs sobre direitos, princípios e diretrizes de políticas - ele não estava e - não está - articulado com as demandas representativas dos jovens no que tange à gestão democrática da cidade e à mobilidade urbana por bicicleta.¹²⁷

Em segundo lugar, quando os espaços institucionais formais existem, como é o caso das audiências públicas, que objetivam intermediar o diálogo entre a sociedade civil e a Administração Pública Municipal, os jovens respondentes reclamam da qualidade dos canais de escuta e diálogo.

A audiência pública, por ser um dos instrumentos mais difundidos entre os participantes e, também por ser uma das principais ferramentas de gestão e controle social, assegurada no artigo 2º, inciso XIII, no Estatuto da Cidade, foi o elemento de referência utilizado na pesquisa para inferir qual era a impressão sobre os canais institucionais de participação nas estruturas da Administração Pública.

Cumprir registrar que as audiências públicas, no município de Porto Alegre, são regulamentadas pela Lei Complementar n. 382, de 1º de agosto de 1996, dispendo no seu artigo 2º que ela se destina à informação, esclarecimento e posicionamento sobre projetos, obras ou matérias em discussão, implantação e execução, seus impactos socioeconômicos, ambientais e culturais.

Vale dizer que as audiências públicas, nos últimos anos, tiveram uma oscilação da quantidade pela Administração Pública Municipal de Porto Alegre. Cabe registrar que buscou-se informar sobre a quantidade, especificidade do tema e o número de participantes, junto à Administração Pública e à Câmara de Vereadores, com o fim de mapear e identificar os potenciais públicos jovens desta pesquisa. No entanto, tais informações não foram disponibilizadas.

¹²⁷ Após diversos contatos diretamente com a Secretaria da Juventude e do Gabinete do Prefeito, sem sucesso, solicitou-se por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI), os seguintes dados e informações: 1) a quantidade de reuniões realizadas pelo Conselho Municipal da Juventude, entre os anos de 2010 a 2014, assim como a lista de entidades participantes e os temas debatidos nesses anos; 2) a quantidade, as pautas e a participação de entidades nas Audiências Públicas na temática de juventude na cidade de Porto Alegre, nos anos de 2010 e 2014. A resposta ao Protocolo 222350-17-80 somente se deu após cinco meses do pedido e foi no seguinte teor: "A Prefeitura, através do Fala Porto Alegre - 156, comunica que não possuímos registro sobre a informação solicitada."

Dados obtidos junto à Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre (CMPA) revelam que houve uma oscilação na quantidade de audiências públicas entre os anos de 2010 a 2014.¹²⁸

Nesse sentido, cabe registrar que o maior aumento se deu no ano de 2011, passando-se de quatro audiências no ano de 2010 para vinte e três no ano de 2011, de modo que, em 2012 foram seis audiências, seguido de dez no ano de 2013 e seis em 2014. Segundo informações do setor responsável na Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre, esse acréscimo ocorrido em 2011 foi resultado das obras da Matriz-Copa (2014), que exigiam audiências para debater o licenciamento ambiental destas obras de mobilidade urbana.

Contudo, o principal problema do desenho da audiência pública, tal como formatado pela Lei Complementar n. 382, de 1º de agosto de 1996, é de que ela não tem qualquer elemento vinculativo sobre os debates, argumentos e posições da sociedade em relação ao tema.

Destaque-se que, o fato de não haver vinculação entre as posições dos participantes e a decisão governamental sobre a modificação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), que tem sido normalmente discricionária, recai em descrédito, desconfiança e insurgência, especialmente dos jovens ativistas que acompanharam o processo permanentemente, de maneira crítica.

Além do mais, verifica-se no conjunto das respostas dos jovens, que a sensação predominante sobre as audiências públicas é de que elas não são suficientes para satisfazer o debate, o convencimento e justificar as razões da deliberação do governo em relação à temática.

Nesse aspecto, a audiência pública que tratou da alteração do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) é, para alguns jovens que se fizeram presentes, a única experiência no modelo convencional de participação.

E ao mesmo tempo tinha umas pessoas que davam, que falavam tipo... olhava assim e pensava: "nossa é isso".. uma pessoa lúcida com discernimento e que no final que meio que, só era ouvido, mas de fato não era ouvido... não era muito considerada, por quê quem tinha um poder assim.... Então não parece que tem muito efeito. Não parece que acaba influenciando tanto na decisão final, parece que tá.... pode ir lá falar, mas

¹²⁸ Após contatos realizados com a Diretoria Legislativa (DL), da Câmara Municipal de Vereadores de Porto Alegre, disponibilizaram a quantidade de Audiências Públicas realizadas no período de 2010 a 2014, marco temporal objeto desta pesquisa doutoral. No entanto, não delimitaram os temas, quantidade de participantes, nem as deliberações definidas nas audiências.

mesmo assim não vai mudar muito o rumo mas... institucionalmente me parece que é isso. (A., jovem respondente pertencente à geração Z)

A audiência pública acima citada, revelou-se deturpada ao afastar a interação entre os movimentos sociais, os jovens e a Administração Pública, em oposição ao objetivo deste instrumento, que é de estabelecer um elo democrático, aproximando-os da gestão pública da cidade, bem como devolvendo parcela do poder decisório aos participantes e reais beneficiários da comunidade.

Dessa forma, tais espaços democráticos, quando subvertidos à ordem, transmitem a ideia da desvalorização participativa e da desafeição às instituições públicas que não funcionam a contento, reforçando o entendimento de que as grandes decisões de fato são tomadas nos gabinetes e impostos aos cidadãos.

Mas que ele possa dar sua opinião e ser ouvido ou... tipo como ou só dar sua opinião? É que o voto é uma coisa meio institucional né... e dentro não vejo muito espaço... tipo audiência essas coisas assim que seriam ferramentas que o poder público tem para conseguir a opinião das pessoas.... assim isso na prática não é muito usado eu acho ao menos nas audiências que eu fui lá do plano ciclovário assim era meio deprimente sabe. [...]

Eu acho que não porque mesmo esses movimentos, essas ações tipo do Poder Público de ouvir me parece que elas não têm muito efeito. E se não fosse, principalmente na mobilidade urbana considerando a bicicleta coisas até para pedestre e é uma pauta importante. Eu acho que não considera. Me parece que eles só tomam as decisões. E aí os jovens depois podem... tá sempre podem, mas o que acaba sendo ação depois é isso tipo contra isso e tentar pressionar que isso mude. Que no processo de construção eles escutam... (A., jovem respondente pertencente à geração Z).

Vale dizer que o sentimento de impotência dos participantes, em relação às estruturas institucionais formais, é amplamente compartilhado entre os jovens respondentes, o que repercute diretamente na confiança e no interesse em participar desses espaços públicos.

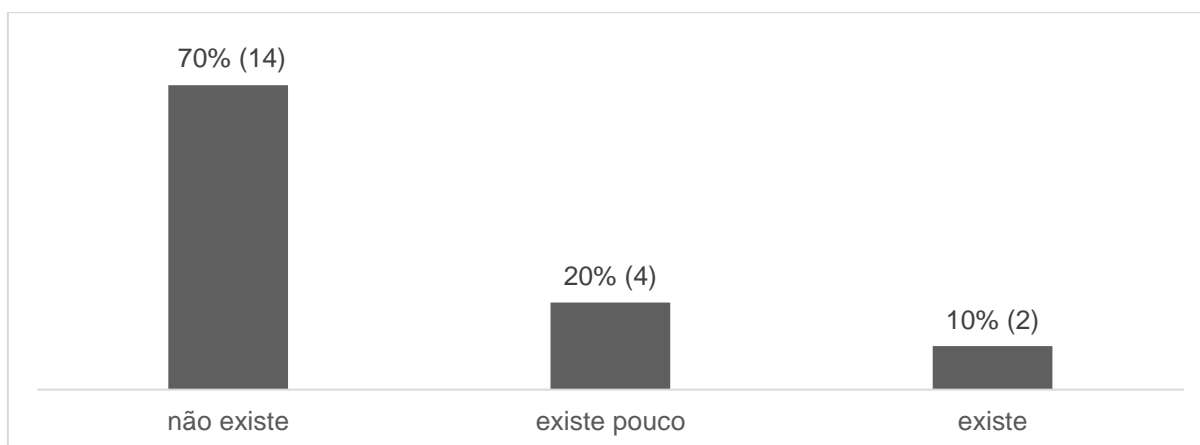
Denota-se também, nesse aspecto, um distanciamento causado pela brecha geracional, alimentada pela diferença de compreensão sobre temas envolvendo as formas de participação política, na medida em que as gerações mais novas querem a democracia radical como elemento que subsidia o sistema democrático.

Além disso, percebe-se a manutenção da estrutura burocrática verticalizada, adultocêntrica que, associada à disciplinarização dos corpos (FOUCAULT, 2006), busca controlar e vigiar as ações dos jovens nos espaços institucionais formais.

Além disso, perguntados acerca da existência de diálogo entre o Poder Público e os jovens sobre a temática da mobilidade urbana por bicicleta, os resultados são surpreendentes.

Conforme a Figura 6, depreende-se que setenta por cento ou quatorze dos vinte jovens respondentes disseram não existir qualquer diálogo entre o movimento cicloativista composto na sua maioria por jovens e o Poder Público, enquanto vinte por cento ou quatro jovens entenderam existir pouco diálogo. Por sua vez, apenas dez por cento ou dois jovens respondentes disseram existir uma relação de diálogo entre o movimento e o Poder Público municipal.

Figura 6 - Existência de diálogo entre os jovens do movimento cicloativista e o Poder Público



Contudo, algumas falas são interessantes serem reproduzidas, na medida em que corroboram a perspectiva da dominação disciplinar, desenvolvida por Foucault (2005).

Para mim não. Não há diálogo é o poder. Tu escolhes o que o poder público definir e suas ações são baseadas, não sei... mais como eles querem. E aí, mas, eu acho que não tem diálogo nesse processo. E se tem ele é muito tipo... não é de fato um diálogo. Olhando de fora pode até parecer um diálogo, mas não é de fato um diálogo. As pessoas não estão, às vezes conversando mesmo sobre. Às vezes tá... tipo... Agora é sua vez de falar depois vou eu e fala outra coisa aí a gente não tá na mesma. Posso até escrachar o que tu tá falando, mas a gente não é de fato um diálogo. Tem que meio que construir junto isso sabe me parece que essa questão de fala e de diálogo me parece que é só uma questão de direito, mas não que ajude mesmo. Tá, talvez eu te ajude, mas na construção seja feita considerando esse diálogo no geral. (A., jovem respondente pertencente à geração Z)

A opinião do jovem A, para além da crítica sobre a inexistência de diálogo entre os jovens ativistas e o governo, retrata, em certa medida, a relação de incapacidade

com que a juventude é tratada nos espaços institucionais formais, constituídos pela Administração Pública Municipal.

A ideia que prevalece, entre os jovens respondentes, é a de que a classe política usa dos canais institucionais para legitimar suas decisões, tomadas individual e verticalmente perante a sociedade, desimportando-se com a opinião dos participantes, ao passar a mensagem de que tais propostas foram discutidas e aprovadas como se fossem importantes para população.

Para R. (jovem respondente pertencente à geração Z) há pouco diálogo, pois “o poder público deve ouvir mais o que o ITAÚ tem a trabalhar com aquelas bicicletas de aluguel do que as pessoas que utilizam bicicletas fora da zona central de Porto Alegre.”

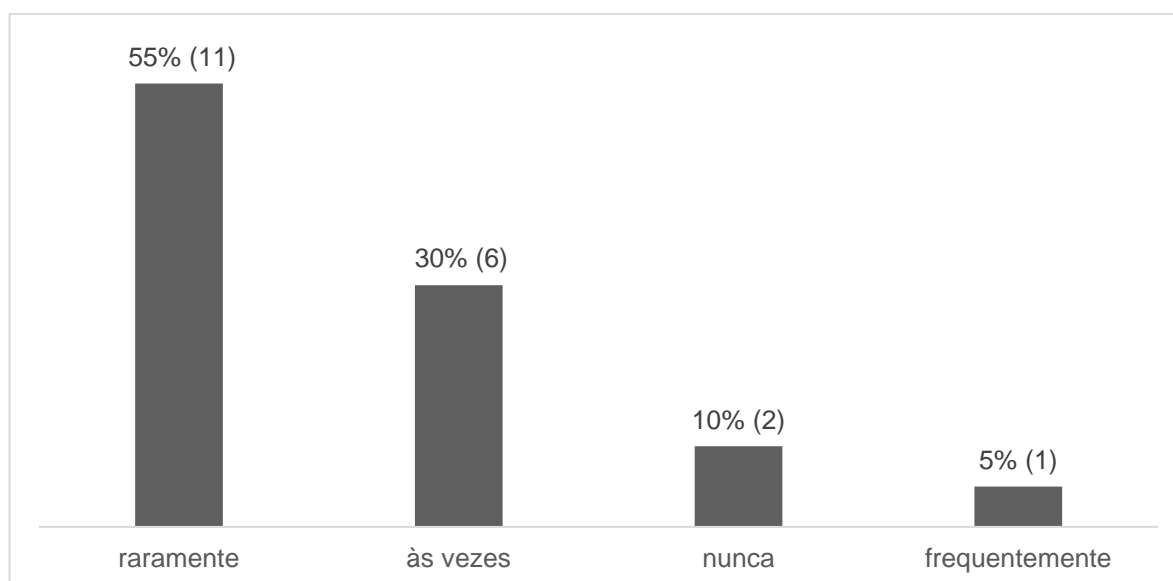
Esse trecho da fala do jovem respondente R. manifesta o grau de crítica em relação aos canais institucionais de interlocução entre a Administração Pública e a sociedade. Primeiro, ao manifestar que os interesses do mercado são privilegiados em detrimento aos interesses das pessoas que vivem na cidade, afirmando que o poder econômico é quem manda nas políticas de mobilidade urbana. Em segundo, ao expressar o quanto os interesses privados de empresas se sobrepõe aos interesses públicos das pessoas, no campo das decisões políticas. Em terceiro, ao fazer uma crítica com recorte social, na medida em que menciona uma população invisível que é aquela dos bairros pobres, distantes da zona central e privilegiada de Porto Alegre.

A crítica dos jovens respondentes também se expressa em como o sistema institucional formal é pouco permeável às reivindicações, sejam elas individuais - relativas às suas ações no âmbito da internet - sejam especialmente em nome dos movimentos sobre os temas relacionados à mobilidade urbana por bicicleta e à gestão da cidade.

Identifica-se, nesse aspecto, o quanto o ambiente institucional está desconectado da realidade do cotidiano, podendo ser compreendido o porquê do desinteresse das juventudes pelas instâncias político-participativas.

Além disso, questionou-se aos jovens entrevistados se, na opinião deles, os espaços institucionais representados pelos canais de diálogo com os Poderes Públicos - citando-se como exemplo as audiências públicas - funcionavam e qual era a impressão sobre esses espaços públicos institucionais.

Figura 7- Percepção dos jovens sobre os espaços institucionais



Observa-se que o alto índice de descrédito dos jovens respondentes sobre os canais institucionais formais não influenciam diretamente na ação política individual.

Além disso, pelo conjunto das respostas com a aplicação do questionário revelada pela Figura 7 pode-se identificar o sentimento de ineficácia da participação nos espaços institucionais, além de enfatizar o quadro de impotência dos jovens frente às decisões no campo macropolítico.

É curioso que, o processo de rechaço às instituições políticas convencionais, causado pelo distanciamento entre a política institucional formal, especialmente pelos partidos políticos, e a realidade social, tem gerado, ao menos nos jovens respondentes, um processo de repolitização muito grande. (LAGROYE, 2017)

Vale ressaltar, nesse sentido, que ao contrário da frequente resposta de despolitização causada pela crescente desilusão do campo político institucional, é possível identificar - ao menos no recorte do público jovem respondente - um interesse muito maior em participar - à sua maneira, é claro - na perspectiva da micropolítica, no espectro do que se denomina “por fora” do sistema institucional formal. (SUBIRATS, 2015)

Isso significa dizer que os jovens respondentes preferem participar em atividades com fins políticos, especialmente as Ações Diretas (AD), que envolvem o fazer direto e imediato, caracterizando-se a tendência instantânea e sem delegação, envolta nas novas expressões do agir político juvenil.

Do mesmo modo, os jovens respondentes revelam o descrédito que as novas gerações têm sobre os canais institucionais, constituídos com o fim de intermediar as relações entre sociedade civil e o Estado.

Para R. (jovem respondente pertencente à geração Z), os espaços institucionais formais “são feitos para não funcionar ou não serão levados adiante de forma séria ou talvez serão boicotados posteriormente.”

Que há sempre uma tentativa de controle das decisões e interesses do poder público e do mercado, seja através do número de participantes votantes, seja por prioridade de orçamento, enfraquecimento de estruturas institucionais que não estão agradando esta lógica dominante. (S., jovem respondente pertencente à geração Y)

A impressão que os jovens têm sobre esses espaços públicos, é de que eles reproduzem o elemento de intermediação entre quem decide - no caso a categoria política - e a população - que é quem legitima as ações. (SUBIRATS, 2015b). Além do que, são canais viciados, que não retratam o sentimento, a necessidade e os desejos dos jovens que reivindicam os direitos interconectados ao direito à cidade.

Já participei de algumas audiências públicas e conselhos, porém o que se vê é um grupo de políticos que já entram no debate com ideias contrárias e não dispostos a ouvir as propostas da população. Como as audiências não têm caráter deliberativo e servem para amansar a opinião pública, tudo que lá for debatido é esquecido. (J., jovem respondente pertencente à geração Z)

Me parece que, às vezes, é só uma formalidade para tipo por lei esse direito existe e tem que sair então a gente vai ter que fazer essa audiência sei lá... Mas que as pessoas dão opinião muito importante sentido de serem ouvidas. Em que devem ser consideradas assim e que acabam não sendo, porque parece que não é um diálogo.... mas naquele dia eu fui minha impressão é essa. Em que tu não era de fato ouvido... quem acaba te ouvindo e essas pessoas que têm a mesma opinião que tu mas que não eram quem tinha algum poder para decidir. (A., jovem respondente pertencente à geração Z).

Essas falas demonstram o sentimento de descrédito, predominante entre os jovens respondentes, sobre o modelo de participação institucional nos espaços formais, organizados pela Administração Pública Municipal. Problematizam, assim, a *realpolitik*, no qual a sua participação em tais espaços são utilizados como objetos da política, deixando de ser sujeitos políticos capazes de interferir nos processos de tomada de decisão pública.

Contudo, é interessante registrar que o resultado desse fenômeno, ao mesmo tempo em que afasta os jovens ativistas, coletivos e movimentos do campo da política

institucional - pelo seu descrédito e impotência - tende a exigir maior interrelação dos movimentos com a Administração Pública, para a constituição de canais de comunicação e fluxos de retroalimentação para a consecução das políticas cicloviárias.

Todavia, o reconhecimento destas novas formas de expressão dos novíssimos movimentos sociais, por conta da atuação política dos jovens, não encontra resposta na política tradicional, que está baseada no modelo representativo e nas instâncias formais institucionais. Constitui-se, dessa forma, um hiato entre formas distintas de atuação, uma com base na democracia direta e horizontal, enquanto a outra continua ancorada na delegação e verticalidade.

Contudo, apesar do descrédito e da desconfiança em relação aos espaços institucionais formais convencionais, foi possível identificar a possibilidade de se complementar a ação política que se faz “por fora” do âmbito político institucional, para também atuar “por dentro” das instituições políticas formais do Estado. (SUBIRATS, 2015a; SUBIRATS, 2015b; ABERS, VON BÜLOW, 2011)

A ideia de diversificar a estratégia da ação política, na modalidade não convencional e convencional institucional, como ponto de convergência para influenciar nos processos de decisões da gestão da cidade e de mobilidade urbana, parece não estar muito clara por parte dos jovens respondentes.

Fica muito evidente, nesse aspecto, o caráter não programático das ações individuais e também do movimento por mobilidade urbana em bicicleta, que não concentra uma ação planejada no tempo e no espaço sobre o seu fazer político.

Aliás, o caráter não programático é uma característica dos novíssimos movimentos sociais, como bem destacam Castells (2012) e Subirats (2015b).

Verifica-se também que um processo interessante é o entrar e sair dos espaços públicos institucionais, de acordo com a oportunidade, podendo e/ou dependendo da situação, promover a ação política - “por dentro” ou “por fora” - para conseguir tensionar a Administração Pública, com o fim de que responda às demandas de mobilidade urbana por bicicleta.

Muitos dos jovens respondentes deixam entrever que é possível trabalhar entre governos e movimentos sociais, dialogando e constituindo-se um ponto de convergência, a qual poderia ser melhor explorado pelos movimentos, para incidir no espaço político institucional a buscar a implementação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), na cidade de Porto Alegre.

Foi o que ocorreu com jovens integrantes do movimento Massa Crítica (MC), que decidiram instituir a Associação de Mobilidade Urbana em Bicicleta (Mobicidade), com o objetivo de acompanhar as discussões “por dentro” da Administração Pública Municipal no que se refere à política cicloviária.

Iniciativas como estas são importantes fontes de politização horizontal entre as juventudes, que se auto-organizam, com a finalidade de reclamar direitos ou garantir aqueles existentes ou em risco de perda.

É importante registrar uma questão interessante. Embora os espaços institucionais formais apresentem uma rejeição pelos jovens respondentes, quando perguntados sobre qual a forma de atuação que consideram mais efetiva para o atendimento das demandas das/dos ciclistas, as respostas foram bem variadas, mas o que prevaleceu, no conjunto, foi o pedido de diálogo entre o Poder Público e os movimentos.

Primeiramente, gestores que dialoguem. Então, a criação de grupos de trabalho por parte do governo que estejam dispostos a ouvir as reais demandas das pessoas que de fato utilizam o modal, para então passar as propostas adiante. (J., jovem respondente pertencente à geração Z).

É pegar a bicicleta e ocupar as ruas das cidades, nem que seja para atrapalhar mais ainda o trânsito para mostrar a demanda e que o atual modelo de transporte público não funciona. E se tiver a oportunidade de diálogo com o governo, melhor! Mas não podemos nos deixar paralisar ou achar que o governo vai fazer tudo um dia. (S., jovem respondente pertencente à geração Y).

Acredito na articulação com poder público, estrategicamente alinhada pela sociedade, e acho fundamental a articulação conjunta/integrada da sociedade civil, ou seja, a integração da luta de diferentes causas enquanto formação de uma massa que concorda e se apoia mutuamente. (L., jovem respondente pertencente à geração Y).

Observa-se que o sentimento de não pertencimento dos jovens a espaços institucionais formais é muito evidente, tendo em vista, em primeiro lugar, sua incapacidade de influenciar nos processos de tomada de decisão, na medida em que sua ação de falar e ser ouvido é limitada. Em segundo, porque o modelo baseia-se na representatividade e na delegação, paradigma rejeitado pelas novas gerações, que preferem modelos participativos diretos e horizontalizados. Em terceiro, porque na disputa dentro do campo institucional formal não-convencional, a Administração Pública privilegia as formas organizativas tradicionais em detrimento dos novíssimos movimentos sociais.

6.5 Participação política não convencional e ativismo

O presente item versa sobre a participação política não convencional e o ativismo, buscando explorar a compreensão dos jovens sobre essa modalidade que vem crescendo. Procura também entender como se orientam, problematizando questões que envolvem a sua participação, em maior ou menor grau, nos processos de gestão urbana e mobilidade urbana por bicicleta.

É interessante registrar que as formas políticas convencionais não são vistas como inimigas ao seu fazer político. Mas os jovens respondentes preferem, em razão do descrédito com relação à política e às instituições - que dela reproduzem as desconfianças ao sistema - manejarem as ações e estratégias políticas não convencionais.

Destaque-se que o ativismo juvenil deve ser compreendido como um processo de construção de conhecimento educacional, especialmente como prática de cidadania e experiências de politização do processo formativo, podendo ser organizados em mobilizações virtuais, ocupações de ruas, escolas, espaços públicos com a finalidade de contestar questões antissistêmicas frente a contextos de insatisfação e, possivelmente na tentativa de serem ouvidos e reconhecidos como sujeitos de direitos.

Perguntados se consideram legítima a atuação de grupos em protestos para reivindicar a implementação de políticas ciclovárias, e porque pensam dessa forma, os jovens respondentes foram quase unânimes em responder favoravelmente à questão, o que demonstra serem vanguardistas em relação ao tema. (Figura 8)

Figura 8- Percepção dos jovens sobre as formas não convencionais de ação política



Cabe registrar que as respostas ao questionamento revelam um alto nível de elaboração e abstração sobre a questão, na medida em que a maioria dos entrevistados associam o direito de protestar ao direito material ao transporte, como reivindicação legítima e perfeitamente concreta do ponto de vista da sua realização.

Para R. (jovem respondente pertencente à geração Z), “[...] se existe a demanda é mais do que justo que as pessoas tenham o direito de se organizar e exigir.”

Porque no contexto atual se ele não fizer isso parece que vai acontecer... e acho que é legítimo porque como o transporte seria um direito e acho que só isso já... já legítima que pessoas achem justo ou necessário que tenha algum tipo de política cicloviária.... acho que para mim já está legítimo. A própria necessidade já é legítima. (C.F., jovem respondente pertencente à geração Z).

Ademais, é possível perceber que o discurso apresentado pela maioria dos jovens entrevistados, para defender suas posições em relação à desobediência civil, é eminentemente politizado, baseando-se em experiências e experimentações subjetivas do processo de ação política e associando ao elemento de que é um direito que deve ser respeitado.

[...] as recentes gestões do poder público há muito tempo já se mostraram ignorantes com relação ao tema e desinteressadas também. Os coletivos e associações são o meio mais eficaz atualmente de divulgar a ideia da população que de fato usa e entende a necessidade. Protestar é o nosso meio de comunicação com um governo fechado. (J., jovem respondente pertencente à geração Z).

Para C. (jovem respondente pertencente à geração Z), “[...] os grupos são a representação da sociedade, ou seja, quem realmente faz uso e tem propriedade para abordar o assunto e reivindicar o que é necessário.”

Esse entendimento é compartilhado por D. (jovem respondente pertencente à geração Y), ao dizer que “[...] pela falta de cuidado com esse assunto e simplesmente porque é um direito de qualquer pessoa protestar pacificamente.”

É interessante ressaltar que os jovens apresentam uma disposição permanente em participar das pautas políticas que lhes interessam (mobilidade urbana por bicicleta ou gestão urbana). Muitos respondentes, inclusive, o fazem independentemente do formato, seja institucional ou não, mas preferem que seja realizado entre iguais e de forma horizontal sobre temas de bem comum.

Significa dizer que os jovens não se acomodam, nem se satisfazem com as políticas e ações que estão recebendo das gerações que lhes antecedem na gestão da Administração Pública, mas vão à luta para realizar seus desejos de modelos de sociedade.

É possível verificar, portanto, que os jovens respondentes não querem transferir seus desejos, sonhos e expectativas a representantes ou delegatários, pois preferem fazê-lo pessoalmente, na perspectiva da política do ato em que o jovem “vai lá e faz”.

Esse também é um motivo do porquê os jovens preferem a Ação Direta (AD), uma vez que independem de intermediações, mas tão somente da sua própria articulação entre iguais para a realização da ação.

Destaque-se que a maioria dos jovens respondentes revelou preferência por modelos diretos, sem delegação, não transferindo suas aspirações a outros que não os representam, razão pela qual anseiam por conduzi-los autonomamente, baseando-se na política do ato, que é a forma do sujeito fazer diretamente a ação.

Nesse aspecto, cabe ressaltar a posição de A. (jovem respondente pertencente à geração Z), para quem: “Eu acho que o caminho são os movimentos, algo não institucional, de ação direta de na prática assim.”

Considerando a pesquisa de Ribeiro et al (2016) e as respostas dos jovens, observa-se que quase que a totalidade dos jovens entendem como legítima a ação não convencional de protesto com o fim de reivindicar direitos.

Okado e Ribeiro (2015) demonstram, em sua pesquisa, que os jovens brasileiros apresentam uma tendência a se envolver mais em ações de protesto, principalmente aquelas mais planejadas e com custos operacionais mais altos (tempo, dinheiro e habilidades).

Se tomarmos em conjunto os resultados dos testes referentes à participação convencional e não convencional, uma análise superficial poderia sugerir que no período analisado estaríamos vivenciando um fenômeno parecido com o que ocorre em economia pós-industrial, uma vez que os adultos (ou as gerações mais velhas) possuem mais apego às formas convencionais de participação, expressa pela maior chance dos adultos em se envolverem em atividades de campanha, enquanto os jovens são mais propícios à acionarem repertórios não convencionais de participação política, tal como a teoria do desenvolvimento humano preconiza. (OKADO E RIBEIRO, 2015, p. 72)

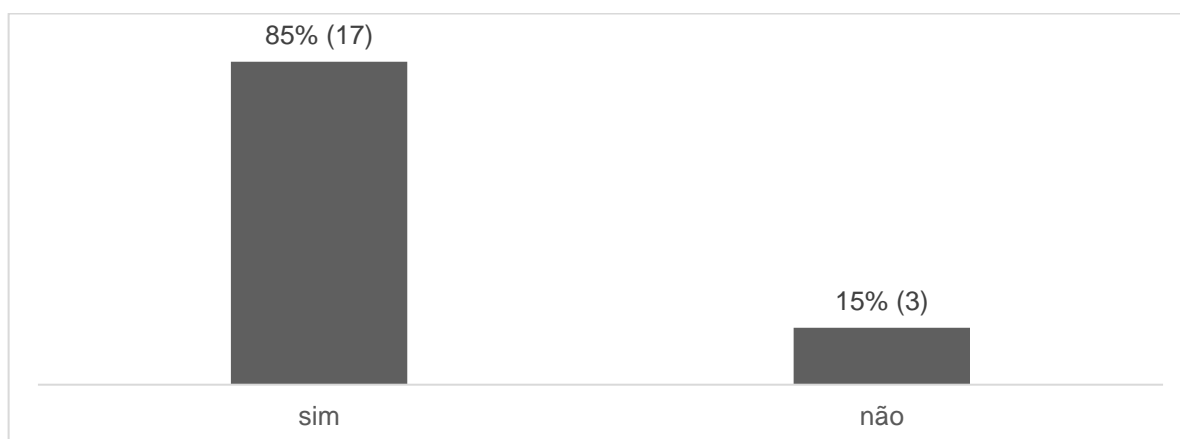
Boreli et al (2010) e Schmidt (2001) abordam a construção de estereótipos sobre os jovens, constantemente comparando-se as distintas gerações. Sobre o tema

em específico, Schmidt (2001) refere que os integrantes da chamada ‘geração X’, em comparação com as gerações anteriores, são caracterizados como menos inteligentes, mais apáticos, menos ativos e menos confiantes.

Em compensação, as novas gerações (Y e Z) são consideradas mais inteligentes, politizados e altamente inventivos, em razão de serem nativos digitais, razão pela qual explica-se a aceitação às ações não convencionais de protesto.

Perguntados se já haviam participado de atos ou eventos, construídos com a finalidade de causar algum transtorno para chamar a atenção e ganhar visibilidade à causa, a imensa maioria dos jovens se manifestou favoravelmente (sim). (Figura 9) Significa dizer, em outras palavras, que o repertório da desobediência civil é muito bem aceito e reproduzido pelos jovens respondentes no seu modo de fazer política.

Figura 9 - Participação política dos jovens em ações não convencionais



O segmento dos jovens respondentes percebe a ação política com base na desobediência civil, como um instrumento mais útil politicamente do que as formas convencionais, além do que não as consideram incompatíveis ou contraditórias com o sistema convencional do sistema político eleitoral.

Trata-se de corroborar a forma líquida - baseando-se nas relações compostas da modernidade líquida de Bauman (2011) – e, sobretudo, de liberdade de ação com que os jovens se vinculam e compreendem os processos políticos de envolvimento nos movimentos sociais e instituições formais convencionais.¹²⁹

¹²⁹ A concepção da modernidade líquida, denominada por Bauman (2011), tem como características um tempo de incertezas e relações rápidas e fluídas entre as pessoas. Os mais diversos campos, desde as relações familiares, relações de trabalho e as constantes transformações da sociedade são permeadas pela fluidez e instantaneidade do tempo presente. O resultado, segundo Bauman, é a

Destaque-se que as relações líquidas, especialmente aquelas interconectadas por meio das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), constituídas em redes, permitem que os jovens ativistas se envolvam em diversas frentes de ação participativa simultaneamente, e em mais de uma organização ou movimento - que é a multimilitância, ou seja, o ativismo ampliado em diversas causas e movimentos.

Como os novíssimos movimentos sociais são movimentos que não possuem forma específica de pertencer, qualquer forma de participar, seja promovendo uma ideia, seja integrando a pedalada, os faz sentir integrante do movimento Massa Crítica (MC).

Registre-se, no entanto, que apesar de não estarem suficientemente engajados nos movimentos e/ou coletivos, participando deles constantemente, informam-se e acompanham com atenção, contribuindo, na medida do possível, para alcançar suas pretensões, constituindo modos de subjetivação política sobre os temas de seu interesse.

Assim, o ativismo dos jovens respondentes acaba invadindo a sua vida, manifestando suas posições e discursos e politizando-os nos mais distintos espaços de socialização, como nas redes de capital social nos quais estão relacionados, nas ruas, escolas e no âmbito familiar.

Visualiza-se, portanto, um compromisso dos jovens respondentes ao entregar-se de corpo e alma ao ativismo, e fazendo dele seu sentido de existir, enquanto identidade capaz de incorporar estética e comportamentalmente o desejo de cidades mais sustentáveis e democráticas.

Melucci (1996) destaca a facilidade com que os jovens ingressam e saem das redes, transitando livremente pelos mais distintos grupos com a agilidade e o desprendimento que são característicos da juventude.

Significa dizer, por outro lado, que os jovens têm propósitos mais progressistas em relação à Ação Direta (AD), podendo, no seu entender, coexistir perfeitamente os modos de ação convencional (voto e participação política partidária) com a ação não convencional (protestos, ocupação de prédios públicos).

Vale lembrar que muitas das estratégias dos movimentos de jovens ativistas (paralisação de ruas de tráfego intenso, ocupação) como forma de ação disruptiva são

atomização de sujeitos cada vez mais descontextualizados das questões sociais, preocupados com os elementos do consumo. Enfim, consumidores vorazes do seu tempo.

consideradas ilegais, ilegítimas e radicais pela opinião pública, fazendo com que o movimento sofra um processo de criminalização e desqualificação em decorrência desse ato, mas, ainda assim, é considerada uma estratégia eficaz em termos de visibilidade no debate público e inserção na agenda política.

A Ação Direta se caracteriza pela ação positiva, quer dizer, pelo fazer algo que tenha implicações diretas e imediatas em relação ao seu alvo. Em outras palavras, a interrupção de uma rua com grande tráfego de veículos tem por objetivo não somente paralisar a circulação, mas chamar a atenção da população para os problemas que querem visibilizar.

Destaque-se que a Ação Direta (AD) é garantia de apelo dos ativistas, uma vez que são caracterizadas pela ousadia e especialmente pela surpresa, mobilizando recursos pessoais para explorar ao máximo a visibilidade, alcançada com o ato de teatralização e espetacularização.

Ganhar evidência em atos eminentemente performáticos é o principal objetivo da Ação Direta (AD), como estratégia de visibilidade dos novíssimos movimentos sociais, capaz de amplificar a voz e se fazer ouvir dentro da lógica da sociedade do espetáculo.

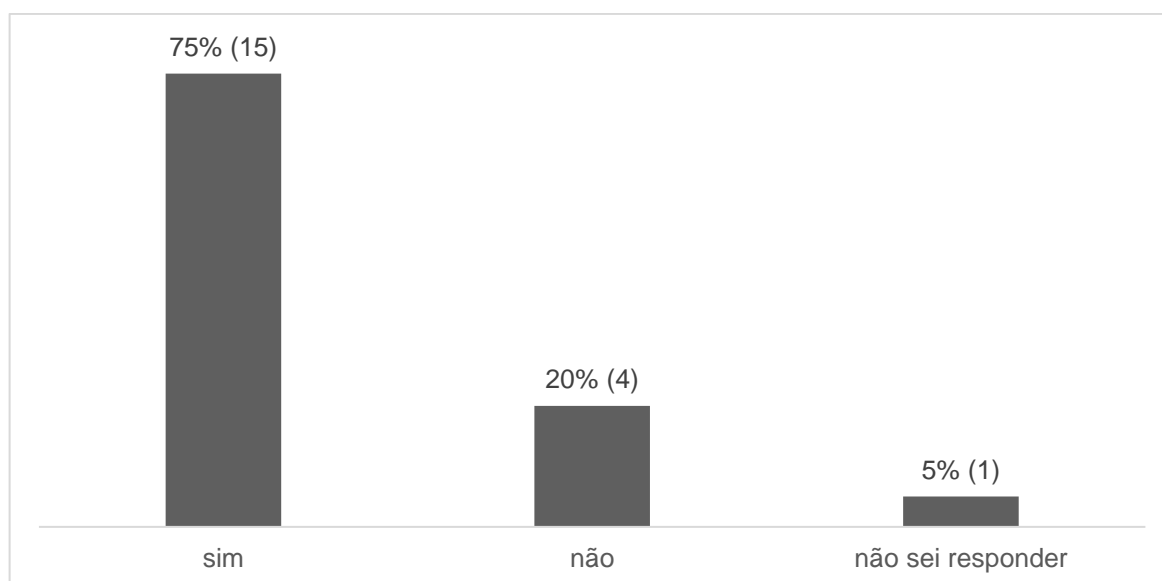
Do mesmo modo, os jovens respondentes foram questionados se consideravam-se ativistas do movimento de mobilidade urbana por bicicleta e, surpreendentemente, quinze dos vinte jovens responderam que sim, o que demonstra a predisposição em ativar a rede e articular outros jovens, para promover a ação com fins políticos no espaço não convencional.

O fato de se auto definirem como ativistas da bicicleta ou cicloativistas demonstra que os jovens respondentes querem, não apenas serem importantes entre seus pares pelo seu fazer político individual, pois é uma forma de ser visto, ouvido e reconhecido, mas especialmente por provocar as mudanças sociais, políticas e comportamentais que tanto querem ver na sociedade.

Recorde-se que o conceito apresentado por Assis (2006), traz como elementos caracterizadores do ativismo o engajamento, a ação transposta em física ou criativa, movida por uma ideologia e as pequenas transformações.

Esses elementos estão caracterizados na ação dos jovens respondentes, na medida em que se apresentam como um fio condutor do fazer político dos ativistas para reclamar o direito à cidade e à mobilidade urbana em bicicleta.

Figura 10 - Autodefinição sobre o ativismo



É interessante registrar que, dos jovens que se identificaram como ativistas do movimento de mobilidade urbana por bicicleta, a maioria deles tem como fundamento o fato específico de que, ao usar a bicicleta, já o faz um ativista, ainda que o faça autônoma e individualmente. (Figura 10)

Para F. (jovem respondente pertencente à geração Z), “[...] o simples fato de andar de bicicleta já me faz um ativista.”

Qualquer pessoa que esteja tipo... que anda de bicicleta, o que foi fazer qualquer coisa assim já é um ativista, ela já está sendo um ativista disso e no ponto mais meio que pensar ali e tentar construir coisas assim eu acho que era mais antes.... (risos). (A., jovem respondente pertencente à geração Z).

Além disso, outro elemento comum que é possível identificar entre os jovens respondentes, acerca do tema do ativismo, é o caráter de transmissão do discurso em defesa da mobilidade urbana por bicicleta.

A internet e as Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs) romperam com o diálogo hierárquico e unidirecional, potencializando a capacidade dos jovens em expressar-se nos mais distintos espaços de interlocução.

As falas se orientam no sentido de evidenciar a capacidade de persuasão e liderança que os jovens têm sobre seus grupos de amigos e relações sociais, destinados a mudar comportamentos.

Porque eu sou ciclista urbana, estou em constante conscientização, dissemino informações sobre mobilidade urbana pela bicicleta nos espaços onde circulo, participo ativamente de um grupo feminino de pedal, participo do projeto Bike Anjo que ensina pessoas a pedalam e sempre que posso

estou junto nos protestos e movimentos relacionados à bicicleta. (P. jovem respondente pertencente à geração Z)

Promovo o hábito, os valores de segurança, deveres e bem-estar e convívio social tranquilo no trânsito entre pessoas cada qual com seus veículos e responsabilidades. Além de buscar trazer novos indivíduos a fazerem parte da comunidade ciclista da cidade, incentivando a pedalada em grupos. (D.,jovem respondente pertencente à geração Z).

O ativismo em mobilidade urbana em bicicleta - ou cicloativismo - é compreendido como um agente de transformação individual e de contrainformação, porque não apenas replica as pautas de promoção do uso da bicicleta, mas, porquanto, quer potencializá-la para ganhar visibilidade no espaço urbano dominado pelo veículo automotor individual. E, na medida do possível, para ter repercussão de seus atos perante a sociedade e conquistar mais adeptos à prática sustentável de se deslocar em bicicleta pela cidade.

Observa-se que, no ativismo, a característica essencial é a eliminação do que Subirats (2011) denomina de “efeitos de intermediação”, permitindo que os próprios jovens, ao levar a cabo suas demandas, possam superar o modelo de participação política mediada.

Ademais, nos espaços públicos há plena liberdade de ação, tanto que até se legitima a desobediência civil como uma estratégia da política de dramatização, elemento constitutivo das sociedades do espetáculo.

É interessante observar que, para as novas gerações, o fazer-se ativo no espaço público só tem sentido quando é compartilhado com os demais, promovendo a cultura do aprender fazendo, intercambiando informações e retroalimentando os demais com novos subsídios para o agir com fins políticos.

A pesquisa explora as formas de engajamento político e ativismo da juventude, que reivindica o direito à mobilidade urbana sustentável e o direito à cidade, enfocando na experiência dos jovens cicloativistas de Porto Alegre.

Observa-se que os jovens respondentes, embora sejam eminentemente politizados, apresentando conhecimento expressivo sobre as formas de mobilização coletiva e política, têm uma enorme desconfiança das instituições políticas, especialmente dos partidos políticos, razão pela qual se posicionam – preferencialmente – por fora das instituições democráticas, independentemente de onde estejam situadas.

Ainda assim, muito embora desacreditem da capacidade de fazer a transformação social, os jovens mantêm o interesse em acompanhar, informar e até mesmo participar – com certa resistência - dos espaços convencionais.

Visualiza-se que os jovens se auto definem como ativistas porque é uma forma de ser visto, ouvido e reconhecido perante os demais, compreendendo-se e sentindo-se parte do mundo, pois aprendem a partir da vivência e da realidade com a qual estão inseridos, a constituir subjetividade política.

O engajamento dos jovens nos novíssimos movimentos sociais, tendo em vista as características de plena liberdade de participação e contribuição, baseadas na horizontalidade (não-hierarquia), radicalidade, solidariedade, na liquidez das formas de participação e, principalmente, no afeto entre os participantes, torna-se um processo natural.

Ademais, é possível perceber que o ativismo praticado pelos jovens no cotidiano da vida diária gera um repensar sobre a situação da mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre, impondo reflexões críticas e constituindo-se em ações pontuais com elementos inovadores e criativos para enfrentar o tema.

Esses elementos legitimam suas ações e colaboram para construir o ser político juvenil, além de consolidar a cidadania.

7 CONCLUSÃO

Esta tese, por meio da pesquisa bibliográfica e de campo, examinou como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade.

Destaque-se a urgência do reconhecimento político das juventudes, em que o agir político ressignifica novas expressões de práticas políticas, vinculadas com o cenário da estética, arte e comunicação.

Nesse aspecto, há um reposicionamento das ações políticas, especialmente das juventudes, para áreas não convencionais, constituindo-se movimentos sociais em rede, com formatos mais dinâmicos, horizontais e fluídos.

Verifica-se que os novíssimos movimentos sociais constituem um campo separado, que precisa manter certa distância dos espaços institucionais, para poder garantir sua autonomia e legitimidade de ação, capaz de atrair a atenção e a participação dos jovens ativistas.

A pesquisa se orientou com base no seguinte problema: que fatores legais e políticos estão levando ao descompasso entre as demandas de participação presentes no ativismo juvenil com relação ao direito à cidade e à inclusão da mobilidade urbana por bicicleta nas políticas públicas?

A hipótese construída para responder ao problema foi o descompasso entre as demandas de participação expressas pelo ativismo juvenil, quanto ao direito à cidade e à mobilidade urbana por bicicleta, está associado às insuficiências da legislação quanto à participação juvenil, à baixa inserção dos jovens nos meios políticos e à limitada disposição de diálogo dos governantes.

O trabalho de investigação, nesse aspecto, demonstrou que a insuficiência de legislação quanto à participação juvenil se constitui no óbice para ampliar a presença dos jovens nos espaços convencionais institucionais de tomada de decisão.

A juventude, muito embora tenha sido reconhecida como sujeito de direitos pela Emenda Constitucional n. 65 de 13 de julho de 2010 e pelo Estatuto da Juventude, continua a ser compreendida numa condição de incapacidade, ambivalência e dependência em relação aos adultos.

Vale registrar que a questão central em torno do problema da participação dos jovens, não se refere somente à criação de novos marcos normativos, mas também como aperfeiçoá-los para garantir o engajamento juvenil nos espaços convencionais institucionais formais.

Embora a Emenda Constitucional n. 65, de 13 de julho de 2010, tenha incluído a disposição prevista no artigo 227 da Constituição Federal, como elemento irradiador de todo o sistema jurídico, para aplicação plena da proteção integral dos jovens, ela não tem sido aplicada como deveria pelos operadores jurídicos.

Verifica-se também que, apesar do Estatuto da Juventude reconhecer o jovem como sujeito de direitos, assegurando-lhe a participação nas instâncias dialógicas participativas, eles continuam a ser compreendidos como seres incapazes, ambivalentes e dependentes em relação ao adulto.

Com o fim de superar esse problema, o Estatuto da Juventude traz, em certa medida, um discurso marcadamente participativo, ao dispor sobre institutos de inclusão do jovem nas instâncias institucionais, além de promover o associativismo das juventudes.

Destaque-se que os dezoito dispositivos que atentam para a participação dos jovens nas instâncias participativas e associativas, além do Capítulo II (Do Direito à Cidadania, à Participação Social e Política e à Representação Juvenil), específico sobre o tema, previstos nos artigos 4º a 6º do Estatuto da Juventude, se limitam a especificar prescrições programáticas sem maiores perspectivas concretas de aplicabilidade.

Esses dispositivos, destinados exclusivamente à participação, consistem no reconhecimento do jovem como ator político estratégico e agente permanente das transformações sociais e políticas no Brasil. Para tanto, inserir o jovem nos espaços de poder é incluir um segmento historicamente excluído dos processos de tomada de decisão, além de buscar superar o discurso socialmente reproduzido de que o jovem é despolitizado, descompromissado e passivo em relação à política.

Pode-se concluir, a partir da aplicação de questionários no decorrer da pesquisa com os jovens, que as novas gerações estão mais do preparadas para participar ativa e conscientemente das instâncias formais institucionais.

A regulamentação do artigo 39 do Estatuto da Juventude pelo Decreto n. 9.306, de 15 de março de 2018, que constituiu o Sistema Nacional de Juventude (SINAJUVE), é uma aposta institucional para recuperar a esfera da política e

incentivar a participação, interesse e engajamento dos jovens nas instâncias deliberativas.

Contudo, muito embora a proposta dos Conselhos de Juventude, tenha seus méritos por estimular o interesse juvenil nos assuntos públicos que lhe afetam diretamente, ela apresenta erros técnicos e conceituais que comprometem o sistema, caracterizando-se como uma das fragilidades do Estatuto da Juventude, confundindo-se a atribuição dos conselhos de gestão a órgãos de controle administrativo.

Do mesmo modo, há um descompasso entre o desenho institucional dos Conselhos de Juventude e seus princípios orientadores, expressos nos artigos 2º, inciso II, do Estatuto da Juventude que dispõe sobre a valorização e promoção da participação social e política, de forma direta e por meio de suas representações.

Quer dizer, embora se tenha legislação voltada à participação dos jovens, inexistente legislação específica sobre a presença da juventude na condução da gestão da cidade, assim como da implementação de políticas de mobilidade urbana, especialmente relacionadas à bicicleta.

Identifica-se que o modelo de desenvolvimento tardio no qual o Brasil foi imerso, a partir da metade do século passado, que alguns autores denominaram de desruralização, e que significou a urbanização como fenômeno de expansão das cidades, não respondeu às necessidades básicas dos habitantes, mas ao contrário, acentuou ainda mais a desigualdade social e constitui-se na exclusão territorial.

Pôde-se verificar que, embora não se tenha legislação expressa regulamentada sobre o direito à cidade, o conceito que ela representa tem se transformado em uma espécie de expressão guarda-chuva, sendo utilizada para garantir as mais distintas demandas sociais, desde o direito à participação da gestão pública, passando pelo direito ao território, até o direito à mobilidade urbana sustentável.

O direito à cidade significa construir ou modificar o espaço urbano de forma coletiva. Com base na concepção de Harvey (2013), encontra-se muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora, mas no direito de mudar e reinventar a cidade, mais de acordo com os profundos desejos dos seus habitantes.

Cumprir dizer que o direito à cidade é a oposição ao paradigma da cidade mercadoria (*city marketing*), que é hoje uma tendência entre a maioria das cidades, tendo em vista que ela exclui os jovens, as mulheres, os idosos e todos aqueles que não são capazes de consumir.

Destaque-se que a cidade mercadoria é um produto e pode ser vendida a quem desejar comprá-la. Por essa razão, os megaeventos e megaempreendimentos são negócios tão atrativos para os poderes políticos e econômicos, já que produzem, por um lado, riqueza, valorização e empregos para quem os cria e, por outro, gentrificação, violação de direitos e corrupção para quem os recebe: os habitantes de uma cidade.

Verifica-se que as cidades se tornaram espaços extremamente segregados e segregadores, na medida em que os bens e serviços são cada vez mais restritos e distantes de quem realmente necessita utilizá-los, vindo, por consequência, a gerar mais desigualdades e privações. Logo, a segregação socioespacial é uma realidade constante na contemporaneidade, notadamente nas cidades dos países periféricos que ainda convivem com distintas realidades sociais.

Cabe registrar que, quando a ideia da cidade mercadoria se instala no município, consolidam-se várias questões que se desdobram na redução da experiência de democracia na construção da cidade. Isso acontece porque, a partir desse momento, as políticas públicas serão decididas e gestadas por grupos pertencentes ao capital especulativo, assim como as políticas urbanas terão como finalidade gerar lucro e remunerar os investidores de capital, já que tais investimentos estão baseados na rentabilidade e nas práticas econômicas.

Por essa razão que o direito à cidade se constitui numa demanda crescente por parte das juventudes de como buscar a justiça social, a sustentabilidade e os preceitos democráticos no âmbito municipalista.

Além do mais, observa-se que o conceito do direito à cidade é uma pauta que fundamenta a mobilização dos movimentos sociais, não sendo um conceito meramente retórico e prescrito, mas elemento concretizador e integrativo nas diversas experiências comunitárias e associativas que a envolvem.

Vale destacar, nesse sentido, que os jovens ativistas identificam as conexões diretas entre o direito à cidade e a mobilidade urbana sustentável, razão pela qual os dois temas estão intimamente ligados.

Identifica-se que a reivindicação por participar na gestão urbana é, ao mesmo tempo, o desejo para se lutar contra os efeitos da segregação urbana, que não se manifestam somente no acesso desigual aos bens e serviços dispostos na cidade, mas também na dimensão imaterial do fenômeno da expansão urbana centro-

periferia, enquanto fator excludente dos jovens moradores de áreas distantes das áreas centrais sobre a perspectiva da cidadania.

Vale dizer que o território, como elemento identitário das relações de vivência juvenil, é fundamental para garantir a potencialidade da socialização entre os jovens com a comunidade e com o próprio espaço geográfico identitário.

Tanto é que o próprio Estatuto da Juventude reconhece, no artigo 31, o direito ao território, muito embora esse direito esteja completamente desconectado com o Estatuto da Cidade e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), como instrumentos legais específicos e pertinentes voltados à gestão da cidade e das políticas de mobilidade urbana.

Destaque-se que, em grande parte, a orientação das políticas públicas e a representação da juventude que restringe o acesso dos jovens à cidade, bem como o uso que fazem dela, são questões associadas à negação ao direito ao território.

Verifica-se que os jovens estão limitados, restritos a determinadas áreas ou pedaços da cidade e, muitas vezes, a circulação da juventude oriunda da periferia representa, no imaginário da população, o perigo, a desordem e o distúrbio das áreas emergentes da cidade. Recorde-se, nesse sentido, a criminalização do movimento “rolezinho”, em que sua caracterização residia na criminalização da pobreza e por consequência da condição racial dos jovens que participavam.

A circulação dos jovens da periferia no espaço urbano, especialmente em espaços públicos urbanos emergentes, é considerado um problema, razão pela qual devem ser vigiados e controlados, restringindo-se a cidade com o fim de negar sua plena circulação.

Vale dizer que a negação da experiência urbana de circulação e contato, enfraquece a dimensão política, a interação e a subjetivação entre os jovens e a cidade. As barreiras, muros ou obstáculos urbanos são os principais entraves à instituição de espaços baseados na democracia.

Visualiza-se o porquê da mobilidade ser restrita para os jovens da periferia e negros, pois lhe é negado o acesso aos bens de uso coletivo do direito à cidade.

A cidade não é construída e pensada para o convívio cotidiano dos jovens. Aliás, os espaços urbanos sequer são planejados para as demais pessoas com mobilidade reduzida, tais como as Pessoas com Deficiência (PcD), idosos, gestantes. Mesmo com a existência de legislação específica que garanta o direito à cidade para os jovens, há uma distância entre a realidade e a prática.

Cabe registrar que, ao reservar aos jovens a invisibilidade nos espaços públicos urbanos, torna-os sujeitos sem presente e sem lugar identitário, retirando-lhes qualquer possibilidade de ação política, esvaziando-se o restante de cidadania que existe.

É possível acrescentar ainda, ao obstáculo acima, a incapacidade dos jovens participantes dos espaços públicos fazerem valer suas deliberações e influenciarem, de fato, nas decisões governamentais, incidindo no ciclo de elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana e gestão da cidade.

Nesse sentido, é possível dizer que a própria legislação que introduziu elementos com a dimensão participativa, carece de qualificativos fundamentais para que sejam considerados espaços efetivamente públicos, livres e democráticos a todos os jovens.

Vale recordar, nesse aspecto, que o Conselho da Juventude previsto no artigo 35 do Estatuto da Juventude, apresenta-se como uma instância meramente consultiva do Poder Executivo, sem capacidade deliberativa para vincular suas decisões à Administração Pública.

Em síntese, as inovações legislativas trazidas pelo Estatuto da Juventude e regulamentadas pelo Decreto 9.306, de 15 de março de 2018, carecem de qualificativos fundamentais para que sejam considerados espaços efetivamente públicos.

Ademais, a competência institucional e suas atribuições limitam a participação das juventudes a questões periféricas da agenda governamental, sem acessar a temas que impactam diretamente o cotidiano da população juvenil.

O que se visualiza, como consequência, é o fenômeno que Subirats (2011) denomina de efeito de desintermediação política, que é um mecanismo que visa eliminar os intermediários da política representativa, delegando-se a intermediários escolhidos para tanto. É o que persiste na modelagem apresentada pelo Estatuto da Juventude, inviabilizando a maior participação juvenil nas instâncias convencionais.

Além do mais, outro obstáculo à inserção dos jovens nos meios políticos é a necessidade de reconfigurar o espaço público para compreender que a participação institucional não é exclusiva, devendo ser reconhecido que é perfeitamente possível defender o interesse comum da comunidade em outras instâncias que não somente o convencional.

Observa-se que os novíssimos movimentos sociais diferentemente dos novos movimentos sociais (NMS), baseiam-se nos princípios da horizontalidade, cooperação, trabalho em rede, criatividade, inventividade e, especialmente, na ação conectiva.

Com base nos elementos de pertencimento, liberdade e igualdade é que os jovens tendem a se engajar mais facilmente nos novos formatos de movimentos sociais.

Partindo-se do exame desses elementos é fácil compreender porque o movimento Massa Crítica (MC) é um movimento tão envolvente, não apenas para os jovens, mas também para os adultos, haja vista seu formato fluido, horizontal, em que a atmosfera é repleta de afetos e sentimentos de liberdade e transgressão da ordem instituída.

Depreende-se daí, a opção coletiva de uma geração eminentemente tecnológica, diante da impotência de modificar o sistema político para ressignificar as formas de participação, incidência e reivindicação de direitos e formulação de políticas públicas.

Destaque-se que os novíssimos movimentos sociais, que atuam em rede - por tal razão também são nomeados de movimentos em rede - não precisam se desfazer e refazer a cada oportunidade de incidir com fins políticos, uma vez que estão sempre prontos para serem acionados, adquirindo-se, em cada nova oportunidade, novos formatos e outras composições de jovens que antes não estavam presentes no movimento.

Visualiza-se que a relação dos jovens com o movimento é de afeto, cooperação e colaboração, uma vez que há uma renovação dos participantes, incorporando-se a cada ação um novo colaborador disposto a contribuir com o movimento, permitindo-se a pluralidade e renovação constante de participantes.

Todavia, o reconhecimento destas novas formas de expressão dos novíssimos movimentos sociais e a atuação política dos jovens, não encontra resposta na política tradicional, ancorada no modelo representativo e nas instâncias formais institucionais, constituindo-se um hiato entre as atuais formas de ação e suas distintas maneiras de fazer-se políticos.

Com base no decorrer da pesquisa foi possível identificar, por meio do discurso dos jovens, uma certa aversão a teorias políticas tradicionais, preferindo um repertório ancorado nas Ações Diretas (AD) para, a partir da estratégia de visibilidade

mediática, ancorada em ações teatralizadas, forçar o diálogo com a Administração Pública Municipal.

Ademais, percebe-se que há um processo de reconfiguração da esfera política no Brasil, a partir da virada do milênio, conectando-se diretamente com os movimentos relacionados à onda de protestos globais (protestos antiglobalização, Fórum Social Mundial, Primavera Árabe, os movimentos *Ocuppy*), eventos anteriores e ou simultâneos temporalmente que foram capazes de influenciar - e inspirar - o agir político e constituir tendências para o movimento Massa Crítica (MC) de Porto Alegre.

A investigação demonstrou, ainda, que outro óbice para o incremento da participação juvenil nos espaços institucionais convencionais é o seu formato rígido, hierarquizado e, especialmente, adultocêntrico, o que inviabiliza o diálogo entre os participantes, acentuando-se as distâncias geracionais entre jovens e adultos.

Pelo conjunto das entrevistas realizadas na pesquisa depreende-se que as gerações Y (1980-1991) e Z (1991-2010), embora rejeitem as formas hierárquicas e prefiram as formas colaborativas e horizontais, manifestam a necessidade de diálogo e interlocução com os governantes e com as instituições políticas.

Tanto os *Millenials* quanto os *Centenials* têm pleno conhecimento de que a política, os governos são espaços importantes no processo de tomada de decisão coletiva, ainda que não queiram participar diretamente dela, preferem acompanhar com certa distância até para formar posição crítica sobre a política.

Afinal, são gerações que se estruturam em dois paradigmas completamente distintos, ampliados pela Era Informacional e a democratização da internet - sistema analógicos e sistema digital que não se conversam.

Além disso, o tempo de conversação entre um sistema e outro amplia e transforma as relações, uma vez que o sistema digital se ancora em conceitos como velocidade, interatividade, horizontalidade, descentralização, permitindo-se o fluxo e a troca constante de informações.

Ao passo que o sistema analógico exige um tempo de espera maior em resposta, o que em algumas situações pode não ocorrer, como é o exemplo das audiências públicas presenciais, na qual as perguntas são formalizadas, na forma escrita ou verbalmente, direcionadas às autoridades representativas, mas as reivindicações não são respondidas, muito menos atendidas.

Vale dizer que não existem canais efetivos e específicos permanentemente abertos para permitir o diálogo, baseado na liberdade de falar e ser ouvido, respeitando-se posições e cosmovisões de mundo, como manifestaram os jovens respondentes.

As audiências públicas são esporádicas e somente realizadas em razão da pressão dos movimentos, quando exigem maiores explicações e informações sobre algum episódio específico, normalmente relacionado a impactos de obra viária ou mudança legislativa que influencia no cotidiano urbano.

Destaque-se que o diálogo é restrito, e quando ocorre ele é assimétrico, ou seja, impõe-se sem a devida igualdade de fala, seja para quem ouve, seja para quem se constitui presente. Nesse aspecto, a indiferença dos adultos em relação às opiniões e posições juvenis sobre determinados temas é um elemento distanciador do consenso entre ambos.

Embora os espaços institucionais formais sejam rejeitados pelos jovens respondentes, perguntados sobre qual forma consideravam a mais efetiva para a efetivação das políticas cicloviárias na cidade, contraditoriamente a resposta preponderante foi o pedido de diálogo entre o Poder Público e os movimentos.

Verificou-se, nesse aspecto, que o diálogo é essencial para estabelecer relações, vínculos e potencializar os espaços democráticos que intermediam os movimentos sociais e o Estado.

Muitos questionamentos, além do déficit democrático, poderiam muito bem ser facilmente resolvidos se houvesse melhor comunicação - e não maior informação - entre os movimentos e os governantes.

Do mesmo modo, a limitada disposição de diálogo dos governantes é um obstáculo à maior participação dos jovens nos espaços públicos, que se apresentam em instâncias não convidativas, assim como em não lugares para a presença jovem.

Por isso, é urgente a reformulação do formato de instâncias participativas institucionais, presenciais e virtuais, para privilegiar a participação juvenil por meio das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs), e conectar as reivindicações da sociedade com as ações governamentais sobre a matéria.

Verificou-se também, no decorrer da pesquisa, que a implementação do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), de Porto Alegre, não é prioridade por parte da Administração Pública Municipal, uma vez que o descumprimento das normas

orientadoras do Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI) foi identificada pelos jovens ativistas, alimentando a sua indignação frente ao governo.

Registre-se ainda que, apesar de existir o Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI), norma orientadora das ações governamentais, reivindicada por parte da sociedade para implementação de infraestrutura de ciclovias, além de muita pressão dos movimentos sociais, poucos foram os avanços da Administração Pública Municipal nos últimos anos acerca da mobilidade urbana sustentável.

Consigne-se, ainda, que no artigo 1º do Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI) tem como princípios o cumprimento das funções sociais da cidade ao garantir: i) a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal; ii) a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa; iii) a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação; e iv) o enriquecimento cultural da Cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

Os jovens ativistas não se conformam com o fato da Administração Pública desobedecer a legislação que ela própria discutiu e aprovou, com a justificativa de beneficiar a população da cidade, mas que posteriormente a descumpre embasando-se apenas na suposta impossibilidade orçamentária.

Percebeu-se que a tensão exercida pelos movimentos sociais, no sentido de acelerar as ações em prol da bicicleta na cidade, ao passo que o governo municipal pretendia estagnar o desenvolvimento do Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI), sob o discurso da responsabilidade fiscal, distanciou a possibilidade de diálogo entre as partes.

Por essa razão que os movimentos reagiram, para cobrar da Administração Pública Municipal o cumprimento do Plano Diretor Ciclovário Integrado (PDCI), por entenderem se tratar de norma legal, formal e materialmente constitucional e em plena validade jurídica.

Os novíssimos movimentos sociais pleiteiam o cumprimento da norma legal, reivindicando que a Administração Pública a respeite e a execute, demanda mais do que razoável e legítima por parte dos jovens ativistas.

Esses são os elementos que motivam os novíssimos movimentos sociais, compostos majoritariamente por jovens, a promover ações com fins políticos,

contestando a omissão da Administração Pública Municipal em cumprir a norma jurídica legal, materializada no Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI).

Alguns jovens respondentes questionavam, com tom de provocação crítica, onde estão as ciclovias de Porto Alegre e a quem elas estão atendendo.

Mapeando a malha cicloviária da cidade, visualizou-se que as ciclovias estão localizadas somente nas áreas centrais e ampliando-se para as áreas emergentes da cidade.

Assim, há investimentos públicos para ganhos individuais a alguns especuladores do capital imobiliário. Cabe destacar que as intervenções públicas realizadas pela Administração Pública Municipal no mobiliário urbano, não estão corrigindo tais problemas, mas ao contrário, estão a reproduzir ainda mais as injustiças sociais e territoriais.

Vale dizer que a Administração Pública Municipal está intervindo em áreas privilegiadas de alto valor aquisitivo, com investimentos públicos que satisfazem somente o capital especulativo-financeiro, na medida em que valoriza ainda mais os imóveis próximos.

Priorizar a execução do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), nas áreas periféricas, é muito mais importante do que em outras áreas da cidade. As decisões políticas devem ter como critério de escolha o elemento republicano, não podendo objetivar a concessão de privilégio a quem já o usufrui.

Tais decisões, baseadas no interesse de poucos, impede a democratização do uso dos modais não motorizados - a bicicleta – deturpando-se as orientações do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), para garantir a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa, e o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

Verificou-se o que Harvey denomina de “urbanização do capital”, que é o fenômeno no qual o capital especulativo financeiro é quem dita as regras ao poder político, capturando-os e comandando quais, como e onde devem ser feitos os investimentos públicos na cidade.

Diante dessas questões, pode-se dizer que a maioria das ações realizadas estão voltadas ao uso da bicicleta como lazer e não como um modal efetivo de transporte urbano.

Observou-se, ainda, uma política mais performática, com efeito puramente político publicitário, mais na tentativa de agradar a opinião pública do que

propriamente interventiva, no sentido de garantir o direito fundamental social ao transporte e constituir mudanças significativas na mobilidade urbana na cidade.

Pode-se dizer que o Movimento Massa Crítica (MC), após o atropelamento coletivo, ganhou legitimidade e empoderou-se na cidade sobre o tema, antecipando a demanda por mobilidade urbana sustentável, que anteviu os problemas envolvendo o direito à cidade e a livre circulação, constituindo-se caminho para o primeiro ciclo das jornadas de junho (2013), que tratavam da pauta exclusiva do passe livre no transporte público coletivo.

As consequências políticas das ações do movimento Massa Crítica (MC) são enormes, primeiro porque inseriu a pauta da mobilidade urbana sustentável na cidade, segundo, porquanto se tornou referência em movimento social crítico, horizontal e lúdico, capaz de influenciar outros coletivos no município.

Apesar disso, os resultados não foram muito satisfatórios pois, se a cidade, antes da incidência do movimento Massa Crítica (MC), possuía três quilômetros de ciclovia, em 2011 - equivalente a 2% do total dos 395 km de ciclovia previsto no Plano Diretor Ciclovitário Integrado - passou a ter 20 quilômetros no ano de 2014 - o que representa 4% do valor total - o que ainda é muito pouco, tendo em vista os elementos objetivos assegurados pela norma legal.

Observou-se que, das 265 vias indicadas pelo Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), que deveriam receber as ciclovias, somente 12 obtiveram a estrutura cicloviária.

Além disso, pode-se mencionar ainda a aprovação da Lei Complementar n. 744, de 28 de outubro de 2014, que modificou o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), retirando-lhe a vinculação de repasse de receitas, no valor de 20% do total de multas arrecadadas, para os investimentos em ciclovias e campanhas de educação no trânsito.

Além do mais, torna-se urgente reconhecer as novas formas de expressão política baseadas nos princípios da horizontalidade, da ação conectiva e do afeto entre os participantes, que constituem os novíssimos movimentos sociais como interlocutores com a Administração Pública Municipal.

Cabe registrar também que o uso do modal bicicleta como meio de transporte – tão defendido pelos jovens ativistas - não deve ser considerado a solução para todos os problemas de mobilidade urbana, mas pode contribuir para resolver pequenos deslocamentos de pessoas nas áreas urbanas, até o máximo de três quilômetros,

desde que pensada na perspectiva da intermodalidade e na sua relação direta com a interação do espaço urbano.

Pode-se dizer, a partir do trabalho de pesquisa, e justificando-se em Arendt (2004), que a política na contemporaneidade possui cada vez mais sentido para os jovens, pois é a partir dela que querem construir o modelo de cidade que desejam para si.

Diante das questões apresentadas, conclui-se pela confirmação, em parte, da hipótese apresentada, ao reconhecer que o descompasso entre as demandas de participação expressas pelo ativismo juvenil, quanto ao direito à cidade e à mobilidade urbana por bicicleta, está associado às insuficiências da legislação quanto à participação juvenil, à baixa inserção dos jovens nos meios políticos e à limitada disposição de diálogo dos governantes.

É possível indicar como sugestão para modificar a situação da baixa participação dos jovens nas instancias participativas e políticas, a alteração legislativa do Estatuto da Juventude, especificamente, no artigo 45, para transformar o Conselho de Juventude em instância deliberativa.

Com base nos elementos coletados a partir da pesquisa, formula-se algumas recomendações de medidas interventivas no mobiliário urbano, sem maiores investimentos públicos, capazes de potencializar o uso do modal de bicicleta na cidade de Porto Alegre: i) a implementação imediata da fase estrutural, especialmente considerando os incisos I e II do artigo 27 do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), que se referem à melhoria da segurança nos locais de maior ocorrência de acidentes envolvendo ciclistas, e o atendimento aos eixos com maior demanda prevista para o ano de 2022; ii) melhorar a sinalização de vias com intenso fluxo de ciclistas, especialmente nas zonas periféricas da cidade; iii) adotar o *traffic calming* (acalmia de trânsito), sistema adotado em países europeus (Holanda, Espanha e Alemanha), que consiste na redução de velocidade para 30km/h em algumas vias, ou ainda, exigindo que os carros circulem na velocidade dos pedestres; iv) realizar a intermodalidade que é a integração com outros modais (bicicleta + ônibus; bicicleta + metrô;), facilitando assim o deslocamento em bicicleta; v) implementar a Lei Municipal n. 12.246, de 17 de maio de 2017, que estabelece a criação dos bolsões de proteção (*bike box*) em cruzamentos, que consiste em demarcar uma área específica de segurança, antes da faixa de retenção, com o fim de visibilizar os ciclistas, pois, segundo estatísticas, nove a cada dez acidentes envolvendo ciclistas ocorrem nesses

lugares; v) ampliar o número de estações e a quantidade de bicicletas públicas (tembici), estendendo-as a áreas periféricas com potenciais de origem e destino, e reduzir os valores cobrados para custear o serviço, além de não limitar os horários de retirada e devolução das bicicletas; vi) promover uma política de incentivo aos bicicletários e paraciclos, como forma de garantir a segurança de quem pedala, com base na Lei Municipal n. 11.417, de 15 de fevereiro de 2013, haja vista que, de acordo com pesquisas, o segundo maior impedimento para o uso da mobilidade sustentável – só perde para o medo – é a ausência de locais seguros para deixar a bicicleta; vii) destinar cinco por cento (5%) do total das vagas de estacionamentos de veículos automotores nas áreas azuis da cidade, para instalar bicicletários e paraciclos, a fim de incentivar o uso da bicicleta; viii) confeccionar mapas cicloviários em papel, mas também em formato de aplicativos georeferenciais, incentivando a população, especialmente as escolas da rede pública municipal, a estimular o uso da bicicleta como modal de transporte; ix) criar uma multiplataforma com aplicativos de telefones móveis, em parceria com a iniciativa privada, para constar informações úteis envolvendo a mobilidade urbana por bicicleta na cidade; x) promover campanhas educativas no trânsito com o fim de reduzir acidentes, conscientizar motoristas e estimular mais pessoas a se deslocarem em bicicleta nos espaços urbanos.

Já nas intersecções concernentes à participação dos jovens nos espaços institucionais formais convencionais, relativos às políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e direito à cidade da cidade de Porto Alegre, recomenda-se:

i) rever os horários das audiências públicas e reuniões, deslocando-se as sessões preferencialmente para o noturno, em horários não comerciais, com o fim de viabilizar a participação de quem trabalha.

A proposta tem por objetivo facilitar a participação não apenas dos jovens, mas de toda a população que não dispõe de tempo para acompanhar as reuniões e audiências públicas que envolvem o tema da mobilidade urbana e a gestão da cidade.

ii) transmitir em tempo real as reuniões, audiências públicas e conferências, por servidor de tecnologia *streaming* - online - via internet, informando previamente o canal para acesso, assim como disponibilizá-las em local de fácil acesso no portal do Município de Porto Alegre, permitindo a transparência e respeitando o princípio da publicidade, previsto no artigo 37 da Constituição Federal de 1988.

Tem-se como exemplo a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVS), que desde 2010 vem incorporando a transmissão via internet, pela tecnologia do servidor

streaming, dos trabalhos das audiências públicas, permitindo que qualquer cidadão possa acompanhar os trabalhos, bem como participar, questionando e interagindo com o objeto da temática discutida.

A Portaria n. 1.244, de 27 de julho de 2017, da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVS), regulamenta em definitivo os procedimentos para solicitação e concessão de audiências presenciais ou virtuais, por meio do Sistema Parlatório, a particulares no âmbito da agência.

iii) promover reuniões territorializadas no campo das políticas de mobilidade urbana, aos moldes do Orçamento Participativo, nas diversas áreas que compõem o espaço geográfico do município de Porto Alegre;

Essa recomendação baseia-se em proposições já instituídas, que tem apresentado bons resultados no que se refere à ampliação do diálogo entre o governo e os movimentos sociais, a exemplo do projeto “Bairro a Bairro”, da Prefeitura Municipal de Passo Fundo, que consiste, em âmbito territorial, aproximar a comunidade da Administração Pública, estimulando a participação e o diálogo no âmbito territorial da própria região em que os moradores se encontram.

iv) constituir um canal permanente de diálogo, para além do Conselho Gestor do Fundo Municipal de Amparo ao Ciclista (FMASC), constituído pela Lei Complementar 744, de 28 de outubro de 2014, uma vez que, segundo os respondentes, não se apresenta como espaço representativo, já que recebe apenas duas entidades institucionalizadas em sua composição, o que exclui outras formas associativas e participativas - os coletivos informais e movimentos sem caráter de pessoa jurídica.

v) construir um canal digital, em formato de multiplataforma, com o fim específico de trocar informações sobre os processos envolvendo a implementação dos projetos destinados a cumprir o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) de Porto Alegre;

Essa proposta não soluciona o déficit de diálogo já levantado pelos jovens ativistas, mas reduz a distância e a incapacidade de troca de informações técnicas confiáveis sobre os projetos, entre os movimentos e o setor responsável pelas decisões do tema dentro da Administração Pública Municipal, o que pode ampliar a transparência sobre os processos e seus fluxos administrativos e permitir a integração entre ambos, no sentido de colaborar para a execução das políticas ciclovitárias.

Como foi possível perceber, a partir da democratização da internet e das Tecnologias de Comunicação e Informação (TICs), houve a alteração das formas de participação. Assim, a ideia de uma multiplataforma digital, além de permitir a conexão direta entre os jovens e a Administração Pública, reduzindo a delegação, garante maior agilidade nas respostas, informações e representatividade.

Primeiro, é preciso pensar instrumentos digitais que dialoguem com as novas gerações, que são eminentemente tecnológicas e politizadas, capazes de transformar sua participação em ações concretas e positivas.

Segundo, a Administração Pública Municipal deve estar realmente interessada em promover a participação pública direta, interagindo, estimulando e divulgando o debate e a deliberação nas redes digitais de *e-government*.

Cabe registrar que uma plataforma colaborativa, desde que reconheça e contemple as novas formas de participação política, é capaz de engajar os jovens ativistas que querem incidir no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana e gestão da cidade, em uma estrutura coerente de diálogo e deliberação.

A experiência de Madri, na Espanha, com a plataforma *Decide Madrid*, que conta com 390 mil habitantes registradas para participar dos debates e deliberar sobre temas de interesse comum, pode ser um indicativo que permite a maior interlocução da juventude com a Administração Pública de forma direta - sem intermediação - e permanente.

Destaque-se que a plataforma *Decide Madrid* é a primeira plataforma de democracia totalmente vinculante das capitais na União Europeia.

Do mesmo modo, a plataforma *Iperbole (Rete Civica)*, da cidade de Bolonha, na Itália, permite a participação, votação e deliberação das propostas de interesse da comunidade, ressignificando o Orçamento Participativo (*Bilancio Partecipativo*) - originado na década de 1990 em Porto Alegre - na perspectiva digital, potencializando as demandas da população.

Essas plataformas de participação digital são exemplos concretos de que, com vontade política e inovação tecnológica a custo muito baixo, é possível incrementar o engajamento juvenil nos espaços convencionais de participação, permitindo o diálogo de maneira mais fluida, e a participação direta das juventudes, reduzindo a intermediação e o espaçamento entre o debate e a deliberação, além de compartilhar as decisões de gestão urbana com a categoria política representativa.

REFERÊNCIAS:

ABERS, Rebecca; SERAFIM, Lizandra; TATAGIBA, Luciana. Repertórios de interação estado-sociedade em um estado heterogêneo: A experiência na Era Lula. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, vol. 57, n. 2, p. 325-357, abr/jun, 2014.

_____.; VON BÜLOW, Marisa. Movimentos sociais na teoria e na prática: como estudar o ativismo através da fronteira entre Estado e sociedade? **Sociologias**, v.13, n. 28, p. 52-84, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/v13n28/04.pdf>>. Acesso em 18 set. 2016.

ALBANO, João Fortini. **Bicicletas e ciclovias: aspectos conceituais e de projetos**. Disponível em: <http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/disciplinas/420_16bicicletas_e_ciclovias_ant_p.pdf>. Acesso em 25 mai. 2017.

ALFONSIN, Bethânia. Direito à cidade sustentável na nova ordem jurídico-urbanística brasileira: emergência, internacionalização e efetividade em uma perspectiva multicultural. In: WOLKMER, Antonio Carlos; LEITE, José Rubens Morato. (Orgs.). **Os novos direitos no Brasil: natureza e perspectivas, uma visão básica das novas conflituosidades jurídicas**. São Paulo: Saraiva, 2012.

_____. Quando o direito à cidade entra em cena. In: **Urbanismo, planejamento urbano e direito urbanístico: caminhos legais para cidades sustentáveis**. Editora e Gráfica Cenecista Dr. José Ferreira: Uberaba, 2015.

_____. Depois do estatuto da cidade: ordem jurídica e política urbana em disputa. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.7, n.2/novembro, 2005 p. 47-59. Disponível em: <<http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/issue/view/15>>. Acesso em 12 mai. 2017.

ALOMAR, Jordi Sanchis-Cuenca. **O direito à cidade e a nova agenda urbana da ONU: perspectivas para a inovação urbanística no contexto do fortalecimento do neoliberalismo**. XVII ENANPUR, São Paulo, 2017. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Soes_Tematicas/ST%2010/ST%2010.4/ST%2010.4-02.pdf>. Acesso em: 11. nov. 2017.

ALVARADO, Sara Victoria; GÓMEZ, Ariel Humberto; LEÓN, María Cristina Sánchez. **Jóvenes y participación política en el mundo contemporáneo: de la apatía a la antipatía por modos hegemónicos de vida**. (Org. VOMMARO, Pablo; ALVARADO, Sara Victoria) p. 227-252. In: En busca de las condiciones juveniles latinoamericanas, Manizales, 2015.

ALVES, José Augusto Lindgren. **A arquitetura internacional dos direitos humanos**. São Paulo: FTD, 1997.

ANDRADE, Paulo Adriano Gonçalves Berardo de. **O direito, o ambiente e a mobilidade sustentável: Aspectos Jurídicos da Mobilidade em Bicicleta.** Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídico-Políticas) – Curso de Pós-Graduação em Direito, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2012. Disponível em: <<https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/23313>>. Acesso em 20 out. 2017.

ANDRADE, José Carlos Vieira de. **Os Direitos Fundamentais na Constituição Portuguesa de 1976.** Coimbra: Almedina, 1998.

ANDUIZA, Eva; BOSCH, Agustí. **Comportamiento político y electoral.** Barcelona: Ciencias Sociales Ariel, 2012.

_____; CANTIJOCH, Marta; GALLEGO, Aina; SALCEDO, Jorge. Los usos políticos de internet en España, **Revista Española de Investigaciones Sociológicas**, 2009, v. 129, p. 133-146.

_____; MARTÍN, Irene; MATEOS, Araceli. (2012). **Las consecuencias electorales del 15M en las elecciones generales de 2011.** Disponível em: <<http://let-131-198.uab.es/recercapol/images/publicacions/anduizaetal.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

_____; CANTIJOCH, Marta; GALLEGO, Aina; SALCEDO, Jorge. **Internet y participación política en España.** Colección «Opiniones Y Actitudes», Núm. 63. Centro de Investigaciones Sociológicas - CIS, mai, 2010. Disponível em: <<http://www.cis.es/cis/export/sites/default/-Archivos/Publicaciones/OyA/OyA63e.pdf>>. Acesso em: 26 nov. 2017.

ANUÁRIO da Indústria Brasileira de Duas Rodas 2014. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br/anuario-de-2017>>. Acesso em: 01 set. 2017.

ARENDT, Hannah. **A condição humana.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

_____. **O que é Política?** Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 2004.

_____. **Da Violência.** Disponível em: <<http://delubio.com.br/biblioteca/wp-content/uploads/2014/02/harendtdv.pdf>>. Acesso em: 23 dez. 2015.

ARISTÓTELES. **A Política.** São Paulo: Saraiva, 2011.

ARZABE, Patrícia Helena Massa. Dimensão jurídica das políticas públicas. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). **Políticas públicas: reflexões sobre o conceito jurídico.** São Paulo: Saraiva, 2000, p. 51-75.

ASSIS, Érico Gonçalves de. **Táticas lúdico-midiáticas no ativismo político contemporâneo.** São Leopoldo, 2006. 274 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Centro de Ciências em Comunicação, Universidade do Vale dos

Sinos. Disponível em: <<http://biblioteca.asav.org.br/vinculos/tede/Taticas%20ludico-midiatico.pdf>>. Acesso em 20 jun. 2018.

ÁVILA, Anderson. **A institucionalização dos organismos de juventude nos municípios**. In: Anais do Encontro de Pesquisadores e Pesquisadoras de Políticas de Juventude. p. 219-232, Brasília, 2014.

AVRITZER, Leonardo. O Estatuto da Cidade e a democratização das políticas urbanas no Brasil, **Revista Crítica de Ciências Sociais**, n. 91, 2010, p. 205-221. Disponível em: <https://journals.openedition.org/rccs/4491> Acesso em: 13 mar.2017.

AUGUSTO, Acácio; ROSA, Pablo Ornelas; RESENDE, Paulo Edgar. **Resistência anarquista em novíssimos movimentos sociais**. In: XVII Congresso Brasileiro de Sociologia, 2015. Porto Alegre (RS). Disponível em: <https://www.academia.edu/14435183/RESISTENCIA_ANARQUISTA_EM_NOVISSIMOS_MOVIMENTOS_SOCIAIS>. Acesso em 18 out. 2015.

BAQUERO, Marcelo. Empoderamento: questões conceituais e metodológicas. **Revista Redes/UNISC**, Santa Cruz do Sul, v.I, n.I, p.125-150, 2006.

_____. Um caminho “alternativo” no empoderamento dos jovens: capital social e cultura política no Brasil. In: ____ (Org.). **Democracia, juventude e capital social no Brasil**. Porto Alegre, UFRGS, 2004.

_____. BAQUERO, Rute. Novos padrões de participação política dos jovens na democracia brasileira? In: **Em Debate** - Opinião Pública, Marketing Político e Comportamento Eleitoral. Belo Horizonte, v. 4, n. 8, p. 19-25, nov. 2012.

_____. BORBA, Julian. A (re)valorização dos partidos políticos no Brasil via capital social. **Revista de Estudos e Pesquisas sobre as Américas**, vol. 2, n 1, Jan-Jun (2008). p. 1-17. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/repam/article/view/1475/1102> Acesso em 15 set. 2017.

BARATTA, Alessandro. **Os direitos da criança e o futuro da democracia**. In: Perspectivas do direito no início do século XXI - Studia Jurídica nº 41. Boletim da Faculdade de Direito, Universidade de Coimbra, Coimbra Editora, pg. 71, 1999.

_____. **Criminologia crítica e crítica do direito penal**. Introdução à sociologia do direito penal. Rio de Janeiro: Instituto Carioca de Criminologia/Editora Revan, 2002.

_____. **Infancia y democracia**. Disponível em: <http://surargentina.org.ar/material-interes/material/09_material_complementario/02_infancia_y_democracia_baratta.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2018.

BARREIRO, Belén. **La sociedad que seremos**. Digitales, analógicos, acomodados y empobrecidos. Barcelona: Editora Planeta, 2017.

BAUER, Martin W.; ARTS, Bas. **A construção do corpus**: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, Georg. Pesquisa

qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 39-63.

BAUMAN, Zigmunt. **A sociedade individualizada**. Vidas contadas e histórias vividas. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

_____. **Betweenus, the generations**. In: J. Larrosa (Ed), On generations. On coexistence between generations, Barcelona: Fundació Viure i Conviure, pp. 365-376, 2007.

_____. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

_____. **Em busca da política**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

_____. **La globalización**. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica, 2003.

_____. **Una Nova escena del drama entre vell i jove**. New performance of the old vs. young. Catalunya, Colección Aportacions; 36, 2008.

_____. **44 Cartas ao mundo líquido moderno**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

BECK, Ulrich. **¿Qué es la globalización?** falacias del globalismo, respuestas a la globalización. Barcelona: Paidós, 1998.

BENEDICTO, Jorge. La ciudadanía juvenil: Un enfoque basado en las experiencias vitales de los jóvenes. **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud**, 14 (2), pp. 925-938.

_____. La juventud frente a la política: ¿desenganchada, escéptica, alternativa o las tres cosas a la vez? **Revista de Estudios de Juventud**, Madrid, n. 81, p. 13-29, jun./nov. 2017.

_____; MORÁN, M. L. ¿Otra clase de politización? Representaciones de la vida colectiva y procesos de implicación cívica de los jóvenes en situación de desventaja. **Revista Internacional de Sociología (RIS)** (online), v. 72, nº 2, mai-ago, p. 429-452, 2014. Disponível em: <http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:DptoSociologiaII-Articulos-2020/Otra_clase_de_politizacion_libre.pdf>. Acesso em 12 nov. 2017.

BERCOVICI, Gilberto. **Constituição econômica e desenvolvimento**: uma leitura a partir da Constituição de 1988. São Paulo: Malheiros, 2005.

_____. Planejamento e políticas públicas: por uma nova compreensão do papel do Estado. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). **Políticas públicas: reflexões sobre o conceito jurídico**. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 143-161.

_____. Políticas públicas e o dirigismo constitucional. **Revista da Academia Brasileira de Direito Constitucional**, São Paulo, n.3, 2003.

BOBBIO, Norberto. **El tiempo de los derechos**. Madri: Editorial Sistema, 1991.

_____. **O futuro da democracia**. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

_____. MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de política**. Brasília: Editora da UNB, 1998.

BÖES, Guilherme Michelotto. **Entre os espaços e a cidade: a insurgência do skate na experiência urbana contemporânea**. 2017. 181 f., Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <http://tede2.pucrs.br/tede2/handle/tede/7347> Acesso em: 15 mai. 2018.

BONIZZATO, Luigi; BOLONHA, Carlos; BONIZZATO, Alice Ribas Dias. Consequências institucionais do revigorado direito constitucional ao transporte: questões, indagações e desenvolvimentos urbanísticos e institucionais após a emenda constitucional nº 90 à Constituição brasileira de 1988. **Revista de Direito da Cidade**, v. 09, n. 01, p. 198-232 (2017). Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26627/19540> Acesso em: 28 jun. 2017.

BORELLI, Silvia Helena Simões; ROCHA, Rose de Melo; OLIVEIRA, Rita de Cássia Alves; LARA, Marcos Rodrigues de. Jovens urbanos: ações estético-culturais e novas práticas políticas. **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud**, Manizales, vol. 7, núm. 1, (jan-jun), 2009, pp. 375-392.

BORJA, Rodrigo. **Enciclopedia de la política**. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 1999.

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.

BORTOLAZZO, Sandro Faccin. **Narrativas acadêmicas e midiáticas produzindo uma Geração Digital**. Porto Alegre, 2015. 206 f. Tese. (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2015. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/128901>>. Acesso em: 22 abr. 2018.

_____. **De Comte a Bauman**: algumas aproximações entre os conceitos de geração e identidade. Estudos de Sociologia, Recife, 2016, Vol. 1 n. 22, p. 121-144.

BRASIL. **Agenda juventude Brasil 2013**. Secretaria Nacional da Juventude. Disponível em:

<<http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/participacao/pesquisa%20perfil%20da%20juventude%20snj.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2016.

_____. **Caderno de resoluções da 1ª conferência nacional de juventude.**

Secretaria Nacional da Juventude. Disponível em:

<<http://www.jsb.org.br/anexos/3.pdf>>. Acesso em: 19 mai. 2017.

_____. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei n. 4529 de 2004.** Dispõe sobre o Estatuto da Juventude e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=271219>

Acesso em: 11 mar. 2017.

_____. Câmara dos Deputados. **Proposta de Emenda à Constituição 138/2003.**

Dispõe sobre a proteção dos direitos econômicos, sociais e culturais da juventude.

Brasília: Câmara dos Deputados [2003]. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=129219>

Acesso em: 14 mar. 2017.

_____. Câmara dos Deputados. **Proposta de Emenda à Constituição 394/2005.**

Inclui a expressão jovem na denominação do Capítulo VII, e dá nova redação ao art. 227. Brasília: Câmara dos Deputados [2005]. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=284319>

Acesso em: 14 mar. 2017.

_____. Câmara dos Deputados. **Proposta de Emenda à Constituição n. 90 de**

2011. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília: Câmara dos Deputados [2011]. Disponível em:

<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>

Acesso em: 14 mar. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Constituição Federativa da República do Brasil.**

Brasília: Presidência da República [1988]. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm Acesso em: 25

mar. 2018.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 45 de 30 de dezembro**

de 2004. Altera dispositivos dos arts. 5º, 36, 52, 92, 93, 95, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 114, 115, 125, 126, 127, 128, 129, 134 e 168 da

Constituição Federal, e acrescenta os arts. 103-A, 103B, 111-A e 130-A, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2004]. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc45.htm Acesso

em: 17 fev. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 65 de 13 de julho de**

2010. Altera a denominação do Capítulo VII do Título VIII da Constituição Federal e modifica o seu art. 227, para cuidar dos interesses da juventude. Brasília:

Presidência da República [2010]. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc65.htm>.

Acesso em: 17 fev. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 90 de 15 de setembro**

de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o

transporte como direito social. Brasília: Presidência da República [2015]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm Acesso em: 22 mar. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 93 de 08 de setembro de 2016**. Altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para prorrogar a desvinculação de receitas da União e estabelecer a desvinculação de receitas dos Estados, Distrito Federal e Municípios. Brasília: Presidência da República [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc93.htm Acesso em: 28 mai. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 94 de 08 de setembro de 2016**. Altera o art. 100 da Constituição Federal, para dispor sobre o regime de pagamento de débitos públicos decorrentes de condenações judiciais; e acrescenta dispositivos ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para instituir regime especial de pagamento para os casos em mora. Brasília: Presidência da República [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc94.htm Acesso em: 28 mai. 2017.

_____. [Constituição (1988)]. **Emenda Constitucional n. 95 de 15 de dezembro de 2016**. Altera o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, para instituir o Novo Regime Fiscal, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc95.htm Acesso em: 28 mai. 2017.

_____. **Decreto 17.943-A de 12 de outubro de 1927**. Consolida as leis de assistência e proteção a menores. Rio de Janeiro [1927]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D17943A.htm Acesso em: 13 mar. 2017

_____. **Decreto 8.074 de 14 de agosto de 2013**. Institui o Comitê Interministerial da Política de Juventude e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2013]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8074.htm>. Acesso em: 20 de out. 2017.

_____. **Decreto 9.025, de 05 de abril de 2017**. Institui o Comitê Interministerial da Política de Juventude. Brasília: Presidência da República [2017]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9025.htm>. Acesso em: 20 out. 2017.

_____. **Decreto 9.306, de 15 de março de 2018**. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Juventude, instituído pela Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013. Brasília: Presidência da República [2018]. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9306.htm Acesso em: 15 mar. 2018.

_____. **Lei n. 6.697 de 10 de outubro de 1979.** Institui o Código de Menores. Brasília: Presidência da República [1979]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6697.htm#art123 Acesso em: 18 jun. 2016.

_____. **Lei n. 8.069 de 13 de julho de 1990.** Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [1990]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8069.htm Acesso em: 18 jun. 2016.

_____. **Lei n. 10.251 de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2001]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm Acesso em: 18 jun. 2016.

_____. **Lei n. 11.129 de 30 de junho de 2005.** Institui o Programa Nacional de Inclusão de Jovens – ProJovem; cria o Conselho Nacional da Juventude – CNJ e a Secretaria Nacional de Juventude; altera as Leis nos 10.683, de 28 de maio de 2003, e 10.429, de 24 de abril de 2002; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2005]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11129.htm Acesso em: 18 jun. 2016.

_____. **Lei n. 12.587 de 03 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2012]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm Acesso em: 24 jun. 2017.

_____. **Lei n. 12.850, de 2 de agosto de 2013.** Define organização criminosa e dispõe sobre a investigação criminal, os meios de obtenção da prova, infrações penais correlatas e o procedimento criminal; altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga a Lei nº 9.034, de 3 de maio de 1995; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República [2013]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12850.htm Acesso em: 18 mar. 2017.

_____. **Lei n. 12.852 de 05 de agosto de 2013.** Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude – SINAJUVE. Brasília: Presidência da República [2013]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12852.htm>. Acesso em: 17 fev. 2017.

_____. **Portaria n. 1.244, de 25 de julho de 2017.** Dispõe sobre os procedimentos para solicitação e concessão de audiências presenciais ou virtuais, por meio do Sistema Parlatório, a particulares no âmbito da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA. Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVS). Brasília [2017]. Disponível

em: <http://portal.anvisa.gov.br/documents/10181/2718376/PRT_1244_2017_.pdf/d0cff5f4-5ef4-410f-9152-c04afd914dda>. Acesso em: 25 set. 2017.

_____. Presidência da República. Secretaria Nacional da Juventude. **Guia das políticas públicas de juventude.** Brasília: SNJ, 2010.

_____. Secretaria Nacional de Juventude. Guia para participação no IX Fórum de Juventude da UNESCO. **Juventude e política internacional:** subsídios para participação de jovens nos espaços da ONU. Brasília: 2014.

BRASIL, Luciano de Faria. Desenvolvimento urbano sustentável: ensaio sobre os mecanismos de estímulo ao crescimento econômico no âmbito do Estatuto da Cidade. **Revista da Faculdade de Direito da FMP.** Porto Alegre, n. 7, p. 167-184, dez. 2012.

_____. Direito urbanístico e políticas públicas: do planejamento urbano à gestão urbanística. **Revista do Ministério Público do RS.** Porto Alegre, n. 74, p. 99-118, jul- dez. 2013.

_____. O conceito de ordem urbanística: contexto, conteúdo e alcance. **Revista do Ministério Público do RS.** Porto Alegre, n. 69, p. 155-157, mai-ago, 2011.

BRINCO, Ricardo. **Transporte urbano e dependência do automóvel.** Documentos FEE - 65 (2006). Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/documentos/documentos_fee_65.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2017.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Qual a novidade dos rolezinhos? Espaço público, desigualdade e mudança em São Paulo. **Novos estudos – CEBRAP**, n.98, São Paulo, mar. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/nec/n98/02.pdf> Acesso em: 22 jun. 2016.

CALLE, Ángel. **El estudio del impacto de los movimientos sociales.** una perspectiva global. Revista española de investigaciones sociológicas (reis), v. 120, n. 1, p. 133-153, jan./nov. 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE; OBSERVAPOA. **Mapa dos direitos humanos, do direito à cidade e da segurança pública de Porto Alegre 2015.** Porto Alegre: Stampa, 2015.

CARDON, Dominique. **A democracia internet:** promessas e limites. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2012.

CARONE, Renata Rodrigues. **Como o movimento feminista atua no legislativo federal?** estudo sobre a atuação do Consórcio de ONGs feministas no caso da Lei Maria da Penha, 2017. 218 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017. Disponível em:

http://www.repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/322705/1/Carone_RenataRodrigues_M.pdf Acesso em: 13 jan. 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. La Utopia de la “Gestión Democrática de la Ciudad”. **Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (01). Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-01.htm>>. Acesso em: 15 nov. 2017.

CARNEIRO, Carla Bronzo Ladeira. **Conselhos de políticas públicas: desafios para sua institucionalização**. RAP, Rio de Janeiro, n. 36, v. 2, p. 277-292, 2002.

CARLSSON, Chris. **Nowtopia: iniciativas que estão construindo o futuro hoje**. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2014.

CARTA Mundial pelo Direito à Cidade. 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/709/709.pdf> Acesso em: 22 mar. 2017.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura**. Vol. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. **La galaxia internet**. Madrid: Areté, 2001.

_____. **Redes de indignación y esperanza**. Los movimientos sociales em la era de internet. Madrid: Alianza Editorial, 2012.

_____. Manuel Castells: Internet y la Sociedad Red. Disponível em: <<http://www.uoc.edu/web/cat/articles/castells/castellsmain2.html>>. Acesso em 12 nov. 2017.

CASTRO, Lucia Rabello de. **“Crianças, jovens e cidades”**. In: CASTRO, Lúcia Rabello (Org.). *Subjetividade e cidadania*. Rio de Janeiro: Faperj/7 Letras, 2001.

_____; MATTOS, Amana Rocha. O que é que a política tem a ver com a transformação de si? Considerações sobre a ação política a partir da juventude. **Análise Social**, vol. 44, nº. 193 (2009), p. 793-823. Disponível em: <<http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1260461328M1jFM7cp0EI76KE1.pdf>>. Acesso em 17 mai. 2017.

_____; Participação política e juventude: do mal estar à responsabilização frente ao destino comum. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 16, n. 30, p. 253-268, jun, 2008. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/13910> Acesso em: 16 set.2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano**. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA - 2011. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD_1595.pdf>. Acesso em 28 ago. 2017.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. **O Estatuto epistemológico do direito urbanístico brasileiro**: possibilidades e obstáculos na tutela do direito à cidade. In: Direito da Cidade: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 53-69.

CENSO demográfico 2010: **Banco de dados agregados do IBGE**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/c2000/default.asp>>. Acesso em: 12 set. 2017.

CERVERA, Ignácio Campoy. **Notas sobre la evolución en el reconocimiento y la protección internacional de los derechos de los niños**. Derechos y Libertades: Revista del Instituto Bartolomé de las Casas. III (6) p.279-328, Madri, Fev 1998.

CICLOCIUDADES - Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas - Tomo II - ITDP, México, 2011.

CONVENÇÃO Ibero-Americana sobre os Direitos da Juventude (CIDJ). Disponível em: <http://www.oij.org/file_upload/publicationsItems/document/20121127114812_33.pdf>. Acesso em 15 fev. 2017.

COSTA, Antônio Carlos Gomes da. **Das necessidades aos direitos**. São Paulo: Malheiros, 1994.

_____; VIEIRA, Maria Adenil. **Protagonismo juvenil**: adolescência, educação e participação democrática. São Paulo, SP: FTD, 2006.

COSTA, Sérgio; ALONSO, Angela; TOMIOKA, Sérgio. **Modernização negociada: expansão viária e riscos ambientais no Brasil**. Brasília: Ibama, 2001.

COUTINHO, Ronaldo. A mitologia da cidade sustentável no capitalismo. In: **Direito da cidade: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 17-52.

CRUZAT, José Manuel Bandrés Sanchez. El dret a la ciutat. **Quaderns de Dret Local. (QDL)**, número 35, jun 2014, p. 95-101.

CUNHA, Patrícia.; ROCHA, Camila. O alistamento eleitoral juvenil: reflexões sobre comportamento político e comportamento eleitoral da juventude no Rio Grande do Sul/Brasil. **Revista Debates**, v. 8, n. 2, p. 39-58, 2014.

CORTI, Ana Paula; SOUZA, Raquel. **Diálogos com o mundo juvenil**: subsídios para educadores. São Paulo: Ação Educativa, 2005.

CUSTÓDIO, André Viana. A Proteção Integral aos Direitos Fundamentais de Juventude no Brasil. In: **Estado, mercado e sociedade: perspectivas e prospectivas**. LEAL, Rogério Gesta; SANTOS, Rafael Padilha dos; DEMARCHI, Clovis. (Orgs). Itajaí: Univali, PPCJ, 2017. P. 9-27.

_____. **Direito da criança e do adolescente**. Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), 2009.

_____. **Direitos de juventude no Brasil contemporâneo**: perspectivas para afirmação histórica de novos direitos fundamentais. In: WOLKMER, Antonio Carlos; VIEIRA, Reginaldo de Souza. (Orgs.). Estado, Política e Direito: relações de poder e políticas públicas. UNESC, 2008.

_____. Teoria da proteção integral: pressuposto para compreensão do direito da criança e do adolescente. **Revista do Direito UNISC**. v. 29, 2008. p. 22-43.

_____; MENDES, Suziane Formentin. Movimentos Sociais, Novos Direitos e Democracia. In: **Direitos sociais e políticas públicas** - desafios contemporâneos. Tomo 10, 2010, p. 2951-2984.

_____; FERNANDES, Rodrigo Flores. O reconhecimento dos direitos de juventude no Brasil: uma análise das consequências da aprovação da emenda constitucional n.65, de 13 de julho de 2010. In: Seminário Internacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea, 2011. Santa Cruz. Anais... Santa Cruz do Sul: UNISC, 2011.

DAYRELL, Juarez; GOMES, Nilma Lino; LEÃO, Geraldo. Escola e participação juvenil: é possível esse diálogo? **Educar em Revista**, Curitiba, n. 38, p. 237-252, - set-dez, 2010.

DALPIAN, Paulo Roberto Chaves. **Um carro a menos**: a contra-hegemonia e a resistência ao consumo. 2013. 128 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – UFRGS (2013). Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/76842>>. Acesso em 13 jun. 2017.

D'AVILA FILHO, Paulo. M; JORGE Vladymir. Lombada; COELHO Ana. Fernanda. Acesso ao poder: clientelismo e democracia participativa desconstruindo uma dicotomia. **Civitas – Revista de Ciências Sociais**, Porto Alegre, v. 4. n. 2, p.211-233, jul./dez. 2004. Disponível em: <https://www.redalyc.org/html/742/74240202/> Acesso em 22 de out. 2016.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DIÓGENES, Glória; SÁ, Leonardo. **Juventude e segurança pública**: dissonâncias e ressonâncias. In: FREITAS, Maria Virgínia de; PAPA, Fernanda de Carvalho. Juventude em pauta: políticas públicas no Brasil. Peirópolis, 2011. Disponível em: <https://www.academia.edu/16077461/2011_Juventude_e_seguran%C3%A7a_p%C3%BAblica_disson%C3%A2ncias_e_resson%C3%A2ncias>. Acesso em: 15 set. 2017.

DUHAL, Emilio. GIGLIA, Angela. **Las reglas del desorden: habitar la metrópoli**. México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2008.

ESTADO da motorização individual no Brasil - **Relatório 2015**. Observatório das Metrôpoles. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/automoveis_e_motos2015.pdf>. Acesso em 13 ago. 2017.

ESTATUTO DA CIDADE: **Lei 10.257, de 10/07/2001**. Carlos Bastide Hornach. [et al] coordenadores Odete Medauar, Fernando Dias Menezes: São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

ESTEFANÍA, Joaquín. **¿Abuelo, cómo habéis consentido esto?** los graves errores que nos han llevado a la era Trump. Barcelona: Planeta, 2017.

ESTEVES, Ricardo. **Cenários urbanos e traffic calming**. 2003. 165 f. Tese. (Doutorado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

ESTIMATIVAS anuais de emissões de gases de efeito estufa no Brasil. **Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação**. Disponível em: <http://www.mct.gov.br/upd_blob/0235/235580.pdf>. Acesso em 18 ago. 2017.

FANINI, Valter. **Mobilidade urbana**. Série de Cadernos Técnicos. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR. 2011. Disponível em: <<http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 08 ago. 2017.

FEIXA, Carles. **De jóvenes, bandas y tribus**. Antropología de la juventud. Barcelona: Editorial Ariel S.A, 1999.

_____. **De la generacion @ a la #generación**. La juventud em la era digital. Barcelona: NED Ediciones, 2014.

_____; ROMANÍ, Oriol. **De Seattle 1999 a Barcelona 2002**. Moviments socials, resistencies globals. Revista d'etnologia de catalunya, Barcelona, n. 21, p. 72-95. ,200./nov. 2017.

_____; PLANELLS, Ariadna Fernandez; MAZ, Monica Figueras. Generación hastag. Los movimientos juveniles em la era de la web social. **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud**, 14, p. 107-120. Disponível em: http://www.academia.edu/24947164/Generación_Hashtag_Los_movimientos_juveniles_en_la_era_de_la_web_social Acesso em: 13 de set. 2017.

_____; LECCARDI, Carmem. O conceito de geração nas teorias sobre juventude. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 25, n. 2, mai-ago, 2010, p. 185-204.

Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/estado/article/view/2710> Acesso em: 07 de set. 2017.

_____; COSTA, Carmen; SAURA, Joan. **De jóvenes, movimientos y sociedades**. In: Movimientos juveniles: de la globalización a la antiglobalización. FEIXA, Carles; COSTA, Carmen; SAURA, Joan [Editores] p. 9-36, Barcelona: Ariel, 2002.

FERRARI, Régulo. **Plano diretor integrado de Porto Alegre - a questão da institucionalização**. In: XXIII Congresso da ANPET, Fortaleza, 2008. Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_anpet_insti_tucionalizacao_do_pdc.pdf>. Acesso em: 12 mai. 2016.

_____. **Plano diretor integrado de Porto Alegre**. Disponível em:

<http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/congresso_antp_plano_diretor_cicloviario_integrado_porto_alegre.pdf>. Acesso em 12 mai. 2016.

FERNANDES, Edésio. Direito e urbanização no Brasil. In: **Direito urbanístico**. FERNANDES, Edésio (Org.) Belo Horizonte: Del Rey, 1998. p. 203-232.

FERRETTI, Celso J.; ZIBAS, Dagmar M. L.; TARTUCE, Gisela Lobo B. P. Protagonismo Juvenil na Literatura Especializada e na Reforma do Ensino Médio. **Cadernos de Pesquisa**, São Paulo, v. 34, n.122, maio/ago. 2004, p. 411-423.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**. Curso no Collège de France (1975-1976). São Paulo: Martins Fontes, 2005.

_____. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2000.

FROSI, Tiago Oviedo; CRUZ, Lucas Lopez da; MORAES, Ronaldo Dreissig de; MAZO, Janice Zarpellon. **A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS**. Pensar a Prática, Goiânia, v. 14, n. 3, p. 1-18, set./dez. 2011. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/fef/article/viewFile/9755/10117>>. Acesso em 11 out. 2017.

GALEANO, Eduardo. **A automovelcracia**. Revista Atenção, São Paulo, v.2, n.3, p.54, fevereiro, 1996.

GEIPOT. **Manual de planejamento cicloviário**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília: Ministério dos Transportes, 2001.

GERCHMANN, Léo. Rota verde ligará parques de Porto Alegre. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 25 jul. 2001. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2507200123.htm>>. Acesso em 15 fev. 2018.

GIDDENS, Anthony; SUTTON, Philip. **Sociologia**. Madri: Alianza Editorial, 2014.

GIL, Carmem Zeli de Vargas. Jovens e juventudes: consensos e desafios. **Educação**, Santa Maria, v. 36, n. 1, p. 25-42, jan./abr. 2011.

GOHN, Maria da Glória. **Los movimientos sociales brasileños de la última década**. In: Protesta e indignación global. Los movimientos sociales en el nuevo orden mundial. BRINGEL, Breno; PLEYERS, Geoffrey. [Editores], p. 619-639, Buenos Aires - Rio de Janeiro, Faperj - Clacso, 2017

_____. Manifestações de protesto nas ruas no Brasil a partir de Junho de 2013: novíssimos sujeitos em cena. **Revista Diálogo Educacional**, Curitiba, v. 16, n. 47, p. 125-146, jan./abr. 2016. Disponível em: <<http://www2.pucpr.br/reol/pb/index.php/dialogo?dd99=issue&dd0=255>>. Acesso em: 19 mai. 2018.

_____. **Movimentos sociais e as redes de mobilizações civis no Brasil contemporâneo**. Rio de Janeiro: Vozes, 2013.

_____. **O protagonismo da sociedade civil**: movimentos sociais, ONGs e redes solidárias. São Paulo: Cortez, 2008.

_____. **Teoria dos movimentos sociais**: paradigmas clássicos e contemporâneos. São Paulo: Loyola, 1997.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, 27 (79), p. 27-39, 2013.

GONZÁLEZ, Luis Mauricio Cuervo. **Ciudad y territorio en América Latina. Bases para una teoría multicéntrica, heterodoxa y pluralista**. Santiago do Chile: Cepal, 2017.

GONZÁLEZ ORDOVÁS, Maria José. **De las dificultades de la libertad e igualdad en las ciudades del mañana**. Una reflexión ética y jurídica a raíz de la Agenda 21. SAURA ESTAPÁ, Jaume; RODRÍGUEZ PALOP, Maria Eugenia. (Editores) Derechos emergentes. Desarrollo y medio ambiente, Valencia, tirant lo Blanch, 2014, pp. 253-280.

GORCZEVSKI, Clóvis; MARTIN, Nuria Belloso. **A necessária revisão do conceito de cidadania**: movimentos sociais e novos protagonistas na esfera pública democrática. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2011.

_____. A participação política como exigência intrínseca para o reconhecimento da cidadania. In: **Direitos sociais e políticas públicas** - desafios contemporâneos. Tomo 10, 2010, p. 3010-3029.

_____. **Direitos humanos e participação política**. Porto Alegre: Imprensa livre, 2011.

_____. Direitos humanos, educação e cidadania. In: **Direitos sociais e políticas públicas** – desafios contemporâneos. Tomo 5. Jorge Renato dos Reis e Rogério Gesta Leal. (Org.). Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

_____. BITENCOURT, Caroline Muller. Marcos normativos constitucionais e infraconstitucionais dos direitos humanos e fundamentais no Brasil. In.: **Estado, Política e Direito: políticas públicas e direitos sociais**. V. 3. CUSTÓDIO, André Viana; VIEIRA. R. S. (Org.). Criciúma: Unesc, 2011.

_____. MARTIN, Nuria Beloso. **Cidadania, democracia e participação política: os desafios do século XXI**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2018. Disponível em: http://www.unisc.br/editora/?id_livro=471 Acesso em: 22 out. 2018.

GOULART, Marcos da Silva; SANTOS, Nair Iracema Silveira dos. Protagonismo juvenil e capital humano: uma análise da participação política da juventude no Brasil. **Revista de Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, Vol. 50, n. 2, p. 127-136, mai/ago 2014.

GRAU, Eros Roberto. **Planejamento econômico e regra jurídica**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1978.

GRILL, Igor Gastal; SEIDL Ernesto. A politização do espaço social. **Política & Sociedade. Revista de Sociologia Política**. Florianópolis, v. 16, n. 37, set-dez, 2017, p 7-17. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2017v16n37p7/35992> Acesso em: 17 mai. 2018.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2001

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade urbana - Lei n. 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GUTIÉRREZ, Andrea, ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Revista Bitácora Urbano Territorial**. 2012, 21 jul-dez, p. 61-74. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/html/748/74826255011/>>. Acesso em 04 ago. 2017.

GUTIÉRREZ, Bernardo. **Pasado mañana**. Viaje a ala España del cambio. Barcelona: Arpa, 2017.

GUTIERREZ, Enedina Ortega. **Aprendices, emprendedores y empresarios**. GARCÍA-CANCLINI, Nestor; CRUCES, Francisco; URTEAGA Maritza (Coords.). In: Jóvenes, culturas urbanas y redes digitales. Prácticas emergentes en las artes, las editoriales y la música. p. 109-131. Barcelona: Ariel- Telefónica, 2012.

GUTIÉRREZ-RUBÍ, Antoni. La generación *millennials* y la nueva política. **Revista de Estudios de juventud**, Madri, nº 108, p. 161-169, junho, 2015.

HARVEY, David. A Liberdade da Cidade. In: MARICATO, Ermínia [Org.] **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que Tomaram as Ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Editorial Carta Maior, 2013, p. 27-34.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____. **Cidades rebeldes**. Do Direito à Cidade à Revolução Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

_____. **Ciudades rebeldes**. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Madri: Ediciones Akal, 2012.

_____. Os rebeldes na rua: o partido de wall street encontra sua nêmesis. In: **Ocuppy. Movimentos de protesto que tomaram as ruas**. São Paulo: Carta Maior/Boitempo Editorial, 2012.

_____. **Urbanismo y desigualdad social**. Madri: siglo veintiuno, 1977.

HART, Roger. **La participación de los niños**: de la participación simbólica a la participación autentica. Florença: UNICEF/ICDC, 1993.

HERMANY, Ricardo. O Plano Diretor e a Participação Social na Esfera Pública Municipal. In: LEAL, Rogério; REIS, Jorge (org.). **Direitos Sociais e Políticas Públicas: desafios contemporâneos**. Tomo 7. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007.

HESSE, Konrad. **A Força normativa da constituição**. Porto Alegre: Sérgio Fabris, 1991.

IBARRA, Pedro; TEJERINA, Benjamín. **Los movimientos sociales. Transformaciones políticas y cambio social**. Madri: Editorial Trotta, 1998.

INNERARITY, Daniel. **La política en tiempos de indignación**. Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2015.

_____. Democracia sin política. ¿Por qué la democracia puede perjudicar seriamente a la democracia?, **Revista Euro-americana de teoría e historia de la política**, Vol. 1, nº 1, Universidad Católica de Colombia, Università degli Studi di Salerno, enero-junio, 2014. Acesso em: <http://editorial.ucatolica.edu.co/ojsucatolica/revistas_ucatolica/index.php/SoftP/articloe/view/1763>. Acesso em 18 out. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico/2010**– Trabalho e Rendimento, Educação e Deslocamento. Rio de Janeiro, IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/educacao_e_deslocamento/default_mu_xls.shtm>. Acesso em 20 mai. 2017.

JARDIM, Zélia Leocádia da Trindade. Regulamentação da Política Urbana e a garantia do Direito à Cidade. In: **Direito da cidade: novas concepções sobre as relações jurídicas no espaço social urbano**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007, p. 97-122.

JORDAN, Tim. **Activism!** Direct action, hacktivism and the future of society. London: Reaktion Books, 2002.

JURIS, Jeffrey. **Violência representada e imaginada**. Jóvenes activistas, el Black Bloc y los medios de comunicación en Génova. FEIXA, Carles e FERRÁNDIZ, Francisco (eds.). In: Jóvenes sin tregua. Culturas y políticas de la violencia, Anthropos, Barcelona, 2005, p. 185-208.

_____; PEREIRA, Inês; FEIXA, Carles. La globalización alternativa y los novísimos movimientos sociales. **Revista del Centro de Investigación**. v. 10, nº 37, jan-jun, p. 23-39, 2012. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/342/34223328002.pdf> Acesso em: 22 jun. 2016.

KOZEL, Andrés. Los jóvenes y la política. Modulaciones de un escepticismo general. p. 195 - 220, **La juventud es más que una palabra**. Buenos Aires: Biblos, 1996.

LA DECLARACIÓN DE GINEBRA. **Pequeña Historia de la Primera Carta de los Derechos de la Infancia**. Comissió de la Infància de Justícia i Pau Barcelona, 1999. Disponível em: <https://www.savethechildren.es/sites/default/files/imce/docs/declaracion_de_ginebra_de_derechos_del_nino.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2017.

LAFER, Celso. **A reconstrução dos direitos humanos: um diálogo com o pensamento de Hannah Arendt**. São Paulo: Companhia da Letras. 1999.

LAGROYE, Jacques. Os processos de politização. **Política & Sociedade. Revista de Sociologia Política**. Florianópolis, v. 16, n. 37, set-dez, 2017, p. 18-35. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2017v16n37p18/35993> Acesso em: 17 mai. 2018.

LANZAROTE, Aida Gullén. El derecho a la ciudad, un derecho humano emergente. In: **El derecho a la ciudad**. Barcelona: Institut de Drets Humans de Catalunya, 2011. p. 16-27.

LAPIERRE, Jean-Willian. **Que es ser ciudadano?** Madrid: Biblioteca Nueva, 2003.

LÉPORE, Paulo Eduardo; RAMIDOFF, Mário Luiz; e ROSSATO, Luciano Alves. **Estatuto da Juventude comentado: Lei n. 12.852/13**. São Paulo: Saraiva. 2014.

LEFEBVRE, Henri. **El derecho a la ciudad**. Madrid: Capitán Swing, 2017.

LEITE, José Rubens Morato; BELCHIOR, Germana Parente Neiva; PERALTA, Carlos E. Derecho constitucional ambiental brasileño a la luz de una posmodernidad. **Revista Catalana de Dret Ambiental** Vol. V Núm. 1 (2014). P. 1 – 36.

LEVY, Pierre. **Cybercultura**. São Paulo: Editora 34, 2010.

LICHT, Henrique. **História do Ciclismo no Rio Grande do Sul (1896 – 1905)**. Editora UFRGS, 2003.

LIMA, Venício A. de. Mídia, rebeldia urbana e crise de representação In: MARICATO, Ermínia [Org.] **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que Tomaram as Ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo: Editorial Carta Maior, 2013, p. 89-95.

LIMA, Miguel M. Alves. **O direito da criança e do adolescente**. Fundamentos para uma abordagem principiológica, 2001. 530 f. Tese (Doutorado em Direito) – Curso de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/82256>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

LUDD, Ned. [Org.] **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MACHÍ, Carme; ALONSO, Marcela; RUCHTI, Valéria. A bicicleta como modal de transporte sustentável para a cidade de São Paulo: o estudo de caso da trilha Norte-Sul. **Revista LABVerde**, nº10, artigo 02, agosto, 2015 p. 34-60.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; FARIA, Bruna Geromel de; PAULA, Marcela Carolina Gomes de. **Cidades sustentáveis ... quais as condições para a circulação de bicicletas em dois corredores viários no município de Bauru (SP)?** In: VI Encontro Nacional e IV Encontro Latino-americano sobre Edificações e Comunidades Sustentáveis - Vitória – ES, 2011. Disponível em: <http://www.elecs2013.ufpr.br/wp-content/uploads/anais/2011/2011_artigo_046.pdf>. Acesso em 18 ago. 2017.

_____. **Cidades sustentáveis: O planejamento da infraestrutura urbana para a circulação de ciclistas**. In: Emília Falcão Pires; Nilson Ghirardello; Renata Cardoso Magagnin; Rosio Fernandez Baca Salcedo. (Org.). *Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo: Contexto Contemporâneo e Desafios*. 1ª ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011, v. 01, p. 23-36.

MANIR, Mônica. **Interesse pela carteira de motorista cai até mesmo entre os mais jovens**. Folha de São Paulo, 15. jun, 2018. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/interesse-pela-carteira-de-motorista-cai-ate-mesmo-entre-os-mais-jovens.shtml>>. Acesso em: 15 jun. 2018.

MANNHEIM, Karl. El problema de las generaciones. **Revista Española de Investigaciones Sociológicas (REIS)**, 1993, n. 62, pp. 145-168. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/40183643?seq=1#page_scan_tab_contents>. Acesso em: 23 nov.2017.

MAPA da motorização individual no Brasil - 2017. **Observatório das Metrôpoles.**

Disponível em:

<http://observatoriodasmetrosoles.net/images/abook_file/mapa_motorizacao2017.pdf>. Acesso em 23 ago. 2017.

MARGULIUS, Mário; Urresti, Marcelo. La juventud es más que una palabra. In: La juventud es más que una palabra. Ensayos sobre cultura y juventud. Buenos Aires: Editorial Biblos, 1996.

MATTOS, Carlos Antonio de. Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. **Nueva Sociedad**, Caracas, 212, nov-dez, 2007, p. 82-96.

MARTIN, Nuria Beloso. **Os novos desafios da cidadania**. T. Clovis Gorczewski. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

_____; RODRIGUES, Saulo de Tarso. Algunas reflexiones sobre la crisis política en Brasil desde la experiencia española: crónica de un impeachment anunciado, **Revista da Faculdade de Direito (JURIS) FURG**, Rio Grande, v. 25, 2016, p. 11-36. Disponível em: <<https://www.seer.furg.br/juris/article/view/6068>>. Acesso em: 12 out. 2017.

_____; **Desobediência civil e movimentos sociais:** do movimento 15-M à concentração do 25-S na Espanha. Anais III Congresso ABraSD 2012. Direito e Cultura (Associação Brasileira de Pesquisadores em Sociologia do Direito), pp. 652-666. Disponível em: <http://www.abrasd.com.br/biblioteca/anais/anaisIIIcongabrasd.pdf> >. Acesso em: 19 set. 2017.

_____. Algunas propuestas prospectivas de las políticas públicas: su proyección en los intereses de las generaciones futuras. **Revista Espaço Jurídico Journal of Law**. Joaçaba, v. 19, n. 1, p. 61-86, jan./abr. 2018.

MASSA crítica. Disponível em: <<https://massacriticapoa.wordpress.com/como-fazer-uma-massa-critica/>>. Acesso em 22 jan. 2016.

MEZZAROBA, Orides; MONTEIRO, Cláudia Servilha. **Manual de metodologia da pesquisa no direito**. São Paulo: Saraiva, 2003.

MELUCCI, Alberto. **A invenção do presente:** movimentos sociais nas sociedades complexas. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. **Juventude, tempo e movimentos sociais**. Trad. Angelina Teixeira Peralva, Revista Young, Estocolmo, v. 4, n. 2, 1996, p. 3-14.

MENDEZ, Emílio Garcia. **Infância e cidadania na América Latina**. São Paulo: Hucitec Ltda, 1998.

_____. **De las relaciones publicas al neomenorismo:** 20 años de la Convención Internacional de los derechos del niño en América Latina (1989 – 2009). Passagens. Revista Internacional de História Política e Cultura Jurídica, Rio de Janeiro: vol. 3

no.1, janeiro-abril 2011, p. 117-141. Disponível em:
<<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4021737.pdf>>. Acesso em 12 set. 2017.

MIRANDA, Jorge. **Manual de direito constitucional: estrutura constitucional da democracia**. Coimbra: Coimbra, 2007. t. 2.

_____. **Teoria do estado e da constituição**. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2002.

MONTERDE, Arnau. **La potencia de la cooperación en la plaza global**. In: Democracia distribuída. miradas de la universidad nómada al 15 M. p. 38-42. Madrid, 2011. Disponível em: <www.trasversales.net/ddun15m.pdf>. Acesso em 15 mar. 2016.

MOUFFE, Chantal. **Lo retorno de lo político**. Comunidade, ciudadanía, pluralismo y democracia radical. Madri: Paidós, 1999.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NABAIS, José Cassalta. **O dever fundamental de pagar tributos: contributo para a compreensão constitucional do estado fiscal contemporâneo**. Coimbra: Almedina, 2012.

NEVES, Instituto Jones dos Santos. **Juventude, mobilidade e cicloativismo no Espírito Santo**. Cadernos da Juventude, 02, 76 p. Vitória, ES, 2015.

NOTA Técnica. **Fomento del transporte en bicicleta**. Parlamento Europeu. 2010. Disponível em:
<[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOL-TRAN_NT\(2010\)431592_ES.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2010/431592/IPOL-TRAN_NT(2010)431592_ES.pdf)>. Acesso em 16 nov. 2017.

OKADO, Toshiaki Archangelo; RIBEIRO, Ednaldo Aparecido. Condição juvenil e a participação política no Brasil. **Paraná Eleitoral: revista brasileira de direito eleitoral e ciência política**, Curitiba, v. 4, n., p. 53-78 (2015). Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/pe/article/view/42810> Acesso em: 11 nov. 2016.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires. **“Mais amor menos motor”**: análise sobre a atuação da rede cicloativista na construção da agenda da política de mobilidade urbana de Porto Alegre/RS, 2017. 175 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Porto Alegre, 2017. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/170360>>. Acesso em 13 mai. 2018.

OLIVEIRA, Fernanda Paula. Transportes e planeamento territorial. **Revista do Centro de Estudos de Direito do Ordenamento, do Urbanismo e do Ambiente - RevCEDOUA**. n. 30, Coimbra, p. 9-26, 2012.

OLIVEIRA, Hudson Levi Bastos. **Da invisibilidade para a viabilidade:** inserção da bicicleta como modal de transporte em São Paulo. Notas Técnicas. 250. Companhia de Engenharia e Tráfego. São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/516082/nt250.pdf>>. Acesso em 03 ago. 2017.

OLIVEIRA FILHO, João Telmo de. **A participação popular no planejamento urbano:** a experiência do plano diretor de Porto Alegre, 2009. 332 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Faculdade de Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, UFRGS. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/17328> Acesso em: 20 mar. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre os direitos da criança.** Disponível em: <https://www.unicef.pt/docs/pdf_publicacoes/convencao_direitos_crianca2004.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2017.

_____. **Declaração Universal dos Direitos Humanos.** Adotada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948. Disponível em <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2017.

_____. **Convenção de Lisboa de 1998.** Disponível em: <http://www.unfpa.org.br/Arquivos/12-A_res_54_120_port.pdf>. Acesso em 20 mar. 2017.

_____. **Resolución 53/378, de 14 del septiembre del 1998.** Plano de acción de Braga sobre la juventud. 1998b. Disponível em: <<http://portal.uasb.edu.ec/UserFiles/369/File/PDF/CentrodeReferencia/Temasdeanalis2/ninezadolascenciayjuventud/documentos/Declaraciondelisboa.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

ORTIZ, Isabel; BURKE, Sara; BERRADA, Mohamed; CORTÉS, Hernán. **World protests. 2006-2013.** September 2013. Disponível em: <http://www.cadtm.org/IMG/pdf/World_Protests_2006-2013-Final-2.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2017.

ORTIZ, Ligia Galvis. La Convención de los Derechos del Niño veinte años después. **Revista latinoamericana de ciencias sociales de niñez y juventud.** 7(2): 587-619, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/rlcs/v7n2/v7n2a02.pdf>>. Acesso em 12 set. 2017.

PAIS, José Machado. A construção sociológica da juventude: alguns contributos. **Análise Social**, v. XXV, (105-106), 1990, (1º - 2º), p. 139-165. Disponível em: <<http://www.ics.ul.pt/rdonweb-docs/Jos%C3%A9%20Machado%20Pais%20-%20Publica%C3%A7%C3%B5es%201990,%20n%C2%BA2.pdf>>. Acesso em 13 mai. 2017.

_____. **Ganchos, tachos e biscates**. Porto: Ambar, 2003.

PÀMPOLS, Carles Feixa; GARCÍA, José Sánchez; MATEO, Jordi Nofre. Del altermundialismo a la indignación. cronotopos del activismo político juvenil en barcelona. **Nueva Sociedad**, n. 251, mai-jun 2014, n.11, p. 87-99, 2014.

PESQUISA Sonho Brasileiro da Política. Disponível em:

<https://pt.slideshare.net/cmayumi/sonho-brasileiro-da-politica-verso-completa> Acesso em 22 set. 2016.

PEREZ, Marcos Augusto. A participação da sociedade na formulação, decisão e execução das políticas públicas. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). **Políticas públicas**: reflexões sobre o conceito jurídico. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 164-192.

PIKETTY, Thomas. **O capital no século XXI**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

PISARELLO, Gerardo. Del derecho a la vivienda al derecho a la ciudad: avatares de una historia. In: **El derecho a la ciudad**. Barcelona: Institut de Drets Humans de Catalunya, 2011. p. 30-51.

PLEYERS, Geoffrey. Los movimientos de las plazas en el decenio 2010.

Movimientos. **Revista Mexicana de Estudios de los Movimientos Sociales**, n. 1, jan-jun, 2017, p. 81-105.

PONTES, Bruno Augusto; SANTOS, Danilo; SEABRA, Karla Rafaella; LIRA, Laudemir; OLIVEIRA Walter. Políticas públicas de conforto ambiental: o sistema cicloviário na questão da mobilidade em Recife - PE. **Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais**, Recife, p. 96-114, v. 04, nº 02, 2015.

PORTO ALEGRE. **Lei n. 6.781 de 04 de janeiro de 1991**. Institui o Sistema Municipal de Estacionamentos – Bicicletários – no município de Porto Alegre. Porto Alegre: Câmara Municipal [1991].

Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/Lei%206781>
Acesso em: 13 mai. 2018.

_____. **Lei n. 6.987, de 27 de dezembro de 1991**. Instituído Programa municipal de Cicloviárias e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal [1991].

_____. **Lei n. 7.959, de 10 de janeiro de 1997**. Institui no Município de Porto Alegre, a "Semana da Bicicleta" e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal [1997]. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000021689.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em 13 de mai. 2018.

_____. **Lei n. 11.417, de 15 de fevereiro de 2013**. Permite aos proprietários de estabelecimentos comerciais a instalação de bicicletários nesses locais. Porto Alegre: Câmara Municipal [2013]. Disponível em:

<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000033336.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em 2 de mai. 2018.

_____. **Lei n. 12.246, de 17 de maio de 2017.** Estabelece a criação de bolsões de proteção para motocicletas e bicicletas nas vias providas de semáforo no Município de Porto Alegre. Porto Alegre: Câmara Municipal [2017]. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/Lei_12246_2017 Acesso em: 12 set. 2018.

_____. **Lei Complementar n. 382 de 24 de julho de 1996.** Regulamenta o artigo 103 da Lei Orgânica do Município e dá outras providências (audiência pública). Porto Alegre: Câmara Municipal [1996]. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000022466.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> . Acesso em: 23 jun. 2018.

_____. **Lei Complementar n. 312 de 30 de dezembro de 1993.** Regulamenta o artigo 103 da Lei Orgânica do Município e dá outras providências (audiência pública). Porto Alegre: Câmara Municipal [1993]. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/lc%20312> Acesso em 21 mar 2017.

_____. **Lei Complementar 626, de 15 de julho de 2009.** Institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal [2009]. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/netahtml/sirel/atos/Lei%20Complementar%20626> Acesso em 29 jun 2016.

_____. **Lei Complementar 744 de 28 de outubro de 2014.** Cria o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC); determina que o FMASC seja gerenciado por um conselho gestor; altera o caput do art. 24, inclui §§ 1º e 2º ao art. 24 e Anexo 6 e revoga o § 2º do art. 32, todos na Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – Plano Diretor Cicloviário Integrado –, alterada pela Lei Complementar nº 710, de 18 de fevereiro de 2013, dispendo sobre a cobrança de contrapartida para a construção de empreendimentos considerados como Projeto Especial de Impacto Urbano de 1º, 2º ou 3º Grau e dando outras providências; autoriza o Executivo Municipal a abrir crédito adicional especial para atender às despesas decorrentes da execução do que dispõe; estabelece período para reavaliação do Plano Diretor Cicloviário Integrado; e dá outras providências. Porto Alegre: Câmara Municipal [2014]. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/cgi-bin/nph-brs?s1=000034391.DOCN.&l=20&u=%2Fnetahtml%2Fsirel%2Fsimples.html&p=1&r=1&f=G&d=atos&SECT1=TEXT> Acesso em 15 set 2016.

_____. **Plano Diretor Cicloviário Integrado:** resumo executivo, 2008.

_____. **Plano Diretor Cicloviário Integrado:** relatório final, 2008.

RAQUEL, Roberta. **Espaço em transição**: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis (dissertação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis, 2010. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/93911>>. Acesso em 13 ago. 2016.

REICHERT, Claudete Bonato; WAGNER, Adriana. **Considerações sobre a autonomia na contemporaneidade**. Estudos e Pesquisas em Psicologia, v.7 n.3, Rio de Janeiro, dez. 2007. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812007000300004>. Acesso em 15 mai. 2017.

REGUILLO, Rossana. **Emergência de culturas juvenis**: Estrategias del desencanto. Colômbia: Norma Editorial, 2000.

_____. **Culturas juvenis**. Formas políticas del desencanto. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2012.

_____. **Paisajes insurrectos. Jovenes, redes y revueltas en el otoño civilizatorio**. Barcelona: NED Ediciones, 2017.

RELATÓRIO EDOM 2003. **Pesquisa de origem e destino de Porto Alegre**. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/relatorio_edom_2003.pdf>. Acesso em: 18 de jul. 2016.

RELATÓRIO ICJBRASIL. 1º semestre de 2017. Fundação Getúlio Vargas. Escola de Direito de São Paulo. Disponível em: <http://direitosp.fgv.br/sites/direitosp.fgv.br/files/arquivos/relatorio_icj_1sem2017.pdf>. Acesso em 18 nov. 2017.

ROGERS, Richard; GUMUDCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei**. Legislação, política e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Estudo Nobel/Fapesp, 1997.

_____. As vozes das ruas: a revolta de junho e suas interpretações. In: **Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

_____. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

_____. **Guerra dos lugares**: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. Editora Boitempo, São Paulo, 2015.

ROMANÍ, Oriol. Los nuevos movimientos sociales como formas de intervención social. (Coord.) ROCA, Josep Rodríguez; VAREA José Manuel Alonso. In: **Repensar**

la intervención social: los escenarios actuales y futuros. Barcelona: Ediciones Gráficas Rey, 2003. P. 18 – 29.

RIBEIRO, Ednaldo Aparecido. Participação política e juventude: mudança no padrão de relacionamento entre cidadãos e a política. In: **Em Debate**, Belo Horizonte, v. 4, n. 8, p. 26-34, nov. 2012.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça. **Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 70020527149**, Tribunal Pleno, Rel. Des. Maria Berenice Dias. Santa Cruz do Sul. Julgado em 12/11/2007. Adi. Lei Municipal. Regularização de edificações. Falta de participação de entidades comunitárias. Inconstitucionalidade formal. Disponível em: http://www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_acordaos.php?Numero_Processo=70020527149&code=9759&entrancia=2&id_comarca=700&nomecomarca=&orgao=TRIBUNAL%20DE%20JUSTIÇA%20-%20TRIBUNAL%20PLENO Acesso em 22 de mai. 2017.

SANFELICE, José Luis. Breves reflexões sobre “juventude”, educação e globalização. MACHADO, José Luis (Org). *Juventudes, democracia, direitos humanos e cidadania*. Frutal: Editora Perspectiva, 2013, p. 67-88.

SANTIBAÑEZ, Ivette Hernandez. Ativismo da juventude no Chile: das desigualdades educacionais urbanas às experiências de convivência e de solidariedade. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 43, n.3, p. 837-864, jul/set/2018.

SANTIN, Janaína Rigo. MATTIA, Ricardo Quino. Gestão democrática da cidade: novo paradigma para a administração pública. **Revista do Direito UNISC**. Santa Cruz do Sul, n.27, p. 35-52, jan/jun. 2007.

SANTOS, Boaventura de Souza. **A crítica da razão indolente**. Contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Editora Nobel, 1998.

_____. O retorno do território. In: OSAL: **Observatório social de América Latina**. Ano 6 noº 16 (jun. 2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>>. Acesso em 05 jun. 2017.

_____. **Por uma outra globalização**. Do pensamento à consciência universal. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2012.

_____. **Direito fundamental ao transporte traz novos desafios a velhos problemas**. *Conjur*, 25 set. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-set-25/direitos-fundamentais-direito-fundamental-transporte-traz-novos-desafios-velhos-problemas>>. Acesso em 03 jul. 2017.

_____. Os Direitos Sociais como Direitos Fundamentais: contributo para um balanço aos vinte anos da Constituição Federal de 1988. **Revista do Instituto de Hermenêutica Jurídica**, 2008. Disponível em: Acesso em 12 out.2015.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia global**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

_____. **Territorio, autoridad y derechos**. De los ensamblajes medievales a los ensamblajes globales. Madrid: Katz Editores, 2010.

_____. **De ciudadanos a meros sobrantes**. El Clarín, Argentina, 16 fev. 2010. Disponível em: <https://www.clarin.com/opinion/ciudadanos-meros-sobrantes_0_SydMFRIRv7l.html>. Acesso em 12 ago. 2017.

SAULE JUNIOR, Nelson. **Direito a cidade**. Trilhas legais para as cidades sustentáveis. São Paulo: Max Limonad, 1999.

_____. **Novas perspectivas do direito urbanístico brasileiro**. Ordenamento constitucional da política urbana. Aplicação e eficácia do plano diretor. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 1997.

_____. **O tratamento constitucional do plano diretor como instrumento de política urbana**. In: Direito Urbanístico. FERNANDES, Edésio (Org.) Belo Horizonte: Del Rey, 1998. p. 33-65.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 15, nº 1, São Paulo, jan-mar, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100007>. Acesso em set. 2017.

SCHETINO, André; MELO, Victor Andrade. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**. Florianópolis: jan/abr. 2009. v. 17, n. 1. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007>. Acesso em 14 mai. 2017.

SHIRKY, Clay. **A cultura da participação**. Criatividade e generosidade no mundo conectado. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

_____. **Lá vem todo mundo**. O poder de organizar sem organizações. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

SCHMIDT, João Pedro. **Juventude e política no Brasil** – A socialização política dos jovens na virada do milênio. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2001.

_____. Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos. In: REIS, Jorge Renato; LEAL, Rogerio Gesta (Org.) **Direitos sociais e políticas públicas**: desafios contemporâneos. Tomo 8. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008, p. 2307-2333.

SECRETARIA NACIONAL DE JUVENTUDE. CONSELHO NACIONAL DE JUVENTUDE (CONJUVE). **1ª Conferência nacional de juventude** – Caderno de resoluções. 2008. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/conferencias/Juventude/relatorio_d_eliberacoes_1_conferencial_juventude.pdf>. Acesso em: 02 ago. 2016.

SECRETARIA NACIONAL DE JUVENTUDE. **Regimento interno da 2ª conferência nacional de políticas públicas para a juventude**. Brasília, 2011.

SEIDL, Ernesto. Notas sobre ativismo juvenil, capital militante e intervenção política. **Política e Sociedade**, Florianópolis, v.13, nº 28, set-dez, 2014, p. 63-78. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/2175-7984.2014v13n28p63/28927> Acesso em: 10 mar. 2017.

SEVERO, Denise Osório. **Análise das formas de expressão dos movimentos sociais no contexto do Brasil**. 2014. 158 f., Tese (Doutorado em Ciências da Saúde)—Universidade de Brasília, Brasília, 2014. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/17980>>. Acesso em 09 mai. 2018.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial**. MARICATO, Ermínia (Org) São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1982.

SISTEMA de Informações da Mobilidade Urbana. **Relatório Geral - 2014**. Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, 2016. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--geral_2014.pdf>. Acesso em: 18 set. 2017.

SOANI, José; TADDEI, Emilio. **Los jóvenes y la antiglobalización**. In: Movimientos juveniles: de la globalización a la antiglobalización. FEIXA, Carles; COSTA, Carmen; SAURA, Joan [Editores] p. 144-164, Barcelona: Ariel, 2002.

SOLANO, Esther; ORTELLADO, Pablo; MORETTO, Marcio. **2016: o ano da polarização? Análise n. 22**, Friedrich Ebert Stiftung, 2017. Disponível em <<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/13249.pdf>>. Acesso em 16 ago. 2017.

_____. PAES MANSO, Bruno; NOVAES, Wilian. **Mascarados: a verdadeira história dos adeptos da tática black bloc**. São Paulo: Geração Editorial, 2014.

SOUSA, Janice Tirelli Pontes de. **Reinvenções da utopia**. A militância política dos jovens dos anos 90. São Paulo: Hackers Editora/ FAPESP, 1999.

SPOSITO, Marília Pontes. A sociabilidade juvenil e a rua: novos conflitos e a ação coletiva na cidade. **Tempo Social. Revista de sociologia da USP**, São Paulo, 1993 (editado em novembro de 1994), 5(1- 2): p. 161-178.

_____. CARRANO, P. C. R. Juventude e políticas públicas no Brasil. **Revista Brasileira de Educação**, n. 24, p. 16-39, 2003.

SORJ, Bernardo. **A nova sociedade brasileira**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

SOUZA, Regina Magalhães de. Protagonismo juvenil: o discurso da juventude sem voz. **Revista Brasileira Adolescência e Conflitualidade**. Volume 1, 2009, p.01-28.

STAMATO, Maria Isabel Calil. **Protagonismo juvenil: Uma Práxis Sócio-Histórica de formação para a Cidadania**. Mesa Redonda do XV Encontro Nacional da Associação Brasileira de Psicologia Social, 2009. Disponível em: <http://www.abrapso.org.br/siteprincipal/images/Anais_XVENABRAPSO/389.%20protagonismo%20juvenil.pdf>. Acesso em 21 fev. 2017.

SUBIRATS, Joan et al. **Análisis y gestión de políticas públicas**. Barcelona: Planeta, 2012.

SUBIRATS HUME, Joan. ¿Desbordar el “dentro”-“fuera”? **Revista Teknokultura**, 2015a, Vol. 12, Núm. 1, p. 161-168.

_____. El derecho a la ciudad. **El país**, Madri, 19 nov. 2016. Disponível em: <https://elpais.com/ccaa/2016/11/19/catalunya/1479579032_183620.html>. Acesso em 12 set.2017.

_____. **Introducción. Cambio de época?** In: Ciudades, vulnerabilidades y crisis em Espanha, p. 9-17. SUBIRATS, Joan; MARTÍ-COSTA, Marc [Editores]. Sevilla: Fundación Pública Andaluza – Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, 2014. Disponível em: https://www.centrodeestudiosandaluces.es/datos/factoriaideas/IFO02_14.pdf Acesso em: 2 out. 2017.

_____. **Ya nada será lo mismo**: Los efectos del cambio tecnológico em la política, los partidos y el activismo juvenil. Madri: Centro Reina Sofía sobre Adolescencia y Juventud & Telefónica, 2015b. Disponível em: <https://igop.uab.cat/2015/07/24/ya-nada-sera-lo-mismo/> Acesso em: 6 out. 2017.

_____; RENDUELES, César. **Los (bienes) comunes**. ¿Oportunidad o espejismo? Barcelona: Icaria Editorial, 2016.

_____. Los dilemas de una relación inevitable: Innovación democrática y tecnologías de la información y de comunicación. In: CAROU, Cairo Heriberto. **Democracia digital: Limites e oportunidades**. Madrid: Trotta, 2002. Disponível em: <http://www.auditoriaciudadana.com.ar/sitio/documentos_interes/21.pdf >. Acesso em out. 2017.

_____. **Otra sociedad, ¿otra política?** De «no nos representan» a la democracia de lo común. Barcelona: Icaria, 2011.

_____. Nuevos mecanismos participativos y democracia: Promesas y amenazas. In: FONT, Joan. (Coord). **Ciudadanos y decisiones públicas**. Barcelona: Ariel, 2007.

TATAGIBA, Luciana. 1984, 1992 e 2013. Sobre ciclos de protestos e democracia no Brasil. **Política & Sociedade**, v. 13, n. 28, p. 35-62, 2014.

TORET, Javier. **Una mirada tecnopolítica sobre los primeros días del 15M**. In: Democracia distribuida: miras de la Universidad Nômada al 15M. Madri, 2011, p. 18-29. Disponível em: <http://www.trasversales.net/ddun15m.pdf> Acesso em: 10 mar. 2016.

TRINDADE, Thiago Aparecido. Os limites da democracia. A legitimidade do protesto no Brasil participativo. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 33 n. 97, 2018, p. 1-20. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v33n97/0102-6909-rbcsoc-33-97-e339712.pdf>>. Acesso em 13 ago. 2018.

Union Internacional de Protección a la Infancia. 50 años, **Revista Internacional del Niño** (edición en español), Ginebra, n. 7, Junio 1970.

UNIVERSIDADE de Santa Cruz do Sul. **Normas para apresentação de trabalhos acadêmicos**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2ª Edição, Inácio Helfer; Helga Haas; Clarice Agnes. Disponível em: https://www.unisc.br/images/upload/com_editora_livro/EbookNormas2017.pdf Acesso em: 11 de mar. 2017.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. (Orgs.) **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

VALDÉS, Carolina Álvarez; SOTOMAYOR, Antonia Garcés. (2017). La construcción de generación en los discursos juveniles del Chile actual. **Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud**, v. 15 (2), p. 991-1004, 2017. Disponível em: www.scielo.org.co/pdf/rlcs/v15n2/v15n2a14.pdf Acesso em: 22 fev. 2018.

VALLÉS, Joseph. **Ciencia política**. Una introducción. Barcelona: Ariel, 2007.

VERHELLEN, Eugeen. **La convención sobre los derechos del niño: Trasfondo, Motivos, Estrategias**. Bélgica: Garant, 2002.

VERONESE, Josiane Rose Petry. A proteção integral da criança e do adolescente no direito brasileiro. **Revista do TST**, Brasília, p. 38-54, vol. 79, nº 1, jan/mar 2013.

_____. **Direito penal juvenil e responsabilização estatutária: elementos aproximativos e/ou distanciadores? - o que diz a Lei do Sinase - a inimputabilidade penal em debate**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2015.

VIEIRA, Leopoldo. In: **Protagonismo da juventude brasileira: teoria e memória**. Brenda Espindula (Org.). São Paulo: Instituto Arte Cidadania (IAC) e Centro de Estudos e Memória da Juventude (CEMJ). 2009, p. 53-59.

VOMMARO, Pablo Ariel. La disputa por lo público en América Latina. Las juventudes en las protestas y en la construcción de lo común. **Nueva Sociedad**, n. 251, mai-jun, p. 55-69, 2014. Disponível em: <<http://nuso.org/articulo/la-disputa-por-lo-publico-en-america-latina-las-juventudes-en-las-protestas-y-en-la-construccion-de-lo-comun/>>. Acesso em: 11 mai. 2018.

_____. Las relaciones entre juventudes y políticas en la América Latina contemporánea: una aproximación desde los movimientos estudiantiles. **Sociedad**; n. 32; Buenos Aires (2013); p. 127-144. Disponível em: <http://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/9468> Acesso em: 13 out. 2017.

WASELFI SZ, Juilo Jacobo. **Mapa da violência 2016**. Homicídios por arma de fogo no Brasil. Brasília: Flacso Brasil, 2016. Disponível em: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2016/Mapa2016_armas_web.pdf Acesso em: 22 de set. 2017.

WELLER, Wivian. A atualidade do conceito de gerações de Karl Mannheim. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília, v. 25, n. 2, mai-ago, 2010, p. 185-204. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/estado/article/view/2711> Acesso em: 07 de set. 2017.

WOLKMER, Antônio Carlos. **Pluralismo jurídico: fundamentos para uma nova cultura no direito**. São Paulo: Alfa Ômega, 2001.

XAVIER, Giseli Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos de Sociologia da UFSC**, vol. 3, n. 2 (2), Florianópolis, jan-jul, 2007, p.122-145.

_____. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**, 2011. 306 f. Tese (Doutorado Interdisciplinar em Ciências Humanas). Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Florianópolis, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/95554> . Acesso em 12 mar. 2015.

ZUGE JR, ODIR. **O cicloativismo paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica**, 2015. 107 f. Tese (Doutorado em Direito) – Curso de Pós-Graduação em Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

ANEXOS

ANEXO A – Parecer de Aprovação no Comitê de Ética da Pesquisa (CEP) - UNISC



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: PARTICIPAÇÃO DA JUVENTUDE NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA E NO DIREITO À CIDADE (2010-2014)

Pesquisador: cristiano lange dos santos

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 85840418.6.0000.5343

Instituição Proponente: Universidade de Santa Cruz do Sul - UNISC

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 2.616.558

Apresentação do Projeto:

Trata-se de um projeto de pesquisa intitulado PARTICIPAÇÃO DA JUVENTUDE NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA E NO DIREITO À CIDADE (2010-2014), apresentado pelo acadêmico Cristiano Lange dos Santos, para compor sua tese doutoral apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Direito – Doutorado – da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, sob orientação do Prof. Dr. André Viana Custódio. A pesquisa objetiva examinar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade. Para tanto, divide-se o trabalho em dois momentos, o primeiro, fazer a pesquisa bibliográfica valendo-se do método bibliográfico com a fundamentação teórica da tese doutoral; e em segundo, realizar a pesquisa empírica com aplicação de entrevistas a vinte jovens, que apresentem os critérios: i) possuir entre 18 e 29 anos; ii) ter participado de algum movimento ou atividade relacionada à temática em investigação; iii) ter participado de alguma agenda institucional (Audiência Pública, reunião, conselho) sobre a temática em investigação para inferir quais os fatores que motivaram os jovens a adotar uma postura ativa em relação à não implementação de políticas públicas de mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre (2010-2014).

Endereço: Av. Independência, nº 2293 - Bloco 6, sala 603
Bairro: Universitário **CEP:** 96.815-900
UF: RS **Município:** SANTA CRUZ DO SUL
Telefone: (51)3717-7680 **E-mail:** cep@unisc.br



Continuação do Parecer: 2.616.558

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Examinar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade.

Objetivo Secundário:

i) examinar os dispositivos legais do direito à participação dos jovens nos processos decisórios formais das políticas públicas assegurados pelo Estatuto da Juventude da Lei 12.852, de 05 de agosto de 2013 (Estatuto da Juventude); ii) investigar os fundamentos jurídicos do Direito à Cidade e a sua função social garantida constitucionalmente, bem como analisar a participação do jovem no planejamento do espaço urbano de forma a compreender o fenômeno da City-Marketing e suas repercussões sobre o cotidiano das juventudes no espaço urbano; iii) verificar como a Emenda Constitucional 90 repercutiu no sistema de políticas públicas de mobilidade urbana, assim como identificar a situação da concretização das políticas de mobilidade urbana por bicicleta previstas pela Lei Complementar 626, de 15 de julho de 2009, que instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre; iv) investigar como a participação da juventude, a partir da dimensão constitucional, tem se apresentado em ativismo, sobretudo nos espaços não institucionais para reivindicar o direito à cidade e à implementação políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta; v) apresentar os resultados da pesquisa de campo sobre as percepções dos jovens acerca da participação convencional e não convencional na política, ativismo e formulação de políticas públicas de mobilidade urbana, assim como sugerir proposições que possam potencializar a participação das juventudes nos processos de formulação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e direito à cidade.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Os riscos envolvidos na pesquisa consistem em "riscos mínimos" tais como desconforto em responder algumas das questões. Tais riscos serão minimizados pelo processo técnico e ético em que se processará a entrevista cujo princípio norteador do procedimento será o respeito ao entrevistado e aos seus direitos atinentes a condição de voluntário e a dignidade à pessoa humana. O entrevistado poderá retirar o consentimento ou interromper a sua participação a qualquer momento. O pesquisador responsável garante que, nesta pesquisa, em momento algum, os participantes passarão por algum tipo de procedimento. Da mesma forma, firma o compromisso de garantir resposta a qualquer pergunta ou esclarecimento e a qualquer dúvida.

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 6, sala 603
 Bairro: Universitário CEP: 96.815-900
 UF: RS Município: SANTA CRUZ DO SUL
 Telefone: (51)3717-7680 E-mail: cep@unisc.br



Continuação do Parecer: 2.616.558

acerca da pesquisa.

Benefícios:

A pesquisa tem como benefícios a possibilidade de aprimorar a gestão pública e a formulação de políticas públicas no campo da juventude e da mobilidade urbana, na medida em que apresenta elementos para identificar fraquezas dos processos participativos de políticas públicas relativamente aos jovens.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

projeto de pesquisa com importante proposta de investigação.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Os termos estão apresentados adequadamente.

Recomendações:

OK

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

ok

Considerações Finais a critério do CEP:

Projeto aprovado e em condições de ser executado.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1091579.pdf	18/04/2018 10:05:20		Aceito
Recurso Anexado pelo Pesquisador	Rec_reap_pen.pdf	18/04/2018 10:04:41	crisiano lange dos santos	Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_rosto_assin_reitoria.pdf	18/04/2018 09:59:34	crisiano lange dos santos	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Proj_de_Tese.pdf	19/03/2018 09:51:01	crisiano lange dos santos	Aceito
Orçamento	Or.pdf	19/03/2018 09:41:34	crisiano lange dos santos	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de	MODELO_DE_TERMOS_DE_CONSENTIMENTO_2018.pdf	17/03/2018 08:22:55	crisiano lange dos santos	Aceito

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 6, sala 603
 Bairro: Universitário CEP: 96.815-900
 UF: RS Município: SANTA CRUZ DO SUL
 Telefone: (51)3717-7680 E-mail: cep@unisc.br



Continuação do Parecer: 2.616.558

Ausência	MODELO_DE_TERMOS_DE_CONSENTIMENTO_2018.pdf	17/03/2018 06:22:55	cristiano lange dos santos	Aceito
----------	--	------------------------	----------------------------	--------

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

SANTA CRUZ DO SUL, 24 de Abril de 2018

Assinado por:

Renato Nunes

(Coordenador)

Endereço: Av. Independência, nº 2293 -Bloco 6, sala 603
 Bairro: Universitário CEP: 96.815-900
 UF: RS Município: SANTA CRUZ DO SUL
 Telefone: (51)3717-7680 E-mail: cep@unisc.br

ANEXO B - Modelo de entrevista qualitativa

Entrevistado: _____

Data: _____ Local: _____

ROTEIRO DE ENTREVISTA QUALITATIVA

1) JUVENTUDE E POLÍTICA: FORMAS DE CONVIVÊNCIA

1.1) De modo geral, você se interessa por política? Você diria que é um interesse?

() grande () médio () pequeno () nenhum

1.2) Você costuma se informar sobre política, por exemplo sobre eleições, o governo ou a situação do país? Faz isso?

() frequentemente () às vezes () raramente () nunca

1.3) Acredita que são os jovens os mais capazes de provocar transformação social?

() sim () não

1.4) Você percebe nos jovens um projeto, uma noção das transformações que querem na sociedade?

() sim () não () não sei responder

1.5) Por que?

2) PARTICIPAÇÃO JUVENIL E MOVIMENTOS SOCIAIS

2.1) Acredita que o movimento cicloativista colaborou para incluir o tema da mobilidade urbana por bicicleta na agenda pública de Porto Alegre?

() muito () bastante () pouco () nada

2.2) Como ele ajudou?

2.3) Consegue dimensionar o quanto as redes sociais (blogs, whatsapp, facebook) foram importantes na mobilização dos participantes?

() muito () bastante () pouco () nada

2.4) Como elas ajudaram?

2.5) O que significa participação política pra ti?

2.6) Quais são as formas de se fazer política hoje?

3) PARTICIPAÇÃO POLÍTICA CONVENCIONAL E POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS

3.1) Além do voto, quais os outros mecanismos que você conhece para que os jovens possam dar sua opinião nas decisões da cidade?

3.2) Na sua opinião os jovens estão incluídos nos processos de tomada de decisão sobre as políticas de mobilidade urbana e gestão da cidade?

3.3) Há diálogo entre o Poder Público e os jovens sobre a temática da mobilidade urbana por bicicleta?

3.4) Na sua opinião os espaços institucionais representados pelos canais de diálogo com os Poderes Públicos (Audiência Pública, Conselhos, Orçamento Participativo) funcionam?

frequentemente às vezes raramente nunca

3.5) Qual a sua impressão sobre eles?

3.6) Acredita que a juventude conseguiu incidir de alguma forma no âmbito da política para implementar políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta?

muito bastante pouco nada

3.7) Como isso foi possível?

3.8) Na sua opinião o que falta para que o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) seja implementado em Porto Alegre?

3.9) Qual a importância do direito ao transporte para a juventude?

4) PARTICIPAÇÃO POLITICA NÃO CONVENCIONAL E ATIVISMO

4.1) Considera legítima a atuação de grupos protestarem para reivindicar a implementação de políticas cicloviárias?

sim não

Por que?

4.2) Já participou de atos ou eventos construídos com esse fim?

sim não

4.3) No seu ponto de vista, a participação convencional (Audiência Pública, reuniões em conselhos e outros) traz melhores resultados do que outras formas de participação não convencionais (protestos de rua, petição pública na internet, e-mail aos vereadores, ocupação de espaços públicos)?

sim não depende

Por que?

4.4) Qual a forma de atuação que considera mais efetiva para o atendimento das demandas dos ciclistas?

4.5) Você tem sugestões para o atendimento das demandas dos ciclistas?

4.6) Você se considera um ativista do movimento de mobilidade urbana por bicicleta?

sim não

Por que?

ANEXO C – Modelo de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

PARTICIPAÇÃO DA JUVENTUDE NAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA POR BICICLETA E NO DIREITO À CIDADE (2010-2014)

Prezado senhor/Prezada senhora

O senhor/A senhora está sendo convidado(a) para participar como voluntário do projeto de pesquisa intitulado Participação da Juventude nas Políticas Públicas de Mobilidade Urbana por Bicicleta e no Direito à Cidade (2010-2014). Esse projeto é desenvolvido por estudantes e professores do Curso de Pós-Graduação em Direito - PPGD da Universidade de Santa Cruz do Sul, UNISC, e é importante porque pretende investigar como a participação da juventude interfere na implementação de políticas públicas de mobilidade urbana por bicicleta e no direito à cidade. O procedimento da entrevista será realizado em um único encontro e ocupará o tempo de cerca de 60 minutos, no máximo. Para que isso se concretize, o senhor/a senhora será contatado(a) pelos pesquisadores para averiguar a aplicação de entrevista com participantes das mobilizações relativos ao direito a mobilidade urbana por bicicleta e direito à cidade. Informamos que o primeiro entrevistado (entrevistado semente) foi selecionado pelo pesquisador junto ao movimento de ciclistas de Porto Alegre. Nessa condição, é possível que alguns desconfortos aconteçam, como é o caso, por exemplo, do constrangimento em responder alguma(s) da(s) questões perguntada(s). Por outro lado, se o senhor/a senhora aceitar participar dessa pesquisa, benefícios futuros para a área de Direito e Políticas Públicas poderão acontecer, tais como colaborar com pesquisas acadêmicas que futuramente venham a aprimorar a gestão pública e a formulação de políticas públicas no campo da juventude e da mobilidade urbana. Para participar dessa pesquisa o senhor/a senhora não terão nenhuma despesa com transporte, alimentação, exames, materiais a serem utilizados ou despesas de qualquer outra natureza.

Pelo presente Termo de Consentimento Livre e Esclarecido eu, _____, declaro que autorizo a minha participação neste projeto de pesquisa, pois fui informado(a), de forma clara e detalhada, livre de qualquer forma de constrangimento e coerção, dos objetivos, da justificativa e dos procedimentos que serei submetido, dos riscos, desconfortos e benefícios, assim como das alternativas às quais poderia ser submetido, todos acima listados. Ademais, declaro que, quando for o caso, autorizo a utilização de minha imagem e voz de forma gratuita pelo pesquisador, em quaisquer meios de comunicação, para fins de publicação e divulgação da pesquisa, desde que eu não possa ser identificado através desses instrumentos (imagem e voz).

Fui, igualmente, informado(a):

- da garantia de receber resposta a qualquer pergunta ou esclarecimento a qualquer dúvida acerca dos procedimentos, riscos, benefícios e outros assuntos relacionados com a pesquisa;
- da liberdade de retirar meu consentimento, a qualquer momento, e deixar de participar do estudo, sem que isto traga prejuízo à continuação de meu cuidado e tratamento;
- da garantia de que não serei identificado quando da divulgação dos resultados e que as informações obtidas serão utilizadas apenas para fins científicos vinculados ao presente projeto de pesquisa;
- do compromisso de proporcionar informação atualizada obtida durante o estudo, ainda que esta possa afetar a minha vontade em continuar participando;
- da disponibilidade de tratamento médico e indenização, conforme estabelece a legislação, caso existam danos a minha saúde, diretamente causados por esta pesquisa; e,
- de que se existirem gastos para minha participação nessa pesquisa, esses serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa.

O responsável por este Projeto de Pesquisa é Cristiano Lange dos Santos, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Direito – PPGD (Fone 51-981717159) e correio eletrônico: cristiano.advo@gmail.com
O presente documento foi assinado em duas vias de igual teor, ficando uma com o voluntário da pesquisa ou seu representante legal e outra com o pesquisador responsável.

O Comitê de Ética em Pesquisa responsável pela apreciação do projeto pode ser consultado, para fins de esclarecimento, através do telefone: (051) 3717- 7680.

Local: Porto Alegre

Data: _____

Nome e assinatura do voluntário

Nome e assinatura do responsável legal, quando for o caso

Nome e assinatura do responsável pela obtenção do presente consentimento