

ORÇAMENTO PARTICIPATIVO DE PORTO ALEGRE - RS: O PLANEJAMENTO DEMOCRÁTICO E O TÉCNICO NA LOMBA DO PINHEIRO.

André Porto Jaques

Pós Graduando do Curso de Gestão Pública Municipal – UAB / UFSM.

Prof Dr Paulo Sérgio Ceretta

Orientador – UFSM.

RESUMO

Este trabalho versa sobre um importante instrumento de planejamento e gestão democrática que é o Orçamento Participativo, buscando por intermédio das demandas de pavimentação e a temática da mobilidade urbana, na região da Lomba do Pinheiro em Porto Alegre - RS, um estudo das interações e dos possíveis conflitos entre este modelo de planejamento e o planejamento técnico. Traz uma análise das demandas e dos critérios destes planejamentos, das realizações ao longo de dois Planos de Investimentos e Serviços, e daquelas que não foram executadas, mesmo atendendo as diretrizes de ambos os instrumentos de projeção da administração pública e orçamentária da capital gaúcha. Constatamos a existência destas diferenças conflitantes, entre as demandas indicadas nos Planos de Investimentos e Serviços – PIs e no Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana – PITMUrb, assim como na priorização e também na execução das obras demandadas através dos PIs de 2011 à 2014, conforme verificações de campo na região objeto de estudo.

Palavras-chave: Planejamento Democrático; Orçamento Participativo; Lomba do Pinheiro.

1 INTRODUÇÃO

Após a segunda guerra-mundial, o fenômeno da planificação toma força mundial, como forma de corrigir, por meio de ações político-deliberadas, os desequilíbrios sociais em diversas áreas como transporte, saúde, previdência, habitação e outros. De acordo com Salles (2010), o planejamento tecnocrático amplia-se sustentado pelo Regime Militar, e sua rápida construção somada à proteção dos direitos privados de propriedade, contrapondo-se ao social-

coletivo, faz com que este modelo de gestão esteja presente nas discussões a respeito da reforma do Estado no Brasil ocorrida na década de 1990.

Contudo a Constituição de 1988 cria instrumentos para tornar a democracia no País mais sólida, atribuindo aos municípios um papel que estes não haviam desempenhado na República até então. A retomada da atividade política junto à população, aliando os mecanismos de Democracia Participativa e o sistema de representação, fez surgir os diversos Conselhos Municipais, os quais realizam a ligação entre os cidadãos e o Estado nos municípios; uma vez que as decisões destes Conselhos devem refletir as demandas de seus integrantes. Salles (2010, p. 57) afirma que:

O fortalecimento da Democracia no Brasil exige a reabilitação da atividade política aos olhos da população e a combinação do sistema representativo com os mecanismos de Democracia Participativa. A Constituição criou vários deles, dos quais destacamos o papel fundamental dos Conselhos Municipais, amplamente difundidos no País e que constituem um importante elo entre Estado e sociedade no âmbito municipal.

O planejamento democrático surge como uma opção ao planejamento antes executado somente por técnicos e especialistas, o qual ficava distante dos mecanismos de controle público. Em Porto Alegre – RS, o Orçamento Participativo (OP) tem sido um importante instrumento de gestão democrática participativa desde seu surgimento em 1989; sendo que, por meio deste são encaminhadas muitas demandas de políticas públicas que visam atender as necessidades e anseios da população residente na capital gaúcha.

Estas demandas estão alocadas, conforme cita o Plano de Investimentos e Serviços - 2011 (2011, p. 13), em diversas temáticas, como: Assistência Social, Cultura, Desenvolvimento Econômico, Educação, Esporte e Lazer, Habitação, Mobilidade Urbana, Pavimentação, Regularização Fundiária, Saneamento Básico, Saúde, Transporte, Circulação e Turismo. Importante ressaltar que as demandas de pavimentação estão alocadas não somente na temática de Pavimentação, mas também nas temáticas de Transporte e Circulação, e Mobilidade Urbana as quais também se relacionam com esta de maneira a se complementarem.

Conforme o Plano de Investimentos e Serviços – 2013/2014 (2013, p. 7), em decorrência do tamanho do município e as peculiaridades de seus bairros, para efeitos de

Orçamento Participativo, a capital gaúcha foi dividida em 17 (dezesete) regiões geográficas, estando o presente estudo focado na Região 4 dos Orçamentos Participativos 2011/2012 e 2013/2014, denominada Lomba do Pinheiro. Nesta região citada, observa-se que boa parte dos trechos pavimentados está em áreas pouco, ou não habitadas, enquanto outras áreas de maior adensamento urbano, não foram pavimentadas. Assim no intuito de entender a escolha dessas áreas que foram pavimentadas buscamos responder ao seguinte questionamento:

Diante da existência de vias de maior circulação não pavimentadas na região da Lomba do Pinheiro - Porto Alegre/RS, enquanto outras menores encontram-se pavimentadas em razão das demandas do Orçamento Participativo - OP, teriam estas escolhas populares equilibrado o Planejamento Democrático e o Planejamento Técnico?

Para tanto, este estudo tem como objeto, analisar as demandas de pavimentação da região da Lomba do Pinheiro – Porto Alegre/RS junto ao Orçamento Participativo, a fim de identificar se houve um equilíbrio entre o planejamento democrático e o planejamento técnico. A fim de atender tal objetivo, especificou-se a caracterização das áreas pavimentadas e não pavimentadas na Região da Lomba do Pinheiro – Porto Alegre/RS, as quais foram demandadas no Orçamento Participativo; e construímos um comparativo entre as áreas demandadas no Orçamento Participativo Democrático, com outras áreas também da Região da Lomba do Pinheiro, que poderiam ter sido tecnicamente atendidas, mas que não foram optadas pela escolha popular.

Acredita-se que esta pesquisa se justifica, pela contribuição para a qualificação deste importante instrumento de gestão democrática que é o OP, uma vez que busca aproximar o saber dos conselheiros, do argumento técnico, direcionando ainda mais a primazia das suas escolhas para o interesse público, visando sobrepor outros interesses como a priorização da conquista de recursos para as suas entidades, ou o atendimento de promessas de campanha, sem tornar tecnocrata este processo.

2 O ORÇAMENTO PARTICIPATIVO

A Prefeitura Municipal de Porto Alegre - RS (PMPA), por intermédio do seu site, refere-se ao OP como sendo "um processo pelo qual a população decide, de forma direta, a

aplicação dos recursos em obras e serviços que serão executados pela administração municipal". Para muitos, a capital gaúcha é considerada se não um referencial, uma das manifestações mais conhecidas de democracia participativa. Avelino e Santos (2014, p. 3) salientam que:

Os orçamentos participativos consistiram em um conjunto de práticas governamentais voltadas ao fortalecimento da participação da sociedade civil nas decisões públicas. Em comum, elegem a definição do orçamento municipal, por meio da elaboração do projeto de lei orçamentária anual, como o momento em que a população é consultada e tem a oportunidade de colaborar com a priorização da atuação do ente público. Considerando esse contexto, as formas e as metodologias para a intermediação de interesses são bastante heterogêneas.

Ainda conforme dados destes autores, no início dos anos 2000 era possível encontrar em todas as regiões do país, municípios que realizam algum tipo de administração participativa. Em Porto Alegre – RS, o OP tem-se repetido ano após ano a cerca de duas décadas e meia, constituindo além do fortalecimento da democracia, uma ampliação da relação dos cidadãos com o Estado. Segundo Langeira (1996, p.2):

A concepção do Orçamento Participativo em Porto Alegre, instituído em 1989 pela administração municipal que foi eleita por uma frente popular liderada pelo Partido dos Trabalhadores, fundamenta-se teoricamente no movimento de renovação/revisão conceitual anteriormente referido. Nessa perspectiva, a implementação do Orçamento Participativo tem como um dos princípios orientadores a ampliação da democracia, através de mecanismos capazes de superar os limites restritos da democracia representativa – que se expressariam na apatia/alienação política dos cidadãos num contexto de crescente distanciamento entre governo e sociedade. A proposta seria, portanto, a de estender o conceito de cidadania, tendo em vista não só incorporar novos atores sociais tradicionalmente excluídos da participação social, mas também ampliar a natureza da participação no sentido de integrar os cidadãos aos diferentes níveis do processo de decisão político-administrativa.

O Orçamento Participativo de Porto Alegre funciona em um modelo cíclico, de maneira a retroalimentar-se melhorando suas qualidades após a conclusão de cada um desses ciclos. Resumidamente poderíamos dividi-lo em três fases fundamentais: as reuniões preparatórias; as rodadas de Assembleias Regionais e Temáticas; e a Assembleia Municipal.

As reuniões preparatórias do Plano de Investimento 2013/2014 (PI), ocorreram de julho a agosto de 2013; com reuniões de articulação e preparação nas Regiões e Temáticas; integração entre os Fóruns de Delegados e de Planejamento. Em sua pauta constava a

prestação de contas, apresentação do PI, apresentação do regimento interno, critérios gerais e técnicos, discussão para chapas de conselheiros, sugestão de prioridades e demandas via internet.

Nos dois meses seguintes foram realizadas as Assembleias Regionais e Temáticas. Nestas, em rodada única, foram realizadas em concordância com a sua pauta, a eleição das prioridades temáticas, a eleição dos conselheiros, definição da composição do número de delegados e prestação de contas. Cabe acrescentar que neste ciclo também foi votado pelo Conselho do Orçamento Participativo (COP), a Lei de Diretrizes Orçamentárias. Antes do término do mês de setembro, estava concluída a eleição dos delegados e a hierarquização das Obras e Serviços relacionados.

Já na Assembleia Municipal tomaram posse os novos conselheiros, sendo entregue ao poder público, a hierarquização das obras e serviços resultante da fase anterior. Ocorreram então diversos debates de tema amplo, sendo que antes do encerramento do ano, o governo realizou a análise das demandas e capacitação dos novos conselheiros. Após recesso de verão, foi feito o detalhamento do Plano de Investimentos e Serviços (PI), prévio encaminhamento, apresentação e votação nos fóruns regionais e temáticos, com a presença da Secretaria Municipal de Governança Local (SMGL), Secretaria Municipal de Planejamento Estratégico e Orçamento (SMPEO) e Órgãos afins, das propostas. O ciclo foi encerrado com a discussão e possíveis alterações do Regimento Interno. Este processo foi igualitário a todas as regiões geográficas do Orçamento Participativo, incluindo nossa região de estudo, da qual falaremos a seguir.

2.1 A Região da Lomba do Pinheiro

De acordo com o IBGE (2010), a população de Porto Alegre-RS aumentou de 1,36 milhões em 2000, para 1,41 milhões em 2010, estimando-se chegar a 1,47 milhões em 2015. Este aumento populacional, apesar da verticalização da zona central, se dá acentuadamente nas áreas periféricas, de acordo com análise do censo por bairros. Podemos citar a Azenha, Auxiliadora, Cidade Baixa e Independência como exemplos de áreas onde se manteve estacionado o número de habitantes, em contraponto com Arquipélago, Lajeado, Lami e Lomba do Pinheiro, sendo que nestes dois últimos, o aumento populacional superou em três

vezes a média da cidade. São bairros com grande área territorial e com potencial de expansão latente, o que reflete os resultados obtidos conforme acima.

O último censo demográfico aponta que a população da Lomba do Pinheiro é de 51.415 habitantes em 2010, sendo que dados de campo contabilizaram que o Loteamento Quinta do Portal possui aproximadamente 1706 domicílios atualmente. De acordo com o ANUÁRIO ESTATÍSTICO 2012 (PMPA, 2012, p. 15), temos uma média de 2,75 hab/domicílio em Porto Alegre-RS, podendo chegar facilmente a 3,5 hab/domicílio por se tratar de bairro de classe baixa, estimamos a população deste loteamento em aproximadamente 5 mil habitantes, ou seja, 10% da população de toda a Lomba do Pinheiro, concentrada nesta área. São proporcionais a Lomba do Pinheiro e o Loteamento Quinta do Portal, as populações dos municípios de Santiago - RS e Picada Café - RS respectivamente. As demandas listadas nos dois últimos Planos de Investimentos e Serviços, na temática de pavimentação, se concentram basicamente em três comunidades, que poderíamos considerar como subdivisões do imenso bairro da Lomba do Pinheiro. As comunidades da Bonsucesso, da Vila Mapa e do Loteamento Quinta do Portal; e agregando a Vila Mapa, citamos a Vila Chácara de Peras.

O MAPA DE TRANSPORTE ÔNIBUS 2012/2013 (EPTC, 2012), demonstra que estas comunidades são atendidas por distintas linhas de ônibus, contento o nome da comunidade na sua designação e suas derivações locais, com destino final, em sua grande maioria, o centro da cidade ou terminais de integração. A proporcionalidade do número de viagens em cada um dos grupos de linhas que as atendem, está correlacionado ao número de habitantes, pois não encontra-se na Lomba do Pinheiro núcleos com características socioeconômicas diferenciadas a ponto de distorcer esta amostra, tendo por base o deslocamento mais ou menos concentrado no uso de automóveis ao invés do transporte coletivo. Ainda de acordo com dados do site da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC, as linhas que atendem a comunidade da Bonsucesso realizam diariamente, em média, considerando apenas dias úteis, 317 viagens, enquanto na Vila Mapa ocorrem cerca de 118 viagens e no Loteamento Quinta do Portal, cerca de 138 viagens diárias; distanciando-se aproximadamente do seu ponto final até o centro, 24 km, 17 km e 16 km respectivamente. A vila Chácara das Peras, que possui transporte coletivo associado a Vila Mapa, é atendida por aproximadamente 32 viagens por dia.

Referente à educação, em campo contatamos, que as duas primeiras comunidades citadas possuem escolas de ensino fundamental funcionando regularmente, porém não encontra-se escola de ensino fundamental funcionando na Quinta do Portal. Os habitantes desta comunidade se deslocam para realizar seus estudos nas escolas situadas ao longo do itinerário das linhas de ônibus, ou comunidades vizinhas às quais possam ser alcançadas utilizando outros meios de transporte. Para todo o bairro da Lomba do Pinheiro, verificamos uma única escola de ensino médio denominada Escola Estadual de Ensino Médio Rafaela Remião.

Quanto à pavimentação de vias de circulação do transporte coletivo urbano, utilizando dados do MAPA DE TRANSPORTE ÔNIBUS 2012/2013 (EPTC, 2012), em campo verifica-se que nas comunidades das vilas Bonsucesso e Mapa, o itinerário percorrido pelos ônibus na sua totalidade, são pavimentados, enquanto na comunidade do Loteamento Quinta do Portal, como se pode verificar na imagem 1, nenhuma via sequer, seja ela atendida por transporte urbano ou não, exceto a Estrada Afonso Lourenço Mariante, que tangencia o referido lugar, possui pavimentação.



Imagem 1 – Rua Jaime Lino dos Santos via central do Loteamento Quinta do Portal, rua central do Loteamento Quinta do Portal, não pavimentada, imagem do autor (2015).

Na vila Chácara das Peras, temos as vias Estrada da Pedreira e Beco do David, como pode se verificar na imagem 2, asfaltadas em sua totalidade, contendo trecho superior a um quilometro asfaltado, sem uma residência sequer a sua margem.



Imagem 2 – Beco do David, Vila Chácara das Peras, via de ligação ao bairro, não possui um número considerável de residências a sua margem, e está pavimentada; imagem do autor (2015).

As imagens 1 e 2, evidenciam claramente o antagonismo destes dois bairros da mesma região (Lomba do Pinheiro), fato que tornaremos a tratar na análise dos resultados.

2.2 O Planejamento Técnico

Como parâmetro de planejamento técnico para a região de estudo, considera-se o Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMUrb); porque este constitui o planejamento estratégico de transporte público de toda a Região Metropolitana da capital. Registra o mesmo, sob a égide do Ministério das Cidades, o que as diferentes esferas públicas metropolitanas, como o próprio nome cita, planejaram em se tratando de mobilidade urbana para o espaço no qual nossa região de estudo está inserida.

O Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana, cita no seu diagnóstico a "falta de investimento compatível com a necessidade de melhoria na infraestrutura de transporte" (PITMUrb, 2008, p. 14). Este plano lista as seguintes necessidades:

- Racionalizar e promover integração total das redes e modais como primeiro passo de qualificação para o futuro do transporte;

- **Compatibilizar projetos e planos setoriais de transporte desenvolvidos de forma isolada**, inclusive com os PDDUAs (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental);

- Qualificar o planejamento estratégico da mobilidade, priorizando o transporte público sustentável;

- **Modernizar o setor, priorizando investimento em infra-estrutura e tecnologia de transporte público de média e alta capacidade.** (PITMUrb, 2008, p. 14, grifos do autor).

Também nos Eixos de Sustentabilidade do Sistema Integrado de Transporte (SIT), pode-se destacar (PITMUrb, 2008, p. 21):

- Integração Funcional do Transporte em uma rede estruturada multimodal.

- Integração de Financiamento em modelo integrado de financiamento.

Este PITMUrb (2008, p. 34-36) prevê em 25 anos a contar da data da edição, a necessidade de criação de um sistema integrado de transporte multimodal para a Região da Lomba do Pinheiro e adjacentes como é o caso do campus da UFRGS, a fim de evitar o colapso do sistema de mobilidade regional.

Assim podem-se constatar as necessidades de compatibilizações entre os diversos planejamentos voltados para a região, sejam eles federais ou oriundos da esfera municipal, conforme explicitado no planejamento técnico utilizado como referencial.

3 METODO

Como citado anteriormente, a capital gaúcha em razão da área geográfica do município e das peculiaridades de seus bairros, para efeitos de Orçamento Participativo, foi dividida em 17 (dezesete) regiões geográficas, numeradas como seguem: 1 – Humaitá/Navegantes, 2 – Noroeste, 3 – Leste, 4 – Lomba do pinheiro, 5 – Norte, 6 – Nordeste, 7 – Partenon, 8 – Restinga, 9 – glória, 10 – Cruzeiro, 11 – Cristal, 12 – Centro-Sul,

13 – Extremo Sul, 14 – Eixo Baltazar, 15 – Sul, 16 – Centro e 17 – Ilhas. Este estudo está focado na Região 4 do Orçamento participativo 2011/2012 e seguinte, denominada Lomba do Pinheiro; tendo em vista a grande área geográfica que compreende o município de Porto Alegre - RS.

Realizou-se um resgate histórico do Orçamento Participativo de Porto Alegre – RS, bem como uma descrição do processo com as diversas etapas que compuseram o ciclo anual, o qual resultou no Plano de Investimentos e Serviços (PI) do Orçamento Participativo. Além disso, caracterizou-se as áreas pavimentadas e não pavimentadas da Região de estudo no OP, por meio da coleta de dados de Órgãos Públicos como IBGE para estimativa populacional e EPTC para quantidade de usuários que utilizam as vias de circulação por transporte coletivo local. Também para o mapeamento das áreas escolhidas, realizamos a contagem de domicílios via imagem aérea, "*Street View*" e cruzamento com dados e campo para obtenção do resultado.

Para a escolha dos critérios técnicos de urbanismo, os quais poderiam indicar aos conselheiros, por meio de pesquisa, a opção de outros trechos do mesmo bairro, sem tornarem excludentes as escolhas populares e também permitindo atender o próprio planejamento urbano; elegeu-se o PITMUrb como referencial.

Por fim, após a realização destas etapas, foi viável a obtenção de um comparativo entre as escolhas, devidamente demandas no OP, e outras áreas que hipoteticamente poderiam ser optadas em si considerando os critérios técnicos anteriormente estabelecidos. Resultando não apenas na resposta ao problema de pesquisa colocado, mas em considerações finais, bem como em indicações para que futuros pesquisadores venham contribuir para o estudo deste tema.

3.1 Critérios para Sugestão de Trechos a Serem Optados

Considerando as necessidades estacadas no PITMUrb 2008, que cita além da modernização o setor de mobilidade por intermédio de investimentos em infraestrutura, a integração funcional do transporte em uma rede multimodal; torna-se claro que devem ser priorizadas para pavimentação as vias que possuem circulação de transporte coletivo, pois a

elas estaria direcionada a maior circulação de habitantes regionais e portanto, uma maior atendimento.

A rede de mobilidade urbana proposta deve ser integrada e multimodal, ou seja, compreende uma integração entre ônibus locais, *Bus Rapid Transit* (BRTs) e trens (ou metrô). Logo, há um reforço na necessidade de investimentos de recursos a fim de que o transporte que roda no destino final de atendimento, não resulte tão diferente dos outros meios integrados. Acaso esta orientação não seja seguida, visualiza-se uma integração resultante antagônica entre ônibus locais do tipo *Off Road*, com um sistema moderno que é o BRT.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste item apresentam-se os trechos escolhidos para pavimentação, conforme divulgado nos Planos de Investimentos e Serviços (PIs), de 2011 à 2014, com o número da demanda correspondente, o valor do recurso destinado quando indicado no PI, se existe um número considerável de habitações as margens da via, indicação se a mesma é atendida por transporte público e se ocorreu a execução da obras, como pode ser visto no Quadro 1 abaixo.

QUADRO 1: Relação de trechos para pavimentação divulgados nos PIs de 2011 à 2014, na região de estudo.

DEMANDA	TRECHO ESCOLHIDO	RECURSO (R\$)	HABITAÇÃO AS MARGENS	VIAGENS/DIA ÔNIBUS	PAVIMENTAÇÃO
20041214	R Pe Roque Gonzales	374.401,95	Sim	Não	Sim
20050621	Estrada da Pedreira II	0,00	Não	32	Sim
20070688	Beco do David	878.440,16	Não	32	Sim
20070800	Beco da Santinha	0,00	Sim	Não	Sim
20080268	R São Pedro	0,00	Sim	317	Sim
20080905	Est Afonso Lourenço Mariante, do nr 4700 ao final.	1.276.113,16	Não	138	Sim
20090911	Rua Carol	0,00	Sim	Não	Sim
20100546	Estrada das Capoeiras	300.000,00	Sim	32	Não
20110151	R Humberto Cadaval	0,00	Sim	Não	Sim
20130671	R Oscar Prates Torma e João Pereira da Silva Filho	2.750.000,00	Sim	138	Não
20130677	Rua da Comunidade	1.250.000,00	Sim	Não	Não

Segui-se uma cronologia, ao passo que se acrescenta que parte destas demandas foram resgatadas em PIs anteriores e registradas novamente; com exceção da Rua Ana Julia Pereira demanda 20060408, a qual não foi possível precisar a sua localização.

No que se refere à qualificação da democracia participativa em nossa Cidade destaque, com muita satisfação, algo fundamental para que o Orçamento Participativo seja fortalecido. Refiro-me à recuperação das demandas atrasadas, aprovadas pelas comunidades das 17 Regiões e seis Fóruns Temáticos e que ainda não foram executadas (FORTUNATI, José. O fortalecimento da relação com o cidadão. In: PLANO DE INVESTIMENTOS E SERVIÇOS – 2011. Orçamento Participativo 2011/2012, Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, p5).

Verifica-se nos trechos relacionados no comparativo do Quadro 2, que algumas vias não possuíam recursos divulgados no PI onde foram relacionados, no entanto tiveram suas obras executadas. Em contraponto, encontraram-se trechos com recursos divulgados e número considerável de habitações as suas margens, porém não foram executadas as obras, como é o caso das Ruas da Comunidade e Oscar Prates Torma. Também em relação a esta última rua citada, observa-se que a mesma possui transporte público regular, enquanto vias como Rua Carol e Beco da Santinha, pelas quais não trafegam ônibus urbano, estão com pavimentação executada. Logo para estes casos, poderíamos associar o critério de ordem cronológica, porém com a exceção da Estrada das Capoeiras.

QUADRO 2: Comparação entre os trechos demandados nos PIs de 2011 à 2014.

DEMANDA	TRECHO ESCOLHIDO	RECURSO (R\$)	HABITAÇÃO AS MARGENS	VIAGENS/DIA ÔNIBUS	PAVIMENTAÇÃO
20041214	R Pe Roque Gonzales	374.401,95	Sim	Não	Sim
20050621	Estrada da Pedreira II	0,00	Não	32	Sim
20070688	Beco do David	878.440,16	Não	32	Sim
20070800	Beco da Santinha	0,00	Sim	Não	Sim
20080268	R São Pedro	0,00	Sim	317	Sim
20080905	Est Afonso Lourenço Mariante, do nr 4700 ao final.	1.276.113,16	Não	138	Sim
20090911	Rua Carol	0,00	Sim	Não	Sim
20100546	Estrada das Capoeiras	300.000,00	Sim	32	<u>Não</u>
20110151	R Humberto Cadaval	0,00	Sim	Não	Sim
20130671	R Oscar Prates Torma e João Pereira da Silva Filho	2.750.000,00	Sim	138	<u>Não</u>
20130677	Rua da Comunidade	1.250.000,00	Sim	Não	Não

Obedecendo ao critério técnico para sugestão, direcionado para as vias que possuem circulação de transporte coletivo, verifica-se que pouco mais da metade dos trechos escolhidos pela opção popular correspondem a este. E destes, mesmo os trechos optados, fato que atenderia a ambos os critérios, dois deles (ou um terço), não foram executados.

Dos trechos que poderiam ser sugeridos em concordância com os critérios técnicos e que não constam nos PIs, conforme citado anteriormente, estão as vias do Loteamento Quinta do Portal: Rua Jaime Lino dos Santos (imagem 1), além e parte das ruas Sérgio de Almeida Brandão e Diógenes Sobrosa e Souza. Todas estas com característica de concentração de atendimento por transporte coletivo, chegando ao número de 138 viagens/dia atualmente.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base nos resultados obtidos neste estudo, verificou-se algumas diferenças conflitantes entre as demandas indicadas nos Planos de Investimentos e Serviços – PIs e no Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana – PITMUrb, pois neste último tem-se um indicativo de priorização de melhoria na infraestrutura do transporte público, no qual a pavimentação de vias públicas se encontra inserida. Porém os resultados apresentaram que uma parte considerável das demandas populares não contempla vias com esta característica, sendo que também não resultaram em plena execução das quais atendiam a ambos os critérios.

A lógica de compatibilização de projetos e planos setoriais de transporte, indicadas pelo planejamento técnico, parece ter pouco refletido no planejamento democrático ao consideramos também os resultados mencionados anteriormente. Isto gera uma dificuldade na obtenção de financiamentos para a execução de ambos os planejamentos, pois não se obtendo a integração necessária para tal, os recursos tendem a ter origens distintas também.

Contudo, acredita-se que estudos futuros, voltados a dirimir estas dissonâncias, possam qualificar ambos os planejamentos, tornando o técnico mais democrático e vice-versa, para que venham a resultar em projetos complementares, unificando a origem da obtenção dos recursos necessários para a sua plena execução.

6 REFERÊNCIAS

ANUÁRIO ESTATÍSTICO 2012. Prefeitura Municipal de Porto Alegre – PMPA. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/anuario/default.php>>. Acesso em 04/10/2015.

AVELINO, Daniel Pitangueira de; SANTOS, José Carlos dos. Do orçamento participativo ao monitoramento participativo: o lugar e o método da participação social nas escolhas estratégicas do governo. In. VII CONGRESSO CONSAD DE GESTÃO PÚBLICA, realizado no Centro de Convenções Ulysses Guimarães, Brasília – DF, 2014. Disponível em: <http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/2015/CONSAD/003_Do_Orcamento_Participativo_ao_Monitoramento_Participativo.pdf>. Acesso em 19/11/2015.

AVRITZER, Leonardo. 2003. “O orçamento participativo e a teoria democrática: um balanço crítico”. In: AVRITZER, L.; NAVARRO, Z. (Orgs.). A inovação democrática no Brasil: o orçamento participativo. São Paulo: Cortez.

LANGEIRA, Sônia Maria Guimarães. Gestão Pública e Participação: A experiência do Orçamento Participativo em Porto Alegre. Revista São Paulo em Perspectiva, SEAD, 1996. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/spp/v10n03/v10n03_16.pdf>. Acesso em 05/12/2011.

MAPA DE TRANSPORTE ÔNIBUS 2012/2013. Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, EPTC, Porto Alegre – RS, 2013. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/mapa_transporte2012.pdf>. Acesso em 19/11/2015.

OLIVEIRA FILHO, João Telmo. A participação popular no planejamento urbano: A experiência do plano diretor de Porto Alegre. UFRGS; Porto Alegre – RS, 2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/000712303.pdf>. Acesso em 20/05/2015.

PLANO DE INVESTIMENTOS E SERVIÇOS – 2011. Orçamento Participativo 2011/2012. Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, Secretaria Municipal de Coordenação Política e Governança Local, Porto Alegre – RS, maio de 2011.

PLANO DE INVESTIMENTOS E SERVIÇOS – 2013/2014. Orçamento Participativo 2013/2014. Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, Secretaria Municipal de Coordenação Política e Governança Local, Porto Alegre – RS, julho de 2013.

PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA (PITMUrb) – 2008. Estudo de Planejamento Estratégico de Integração do Transporte Público Coletivo da RMPA. METROPLAN, Porto Alegre – RS, 2008. Disponível em <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/usu_doc/kaspertrensurb.pdf>. Acesso em 20/05/2015.

REVISTA TRANSPORTE EM NÚMEROS. Indicadores Anuais de Mobilidade Urbana, Nº 04/2011, Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, EPTC, 2011. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=152>. Acesso em 30/05/2011.

REVISTA TRANSPORTE EM NÚMEROS 2012. Indicadores Anuais de Mobilidade urbana, Nº05/2012, Prefeitura Municipal de Porto Alegre – RS, EPTC, junho de 2012. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=152>. Acesso em 19/11/2015.

SALLES, Helena da Motta. Gestão Democrática e Participativa. Florianópolis: Departamento de Ciências de Administração, UFSC; Brasília – DF; CAPES: UAB, 2010.