

# Novas dinâmicas urbanas para a resolução de problemas das cidades: um olhar sobre a Porto Alegre *online/offline* de hoje

Gabriel Gallina Jorge, Fabrício Farias Tarouco\*

**Resumo** A efetividade no trato dos problemas urbanos e sociais não acompanhou a rápida urbanização das grandes cidades. Novas dinâmicas vêm emergindo de uma sociedade que age criativamente, coletivamente e de forma colaborativa, implementando novos canais para resolução de problemas que não dependam exclusivamente do poder público. O artigo se propõe a analisar novos modelos de engajamento popular e divisão de responsabilidades que vem se impondo nas cidades contemporâneas, observando dinâmicas online, offline ou mistas da participação social representadas pelo codesign. Como cenário para discussão, se definiu como recorte o contexto da mobilidade urbana em Porto Alegre durante a última década.

*Palavras-chave:* dinâmicas urbanas, codesign, cidades criativas.

## New urban dynamics for solving city problems: a look at Porto Alegre online/offline today

**Abstract** Effectiveness in dealing with urban and social problems didn't follow the rapid urbanization of large cities. New dynamics have emerged from a society that acts creatively, collectively and collaboratively, implementing new ways for solving problems that don't depend exclusively on governments. The article proposes to analyze new models of popular engagement and responsibilities sharing that has been imposed in contemporary cities, observing online, offline or mixed dynamics of social participation represented by codesign. As a scenario for discussion, the context of urban mobility in Porto Alegre during the last decade was defined as the focus.

*Key words:* urban dynamics, codesign, creative cities.

## Nuevas dinámicas urbanas para la resolución de problemas de las ciudades: una mirada sobre Porto Alegre online/offline de hoy

**Resumen** La efectividad en el trato de los problemas urbanos y sociales no acompañó la rápida urbanización de las grandes ciudades. Las nuevas dinámicas vienen emergiendo de una sociedad que actúa creativamente, colectivamente y de forma colaborativa, implementando nuevos canales para la resolución de problemas que no dependen exclusivamente del poder público. El artículo se propone analizar nuevos modelos de compromiso popular y división de responsabilidades que se vienen imponiendo en las ciudades contemporáneas, observando dinámicas online, offline o mixtas de la participación social representadas por el codesign. Como escenario para discusión, se definió como recorte el contexto de la movilidad urbana en Porto Alegre durante la última década.

*Palabras clave:* dinámicas urbanas, codesign, ciudades creativas.

**O** crescimento populacional trouxe consigo novos desafios para as grandes cidades. A rápida e contínua urbanização dificultou a desenvoltura no trato dos problemas urbanos e sociais, agravando uma estrutura já complexa e causando perda de funcionalidades básicas e qualidade de vida (WEISS, 2015). Governos se sucedem, mas a tentativa de atender às demandas contínuas da sociedade parece estar bem distante do que pode ser considerado ideal. Seja pelo entendimento distorcido das reais necessidades, seja pela agilidade limitada pela burocracia do dia-a-dia, além da constante falta de recursos, o que se constata é a dificuldade com que a esfera governamental lida com os problemas da cidade sob sua responsabilidade.

Parte desta dificuldade está na compreensão da natureza destes problemas. Para Rittel e Webber (1973), estes não apresentam características lógicas como aqueles relacionados com a engenharia ou matemática, por exemplo, pois tais problemas demonstram ser capciosos (*wicked*, no original). O termo é empregado em razão destes não apresentarem um contorno claro, terem aspectos peculiares que não se enquadram em problemas enfrentados no passado, nem tampouco encorajam um modelo de solução replicável a partir dele próprio. Suas respostas não passam, portanto, por métodos pré-estabelecidos, uma vez que se apresentam como únicos e complexos, e, no contexto de uma cidade, confundem-se entre si como causa e sintoma de um mesmo problema. Compreendendo a incerteza que orbita a resolução deste tipo de problema, Rittel e Webber (1973) defendem que sua solução não deve ser entendida como certa ou errada, mas sim quanto a ser assertiva e satisfatória, sendo recomendável ir ao encontro de possibilidades adequadas para solucioná-lo, visto que em sua natureza não existe uma formulação definitiva para resolvê-lo, mas, sim, um melhoramento a ser buscado, concomitante ao entendimento do que o está originando.

No contexto urbano é possível identificar dois grandes movimentos que pautam a proposição de soluções para problemas: um movimento que parte da camada de governança – prefeitura e órgãos públicos – e outro movimento que parte da camada governada – cidadãos em geral. O primeiro movimento pode ser caracterizado como sendo de cima para baixo, ou *top-down*, onde a camada que gerencia a cidade identifica e apresenta soluções para os problemas da cidade. Já o segundo movimento parte de baixo para cima, ou *bottom-up*, e vem representar a manifestação da própria sociedade diante dos problemas da cidade, em que o próprio cidadão toma a iniciativa de propor uma solução. Embora ilustrem vetores diferentes, tais movimentos não são excludentes, e podem, sim, serem complementares um ao outro.

Também é possível identificar dois canais que operam estas soluções: um que está amparado pela tecnologia e é predominantemente digital – o popular canal *online* – e outro que funciona a partir de meios físicos desprovidos de ambiente virtual ou de características digitais – o canal *offline*. Da mesma forma, são canais que podem se complementar trazendo ao cidadão diferentes dimensões de solução para um mesmo

\*Gabriel Gallina Jorge é Arquiteto e Urbanista, professor dos cursos de Arquitetura (Ulbra), Design Gráfico e Design de Interiores (Centro Universitário FADERGS), ORCID: <<https://orcid.org/0000-0002-4215-6375>>; Fabrício Farias Tarouco é Designer, professor da área de Design e Coordenador do Bacharelado em Design da UNISINOS. ORCID: <<https://orcid.org/0000-0002-1658-4456>>.

problema. É como se, estando a caminhar pela cidade em busca de um determinado endereço, resolvessemos nosso problema de navegação contando com um aplicativo para dispositivos móveis (*online*) ou apenas observando a sinalização identificativa das ruas (*offline*). É interessante observar que este aplicativo possa ter sido desenvolvido de maneira *top-down* ou *bottom-up*, da mesma forma que a sinalização de uma rua, que pode ser aquela padronizada e instalada pela prefeitura, como também pode ser uma placa, com letreiros artesanais, criada por algum morador do bairro.

Esta diversidade de combinações entre vetores, atores e canais é o que entendemos como novas dinâmicas que se abriram para a resolução dos problemas urbanos contemporâneos. Sendo assim, este artigo se propõe a fazer uma reflexão a respeito deste tema introduzido a partir da relação destas dinâmicas com aspectos de participação social representados pelo conceito de codesign. Neste sentido, propõe-se o protagonismo dos coletivos criativos como um fator facilitador destas dinâmicas. Através de uma pesquisa bibliográfica e documental, se define como recorte de observação o contexto da mobilidade urbana da cidade de Porto Alegre nos anos mais recentes, metrópole esta que conta com 1.409,351 mil habitantes, segundo dados do IBGE (2017), e é a capital do Estado do Rio Grande do Sul, Brasil.

## O direito à cidade

É fato que nossa necessidade de vida em sociedade coloca, cada vez mais, as cidades como facilitadoras das práticas econômicas e sociais (TAROUÇO, 2014). Neste sentido, é possível identificar um fenômeno atual que explora as dinâmicas entre a cidade e seus usuários, na qual modernas tecnologias da informação e comunicação assumem papel de facilitadores deste contato nas tomadas de decisão, colaborando na melhoria da capacidade de gestão da infraestrutura, no provimento de serviços aos cidadãos e, principalmente, na resolução de problemas complexos. Entende-se este aperfeiçoamento como característico de um novo paradigma decorrente da popularização do incremento tecnológico, que deram origem ao entendimento do emergente conceito de *idades inteligentes*. Tal denominação configura uma interpretação do já propagado conceito de *smart cities*, que Schaffers (2011) resume como laboratórios vivos que caracterizam ecossistemas de inovação urbana. Esta nova dinâmica é abordada por Tarouco, quando este diz que:

*A vida na metrópole acompanha o processo acelerado das transformações vivenciadas nas últimas décadas e, também, o dinamismo que essas transformações acontecem. São mudanças de paradigmas, mudanças culturais, socioeconômicas e principalmente tecnológicas, que implicam necessariamente uma readaptação do indivíduo em seu meio.* (TAROUÇO, 2014, p. 40)

Em seu livro *O direito à cidade*, o filósofo Henri Lefebvre reforça esta percepção ao dizer que “a cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento [...] portanto, ela muda quando muda a sociedade” (2011, p. 51). Nessa direção, Gehl defende a interpretação de uma *cidade viva*, conceito este na qual uma cidade emite sinais amistosos e acolhedores com a promessa de maior interação social, já que a simples presença de outras pessoas indicaria quais lugares são mais atrativos, ou não (GEHL, 2013).

Em se tratando das cidades, cada vez mais é possível perceber que, diante da falta de eficiência dos serviços públicos, da infraestrutura precária e do acesso difícil aos recursos, surge uma variedade de iniciativas vindas da comunidade envolvida em resposta a estas dificuldades recorrentes e cotidianas. Através de mobilizações com recursos próprios e processos colaborativos, a capacidade de agir dos atores locais vem sendo amplificada e aperfeiçoada. São novos movimentos e grupos que assumem o protagonismo e a responsabilidade de realização, ocasionando de maneira proativa uma própria governança local e alternativa. Este espaço vem sendo tomado por cidadãos que mobilizam processos coletivos e fundamentam o caminho da autogestão organizacional, ocupando assim uma lacuna deixada pelas formas tradicionais de gestão pública (MITRASINOVIC, 2016). Mais do que uma resposta à formalidade do sistema oficial, Lerner (2011) vê este acontecimento como uma manifestação de identidade, autoestima e sentimento de pertencimento, aspectos que estão intimamente ligados aos pontos de referência que as pessoas têm da sua própria cidade. “É um fator crucial de qualidade de vida, já que representa a síntese da relação entre o indivíduo e seu ambiente urbano”, argumenta Lerner (2011, p.39).

### **O problema da mobilidade urbana de Porto Alegre**

Quando se busca informações sobre as questões de mobilidade na cidade de Porto Alegre, percebe-se que há pouco mais de uma década e meia a cidade era modelo em transporte público de qualidade no Brasil, com prêmios e certificados recebidos que comprovavam o bom momento vivenciado. Com o passar dos anos, a Capital Gaúcha viu sua população crescer lentamente, conforme dados do IBGE, entretanto, o que se viu crescer efetivamente nesse contexto foi a frota automotiva, que levou ao total sufocamento das infraestruturas viárias atuais. De acordo com Panitz (2014), não é difícil entender o porque da compulsória duplicação de vias e da piora nos índices de poluição sonora e atmosférica, já que a média de emplacamentos de veículos na cidade se aproxima das 100 unidades por dia.

Para o autor, é preciso deixar claro que o transporte público é parte da mobilidade urbana, não um sinônimo. Outras questões, como as ciclovias, os espaços pedonais (destinado a pedestres), os estacionamentos públicos e privados, a moradia (e sua distância ao trabalho, escolas e serviços), bem como as centralidades e o mobiliário urbano, fazem parte desta complexa equação. Pode-se somar ainda a esta engrenagem: obras de infraestrutura, conexão e integração entre diferentes modais, legislação, prioridade em investimentos, interesses privados e políticos, entre outros.

No ano de 2012, com a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587), se passou a exigir que cidades com mais de 20 mil habitantes elaborem um Plano de Mobilidade Urbana até 2019, que deverá integrar os Planos Diretores Municipais. Nessa direção, Porto Alegre chegou a apresentar no ano de 2015 uma primeira versão de seu plano, que foi encaminhado à Câmara, mas não chegou a ser apreciado pelos vereadores. De acordo com Natusch (2018), o texto diagnosticava uma grande irracionalidade na distribuição da rede de transportes na Capital, com destaque para a falta de integração entre modais e a superposição de itinerários. Entre as propostas, constava a criação de um Plano Diretor de Passeios Públicos e de uma rede municipal e intermunicipal de transportes hidroviários, além de posicionar o metrô como prioridade naquele momento.

Com a constatação da lentidão e até congelamento das soluções offline, que tem, muitas vezes, a esfera governamental como protagonista, foca-se agora o olhar para o que as tecnologias móveis e os canais online disponíveis tem a oferecer para este contexto abordado.

### **A solução pelo canal *online***

Como se constata atualmente, a prerrogativa de soluções deixou de ser apenas da governança pública e passou a ser compartilhada com a sociedade envolvida, que inclui, além dos cidadãos, desenvolvedores de softwares, empreendedores locais, coletivos urbanos, entre outros. Soma-se a isso o avanço das tecnologias da informação e comunicação (TICs), que assumiram um papel importante ao facilitarem a identificação dos problemas, viabilizando soluções por meio de plataformas integradas e conectadas com o mundo. A mesma tecnologia da informação que mapeia as demandas e dinâmicas da cidade, além de abastecer seus gestores, também qualifica a vida do usuário final, o cidadão, que acessa este canal principalmente através de dispositivos móveis. Tarouco (2014) aponta a *smartphonização* das práticas urbanas e sociais como resultante daquilo que as cidades com plataformas tecnológicas integradas podem oferecer, já que há uma previsão de que em poucos anos praticamente todos os aparelhos de telefonia móvel serão *smartphones* (Abinee, 2013). Neste cenário, o protagonismo do cidadão comum emerge como propulsor das novas dinâmicas urbanas que objetivam a solução para os problemas da cidade.

Esta nova realidade não considera o indivíduo apenas como usuário do sistema, mas, também, como seu colaborador estratégico. Por meio de aplicativos para dispositivos móveis percebe-se que esta tecnologia vem proporcionar uma relação diferenciada do usuário com sua cidade, introduzindo novos hábitos e dinâmicas ocasionadas a partir de ambientes virtuais. Um exemplo desta lógica é a transformação percebida no serviço de taxis a partir da chegada dos transportes privados urbanos (título dado aos aplicativos Uber, Cabify e 99, além do pioneiro Easy Taxi), na qual os usuários podem fazer toda a intermediação, pagamento e avaliação do atendimento por intermédio de aplicativos móveis. Esse cenário é enriquecido por aplicativos de geolocalização e acompanhamento do trânsito, como o google *Maps* e o *Waze*, entre outros. O papel de colaborador estratégico dado a este cidadão se justifica porque todos os dados gerados por ele ajudam a qualificar o desempenho do sistema.

O amadurecimento tecnológico vem ampliar o panorama de possibilidades, promovendo aperfeiçoamentos e novas soluções que surgem a cada dia. Este contexto permite reinventar-se constantemente sem um processo único pré-definido, vindo o desenvolvimento de novos artefatos tecnológicos surgirem à medida que os problemas são compreendidos e explorados. Ou seja, diante dos problemas *capciosos* que as cidades apresentam, as TICs se posicionam como um recurso adequado ao momento atual na busca de soluções. É o que conclui Tarouco (2014) ao dizer que um determinado modo de ser vem emergindo nas observações extraídas destas interfaces, com novos hábitos sendo estabelecidos e antigas praticas sendo alteradas de forma recorrente. Esta transformação que a tecnologia possibilita não trata apenas das oportunidades que dela surgem, mas também dos problemas complexos que ela permite identificar e se propõe a resolver.

Retornando ao contexto da cidade de Porto Alegre, alguns aplicativos (*apps*) proporcionam outro patamar na relação do usuário com a cidade, quando tratamos de mobilidade urbana. Como exemplo, vemos a parceria entre a Prefeitura de Porto Alegre e uma startup israelense para adaptação e implementação do app Moovit, que possibilita consultar linhas de ônibus e horários em tempo real, além de traçar rotas virtuais até o ponto onde se quer chegar. Nesta mesma linha, a cidade também conta com o Poa Trânsito, um app que utiliza base de dados da EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre – para fornecer informações sobre ônibus, táxis, lotações e situação do tráfego em tempo real. Este app se mostra um pouco mais acessível, pois além do app também está disponível em uma plataforma online. Também utilizando a base de dados da EPTC, o cidadão portoalegrense conta ainda com o app MoveBus, que oferece ao usuário uma consulta rápida dos horários dos ônibus da cidade.

Notamos que, a cada dia que passa, novas soluções deste tipo são implementadas. Sabe-se que há aplicativos para encontrar vagas de estacionamento, assim como encontrar postos de gasolina, alugar carros, acessar serviços de mecânica 24 horas, oferecer e pedir caronas, etc. Recentemente, o aplicativo Uber disponibilizou em algumas cidades a possibilidade de viagens coletivas, na qual o motorista vai pegando passageiros (desconhecidos entre si) pelo caminho, diminuindo o custo da viagem e mantendo o veículo sempre em circulação.

### **A solução pelo canal *offline***

Diante deste horizonte cada vez mais informatizado parece que seguimos em um caminho digital sem volta, no qual a inovação passará a acontecer principalmente por meios relacionados à já mencionada *smartphonização* da sociedade. Porém, é importante considerar que, quando se faz referência a inovação, não se está falando apenas de seu vetor tecnológico, mas, também, sobre métodos e processos que estão sendo revisitados. Se por um lado presenciamos a rápida estruturação de uma cidade digital com todo ganho de performance e ampla participação que a tecnologia possibilita, por outro lado também se observa um fenômeno igualmente impactante que são as intervenções urbanas praticadas por coletivos ativistas. É interessante observar que estes não exigem, necessariamente, altos investimentos característicos e embarcados de tecnologia. São, inclusive, mais acessíveis de serem postos em prática.

Ao propor soluções alternativas, de baixo custo e com considerável impacto social no território, o canal *offline* abordado aqui tem sua relevância cada vez mais reconhecida no contexto atual, pois assume outro lado da revolução participativa que a tecnologia vem ajudando a construir. São ações igualmente alinhadas ao conceito da *cidade criativa*, que se alicerça na capacidade da cidade de encontrar dentro de si própria e de sua comunidade a solução para seus problemas. Se o caminho digital se mostra inevitável, este meio não-tecnológico também pode ser considerado como seu paralelo necessário, sem haver exclusão ou sobreposição de um ao outro. Afinal, ambos respondem em diferentes níveis à necessidade das comunidades de solucionar de maneira criativa e independente suas dificuldades. A grande diferença entre estes dois meios parece estar na tangibilização das ações *offline*, que fazem ver de maneira mais evidente – ou pessoal – o envolvimento e a participação social. Mitrasinovic (2016) observa e reforça esta característica ativista das comunidades atuais, destacando o papel dos criativos

que trabalham taticamente nos centros urbanos e comunidades potencializando sua capacidade de auto-organização e resolução de problemas.

Uma destas iniciativas ocorreu recentemente no espaço público da cidade de Porto Alegre, tendo o grupo criativo *Shoot The Shit* como promovedor desta ação. Este grupo identifica necessidades e propõe intervenções coletivas para resolver problemas sociais-urbanos. O *Shoot The Shit* elabora intervenções físicas diretamente no território, que são notadas pela simplicidade de sua execução e flexibilidade de implementação ou replicação. Nestas ações, são percebidos aspectos coletivos, colaborativos e de co-criação para atingir resultados com grande presença e impacto social.

Uma ação de grande impacto do grupo foi o projeto chamado '*Que Ônibus Passa Aqui?*'. Esta iniciativa partiu de um problema ocasionado pela falta de informação nas paradas de ônibus existentes: ao chegar em uma parada, os usuários do transporte coletivo não sabem quais linhas de ônibus passam por ali. A solução proposta pelo grupo foi a aplicação de adesivos nos postes existentes das paradas de ônibus com a pergunta "Que Ônibus Passa Aqui?", e um espaço em branco para as pessoas preencherem, colaborativamente, o nome das linhas que passam naquele local (Figura 1).

**Figura 1:** Intervenção 'Que Ônibus Passa Aqui?' em ponto de ônibus de Porto Alegre. Fonte: Grupo Criativo *Shoot the Shit*. Março, 2018.

Ao buscar uma solução de maneira informal, o grupo acabou provocando discussões na comunidade e evidenciando a dificuldade do governo em lidar com este problema.





**Figura 2:** A nova sinalização das paradas, elaborada pela Prefeitura. Fonte: Grupo Criativo *Shoot the Shit*. Março, 2018.

Depois de uma certa polêmica sobre a manutenção ou retirada destes adesivos, encarados como um ato de vandalismo pela Prefeitura, a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) oficializou o projeto e iniciou um processo de sinalização de aproximadamente 300 pontos de ônibus de Porto Alegre no formato e layout criado pelo grupo (Figura 2). É interessante destacar que este mesmo projeto já foi replicado em mais de 30 cidades com o mesmo problema.

Neste caso observado, seria lógico concluir que problemas de informação e identificação na cidade poderiam ser resolvidos com projetos de sinalização eficiente, desenvolvido por algum designer e implementado pela própria administração pública através de tramitação convencional, assim como ocorre em diversas cidades do mundo. Entretanto, a ausência de um sistema de sinalização satisfatório na maioria das cidades brasileiras abre espaço para se questionar o interesse ou a eficiência deste processo formal na realidade contemporânea, com tantas demandas que as cidades têm. Seria através de maneiras alternativas e criativas que poderíamos solucionar tais problemas, mesmo que parcialmente, sem ter que passar pela iniciativa ou o autorização do poder público? Entende-se que este parece ser um caminho para a sociedade atual. Talvez pela descrença nos meios tradicionais em resolver as questões da cidade em virtude das múltiplas demandas existentes, ou pelo estímulo da agilidade vivenciada no plano virtual, o fato é que uma necessidade de agir vem emergindo cada vez mais.

### **A construção de um processo colaborativo coletivo**

Considerando as contribuições que as áreas projetuais - como o Design, a Arquitetura, as Engenharias e as TICs - vem dando para a configuração das cidades contemporâneas, sendo elas responsáveis muitas vezes por inúmeras transformações na paisagem



destes lugares, é possível constatar que as mesmas são constantemente desafiadas a desenvolverem soluções criativas para os incontáveis problemas enfrentados cotidianamente pelos moradores e usuários dos grandes centros urbanos. Sendo assim, o design colaborativo - ou *codesign* - surge neste ambiente introduzindo o caráter projetual, tão necessário para a qualificação destes contextos, além de implementar transformações ocasionadas pelo uso da criatividade na forma de superar as carências reais de um território, sem uma dependência do poder público.

Entendendo a responsabilidade que as áreas projetuais e criativas tem com as cidades, Manzini (2011) estabelece uma relação entre o design e a capacidade humana de usar o senso crítico para reconhecer uma situação desfavorável e usar a criatividade para repensá-la e transformá-la em algo melhor. Se a contribuição deste segmento já é percebida na criação e desenvolvimento das plataformas virtuais (*online*), seu papel é um tanto diferente no meio *offline*, já que os participantes tornam-se responsáveis por observar, compreender e, especialmente, traduzir os inúmeros pontos de vista das partes envolvidas, tendo ainda que promover a coesão necessária do processo colaborativo das iniciativas que visam melhorias para a cidade.

Pelo viés estratégico das áreas criativas, toda solução traz um complexo sistema de relações colaborativas entre vários aspectos e atores, formas estas de colaboração que não são fáceis e, geralmente, não acontecem espontaneamente, mas como resultante de uma ação intencional (MANZINI, 2003). Após a identificação de um problema e de quais atores devem estar envolvidos na solução deste, o papel do designer no processo de cocriação é bastante relevante pelo fato de tornar as alternativas de solução visíveis. Esta capacidade de amplitude no trato e entendimento do problema traz objetividade a estas relações participativas, pois uma das mais importantes questões no desenvolvimento de soluções sustentáveis é precisamente sobre cooperação e parcerias implementadas. É por isso que Manzini (2003) discute como trazer a multiplicidade de atores focados em um mesmo objetivo, e como se pode facilitar a geração de visões compartilhadas. Lembrando que no contexto das cidades, os atores são inúmeros.

Nesta situação de lidar com diferentes atores, Mauri (1996) aponta que o coletivo pode não ser um ambiente de uniformidade e coincidência de pontos de vista, embora exista no grupo uma desejável convergência para um determinado fim. Porém, é justamente no tensionamento e discussão dos dissensos que se abrem novos caminhos. Destaca-se aqui, portanto, uma relação entre o processo coletivo e a inovação. Conforme Edquist (2006) o processo coletivo é tido como um dos pontos fortes de um sistema de inovação em razão do seu processo de aprendizagem e interdisciplinaridade: se produz conhecimento ou combina de novas maneiras o conhecimento existente através de perspectivas de diferentes disciplinas. Trazendo esta abordagem que relaciona a inovação como uma das resultantes da complexidade do processo coletivo, Mauri ainda coloca que:

*O projeto, cujo elemento constituidor é a abertura ao possível, ao tornar-se do mundo, é, portanto, proposto como possibilidade, como evento aberto a uma nova ordem de conexões. Dentro desta concepção, a inovação tem a valência de ser aquilo que é capaz de abrir novos horizontes e perspectivas diferentes marcando uma descontinuidade em relação ao existente.* (MAURI, 1996, p.29)

Considerando que o já citado caos da mobilidade urbana em Porto Alegre é um evento aberto, com múltiplos atores envolvidos e em contínuo crescimento, impõe-se como desafio da coletividade a necessidade de encontrar soluções criativas que tragam respostas a situação existente, também comum a outros centros urbanos. Em Porto Alegre, há duas iniciativas significativas em andamento que tentam integrar coletivos e mentes criativas, trata-se dos projetos Vila Flores e Distrito C. No primeiro deles, o Vila Flores é um complexo arquitetônico formado por 3 edificações e um pátio que abriga diversas funções, sendo espaço para a realização de atividades socioculturais (coordenadas pela Associação Cultural Vila Flores), bem como espaço de trabalho de dezenas de artistas e empreendedores criativos (os residentes) e ambiente de aprendizado. O projeto arquitetônico ainda prevê, futuramente, apartamentos para moradia temporária, com lojas, cafeteria e memorial. Por sua vez, o Distrito C busca posicionar-se como um Polo de Economia Criativa, do Conhecimento e da Experiência, sendo constituído no momento por 82 artistas e empreendedores, que se localizam em grande parte do lado oeste do bairro Floresta, ao lado do Centro Histórico e dos bairros Independência e Moinhos de Vento, ao sul do chamado “4º Distrito” de Porto Alegre. Ambos, se destacam por serem ambientes criativos propícios para uma integração dos canais e iniciativas *online* e *offline* já discutidos aqui, e que podem ser considerados como um modelo ideal de funcionamento em virtude da diversidade que carregam frente a complexidade que os problemas modernos se apresentam.

Observamos então que designers, projetistas e criativos estão inseridos neste contexto como provocadores e ativadores dos atores envolvidos, orquestrando-os a partir de um processo de criação coletiva que objetive melhorias de uma determinada situação. Partir do entendimento de um problema e chegar até uma solução adequada passa pelo diálogo entre estes atores e os possíveis desdobramentos que se apresentam a partir disso. Entender tais pontos, compreender estas conexões, enxergar e fazer os outros também enxergarem um caminho comum é tarefa que, conduzindo este processo colaborativo, potencializa possibilidades e pode atingir resultados de relevância, significado e inovação. Assim, o papel estratégico do design no contexto das cidades passa também por incentivar e apoiar a produção social local, estabelecendo condições de cooperação que favoreçam a ação conjunta (MITRASINOVIC, 2016). Pode-se dizer então que a principal contribuição do design estratégico é justamente a organização contínua destas relações, objetivando uma evolução sustentável e que seja de proveito de todos os implicados neste processo, em que as soluções partam preferencialmente da sociedade para sua governança. Para Franzato *et al*, “as competências técnicas de design transformam-se em plataforma transdisciplinar que sustenta a convergência dos especialistas e dos demais atores que integram essa produtiva rede de colaboração” (FRANZATO *et al*, 2015, p.174).

### Considerações finais

Para Landry, uma cidade criativa deve se posicionar assim por completo, de modo transversal a todos os campos, muito além das indústrias criativas ou da presença massiva de uma classe criativa (LANDRY, 2011, p.10). Se é desejável que floresça uma responsabilidade compartilhada impulsionada pela inventividade inerente de sua comunidade, não se pode então minimizar o papel dos coletivos criativos como atores e catalisadores desta mudança. Quando se almeja chegar um dia a utopia de Landry, este caminho passa inevitavelmente pelo protagonismo dos processos de

cocriação. Desde o mapeamento e detecção das oportunidades até a organização da diversidade de agentes e interesses, a contribuição de todos os envolvidos deve ir muito além da criativa proposição projetual. Este olhar é necessário para guiar as comunidades a encontrarem as respostas aos desafios que as cidades lhes apresentam de forma recorrente.

Iniciativas que promovem a inovação social convergem com a noção de design participativo, caracterizando-os como processos altamente dinâmicos, de funções criativas e proativas em que o designer tem papel estratégico, como mediador e facilitador das atividades coprojetais complexas a serem promovidas e orientadas (MANZINI, 2007). Para Meroni “é surpreendente ver quantas pessoas aparentemente comuns são capazes de fazer do extraordinário algo possível, quando lhes é dada a oportunidade” (MERONI, 2007, p.9). A autora ainda identifica nestas comunidades criativas características comportamentais como visão não retórica da realidade, atitude positiva e alegre, e um espírito corajoso e empreendedor. É o que Landry aponta ao dizer que “para ser criativa, a cidade requer mudanças de mentalidade, criando condições para que as pessoas se tornem agentes da transformação ao invés de vítimas dela, como uma experiência vivenciada” (LANDRY, 2011, p.14).

Esta predisposição dos cidadãos para encontrar um novo caminho de resolver seus problemas abre frente para diversas manifestações, sejam elas *online* ou *offline*, ou uma combinação de ambas, que seria o mais apropriado nos tempos atuais. Seu caráter informal mostra que as cidades tem condições de reinventarem-se permanentemente, como um laboratório a céu-aberto e em atividade incessante.

## Referências bibliográficas

- ABINEE, *Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica*. Disponível em <<http://www.abinee.org.br>> Acesso em janeiro de 2013.
- EDQUIST, Charles. *Systems of Innovation, perspectives and challenges*. The Oxford Handbook of Innovation, Capítulo 7. Oxford UK: Ed. Jan Fagerberg, David C. Mowery, e Richard R. Nelson, 2006.
- FRANZATO, Carlo et al. Inovação cultural e social: design estratégico e ecossistemas criativos *in Design estratégico para a inovação cultural e social*. FREIRE, K. (org). São Paulo: Ed Kazuá, 2015.
- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 2ª ed. São Paulo. Editora Perspectiva S.A., 2013.
- LANDRY, Charles. *Cidade criativa: a história de um conceito*. in REIS, A; KAGEYAMA, P. Cidades criativas: perspectivas. São Paulo: Ed Garimpo de Soluções, 2011.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2011.
- LERNER, Jaime. *Qualquer cidade pode ser criativa*. in REIS, A; KAGEYAMA, P. Cidades criativas: perspectivas. São Paulo: Ed Garimpo de Soluções, 2011.
- MANZINI, Ezio. *Sustainably everyday: scenarios of urban life*. Milano: Edizioni Ambiente, 2003.
- \_\_\_\_\_. *A laboratory of ideas: Diffuse creativity and new ways of doing in* MERONI, A. Creative communities. Milano: Ed POLI.Design, 2007.
- \_\_\_\_\_. *Making things happen: Social innovation and design*. Working Papers. Aalto University, 2011.

MAURI, Francesco. *Progettare progettando strategia*. Milano: Masson SPA, 1996.

MERONI, Anna. *Creative communities: People inventing sustainable ways of living*. Milano: Ed POLI.Design, 2007.

MITRASINOVIC, Miroslav. *Concurrent urbanities: designing infrastructures of inclusion*. New York: Routledge, 2016.

NATUSCH, Igor. *Plano de Mobilidade Urbana não decola na Capital*. Jornal do Comércio. Porto Alegre, 14 de Fevereiro de 2018. Disponível em <[http://jcrs.uol.com.br/\\_conteudo/2018/02/geral/610910-plano-de-mobilidade-urbana-nao-decola-na-capital.html](http://jcrs.uol.com.br/_conteudo/2018/02/geral/610910-plano-de-mobilidade-urbana-nao-decola-na-capital.html)>

PANITZ, Lucas. *A insustentável dureza (e imobilidade) de Porto Alegre*. Observatório de Mobilidade, 2014. Disponível em <<https://observatoriomobilidade.wordpress.com/2014/02/06/a-insustentavel-dureza-e-imobilidade-de-porto-alegre/>>

SCHAFFERS, Hans et al. *Smart Cities and the Future Internet: Towards Cooperation Frameworks for Open Innovation*. In: J. Domingue et al. (Eds.), *The Future Internet, Lecture Notes in Computer Science*, Springer, Vol. 6656, pp 431-446, 2011.

SHOOT THE SHIT. Disponível em <<http://www.shoottheshit.cc>>. Acesso em Março de 2018.

TAROUÇO, Fabricio. *A metrópole comunicacional que emerge dos aplicativos para dispositivos móveis*. Tese (Doutorado em Comunicação) PPG Ciências da Comunicação. Unisinos, São Leopoldo, 2014.

WEISS, Marcos; BERNARDES, Roberto.; CONSONI, Flávia. *Cidades inteligentes como nova prática para o gerenciamento dos serviços e infraestruturas urbanas: a experiência da cidade de Porto Alegre*. *Urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana* (set/dez), 2015.

Recebido [Mar. 19, 2018]

Aprovado [Jul. 01, 2018]