

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS – UNISINOS
UNIDADE ACADÊMICA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM *DESIGN*
NÍVEL MESTRADO

ANEROSE PERINI

DESIGN ESTRATÉGICO PARA A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL
POR BICICLETA EM PORTO ALEGRE

Porto Alegre

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

P445d Perini, Anerose.
Design estratégico para a mobilidade urbana sustentável por
bicicleta em Porto Alegre / Anerose Perini. – 2015.
122 f.: il ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale dos Sinos,
Programa de Pós-Graduação em Design, Porto Alegre, 2015.
Orientador: Prof. Dr. Fabio Parode.

1. Design Estratégico. 2. Mobilidade Urbana. 3. Porto Alegre. I. Título.
II. Parode, Fabio.

CDU 711.24

Ficha catalográfica elaborada no Setor de Processamento Técnico da Biblioteca
Dr. Romeu Ritter dos Reis

ANEROSE PERINI

**DESIGN ESTRATÉGICO PARA A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL
POR BICICLETA EM PORTO ALEGRE**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, pelo Programa de Pós-Graduação em Design Estratégico da Universidade do Rio dos Sinos – UNISINOS.

Orientador: Prof. Dr. Fabio Parode.

Porto Alegre

2015

A minha família,
que sempre incentivou os estudos e empreitadas.

AGRADECIMENTOS

Os meus sinceros agradecimentos ao meu professor e orientador, Fábio Parode, ao coordenador do mestrado, Filipe Campelo, e aos demais professores do Programa de Pós-graduação (PPG) em Design, por toda troca de conhecimento em seminários, palestras, *workshops* e artigos.

Também gostaria de agradecer à biblioteca da Unisinos, a todos os funcionários da Universidade e às generosas pessoas e organizações que aceitaram participar da presente pesquisa, compartilhando as suas histórias e seus conhecimentos.

Sou muito grata a todas as pessoas que fizeram parte desta caminhada, mas em especial minha família, *nonno* Ary e *nonna* Jandyra, e minha mãe, Vera Regina, que sempre colocaram os estudos como critério mais valioso para a formação do caráter. Sou muito grata também a minha irmã e grande amiga, Morgana, e meu companheiro, Mateus, que sempre me deram forças para conquistar meus sonhos e torná-los realidade.

Também agradeço aos meus amigos e familiares, por compreenderem minha ausência nesses dois anos de estudo e muito trabalho, além de muitas vezes me confortarem por ferramentas tecnológicas que nos deixavam mais próximos, mesmo estando distantes (*Facebook*, *Skipe* e *Whatspp*). Agradeço, em especial, às Divas, às Princesas e GDTEs que fizeram parte desta história, ao irmão Bonifácio e às Bandeirantes por toda a inspiração, e à turma do mestrado 2013 e sua sincera amizade.

A todos, minha gratidão!

“As oportunidades se manifestam
a partir de diferentes combinações de três elementos básicos:
a existência [...] *das tradições*;
a possibilidade de utilizar [...] *uma série de produtos, serviços ou infraestruturas*;
a existência *de condições sociais e políticas favoráveis* [...] o desenvolvimento de uma criatividade difusa”.

Manzini (2008, p. 65).

RESUMO

Este trabalho parte da premissa de que o design pode incorporar iniciativas sustentáveis para colaborar com inovações sociais e, por inserir-se em tal eixo de pesquisa, trará a problemática da mobilidade urbana na cidade de Porto Alegre. Ao focalizar o Design Estratégico e suas contribuições para organizações que atuam no âmbito do transporte sustentável de tração humana, a presente pesquisa tem como objeto de estudo iniciativas urbanas de organizações horizontais - associações e grupos autorais - para a cidade anteriormente mencionada. Sendo assim, o recorte teórico delinea-se dentro do escopo do Design Estratégico na perspectiva da inovação social e cultural. Esta pesquisa possui caráter qualitativo e parte da abordagem exploratória, com o objetivo geral de compreender ações e práticas relacionadas às organizações horizontais que disseminam a cultura da mobilidade urbana sustentável em Porto Alegre a partir do ciclismo e da resignificação da bicicleta no perímetro urbano central. O Design Estratégico é abordado aqui como principal viés, que levará a reflexões fundamentais sobre a sociedade contemporânea no que diz respeito à cultura da sustentabilidade. Para isso, são desenvolvidas entrevistas semiestruturadas que possibilitam, por meio da interpretação dos discursos dos respondentes, criar cenários futuros para as ações estratégicas das organizações entre 10 e 20 anos.

Palavras-chave: Design estratégico. Mobilidade urbana. Inovação social e cultural. Resignificação. Organização horizontal.

ABSTRACT

This study starts from the premise that design can incorporate sustainable initiatives to collaborate with social innovations, and due to its insertion in such research, will reflect the issue of urban mobility in the city of Porto Alegre. By focusing on the Strategic Design and its contributions to organizations that work in the field of human-powered sustainable transport, this research has the object of study urban initiatives of horizontal organizations - associations and authorial groups - to the city previously mentioned. Thus, the theoretical framework is outlined within the scope of the Strategic Design from the perspective of Social and Cultural Innovation. This research has qualitative character, was developed from an exploratory approach and its main goal was to understand the actions and practices related to horizontal organizations that disseminate the culture of sustainable urban mobility in Porto Alegre by cycling and the resignification of the use of bikes within its central urban area. The Strategic Design is treated here as the main bias that will lead to fundamental reflections on contemporary society with regard to the culture of sustainability. For this, semi-structured interviews are developed allowing through the interpretation of speeches of respondents, the creation of future scenarios for the strategic actions of organizations from 10 to 20 years.

Keywords: Strategic Design. Urban mobility. Social and cultural innovation. Resignification. Horizontal organization.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Planta de Porto Alegre ano 1772.....	16
Figura 2	Macrozona 1 de Porto Alegre	24
Figura 3	Cultura e sustentabilidade por estímulos sociais.....	50
Figura 4	Mapa de ação.....	54
Figura 5	Polarização do DOS.....	59
Figura 6	Manifestação de ciclistas.....	64
Figura 7	Bicicleta <i>Ghost Bike</i> do “mais amor, menos motor”	65
Figura 8	Pontos de distribuição de bicicletas <i>Bike POA</i>	67
Figura 9	Cenário para ação das organizações.....	93

LISTA DE QUADRO

Quadro 1	Design e Design Estratégico.....	44
Quadro 2	Eixos de pesquisa e temáticas do desenvolvimento teórico.....	52
Quadro 3	Projetos das organizações horizontais.....	62

LISTA DE SIGLAS

ACPA	Associação dos Ciclistas de Porto Alegre
BDTD	Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CMMAD	Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas
CO ₂	Dióxido de Carbono
DOS	<i>Design Orienting Scenarios</i>
EMUDE	<i>Emerging user demands for sustainable solutions</i>
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
GPEM	Gerência de Planejamento e Estudos de Mobilidade
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IMS	Índice de Mobilidade Sustentável
KPMG	<i>Cutting Through Complexity</i>
MEC	Ministério da Educação e Cultura
MOBICIDADE	Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
ONG	Organização não governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PIB	Produto Interno Bruto
PPG	Programa de Pós-graduação
PSS	Sistema-Produto-Serviço
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre
SAMBA	Transportes Sustentáveis para o Perímetro Urbano
SeMob	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SINAENCO	Sindicato da Arquitetura e da Engenharia
TRI	Transporte integrado
UNFCCC	<i>United Nations Framework Convention on Climate Change</i>
USP	Universidade de São Paulo
UVA	Radiação ultravioleta A
UVB	Radiação ultravioleta B

SUMÁRIO¹

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 Contextualização	14
1.1.1 Estado da arte: mobilidade urbana sustentável por bicicleta.....	19
1.2 Justificativa	24
1.3 Recorte de pesquisa	26
1.4 Objetivos	26
1.4.1 Objetivo geral.....	27
1.4.2 Objetivos específicos.....	27
1.5 Perguntas de pesquisa	27
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	29
2.1 Design e Design Estratégico	29
2.1.1 Metaprojeto.....	34
2.1.2 Cenários.....	37
2.1.3 Produto-sistema-serviço para o Design Estratégico.....	39
2.1.4 Organização horizontal para o Design Estratégico.....	40
2.2 A cultura do “cuidar”	44
2.2.1 O uso e seu significado.....	47
2.2.1.1 O desejo do <i>Slow</i>	48
3 MÉTODO	51
4 ANÁLISE	60
4.1 Organizações horizontais em Porto Alegre para a mobilidade urbana por bicicleta	60
4.1.1 A bicicleta como ícone de sustentabilidade para a sociedade contemporânea...	62
4.1.2 A bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre.....	66
4.1.3 Iniciativas urbanas.....	68

¹ Este trabalho foi revisado de acordo com as novas regras ortográficas aprovadas pelo Acordo Ortográfico assinado entre os países que integram a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), em vigor no Brasil desde 2009. E foi formatado de acordo com o Manual da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - UNISINOS.

4.2 Análise do discurso.....	71
4.2.1 Organização.....	78
4.2.2 Sustentabilidade.....	80
4.2.3 Significação e o uso.....	85
4.2.4 Cultura.....	86
4.3 Construção de cenários.....	91
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	101
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
REFERÊNCIAS.....	110
APÊNDICES E ANEXO.....	115

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa faz um breve relato sobre como se constitui a cidade de Porto Alegre e os problemas para a saúde e para a mobilidade urbana, que acabam por afetar a qualidade de vida na cidade. Com o crescente aumento da frota de veículos, vê-se deteriorar o meio ambiente por causa da poluição do ar e da utilização inconsciente dos meios de transporte individuais automotores. Com as preocupações sobre sustentabilidade e como se estruturará a sociedade de Porto Alegre nos próximos anos, optou-se por abordar a bicicleta como meio de transporte sustentável no perímetro central da cidade.

A bicicleta, na cidade de Porto Alegre, teve ascensão gradual positiva nos últimos anos. Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, é um meio de transporte de pulsão humana, que deve transitar no tráfego e em vias de rolamento juntamente com os veículos automotores. Para isso, os municípios responsáveis pela integração desse modal de transporte devem planejar e garantir segurança aos seus usuários. Existe também o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, constituído no ano de 2005 pelo governo federal. Mediante isso, foi traçado no ano de 2007 e aprovado no ano de 2009 o Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) de Porto Alegre para a mobilidade urbana. Tal plano visa a “incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, dotando a cidade de instrumentos e infraestrutura eficazes para a implantação de uma rede ciclovitária que propicie segurança e comodidade para o ciclista” (PORTO ALEGRE, 2014?).

O PDCI de 2009 prevê a construção de 495 km de ciclovia, mas até o ano de 2014 foi construída média de 20 km. Com a falta de políticas públicas que reforcem a inserção da bicicleta como modal de transporte sustentável na cidade, esta pesquisa busca, por meio do Design Estratégico, compreender a complexidade da cidade e quais as iniciativas em prol do uso da bicicleta no perímetro urbano central.

Para isso, abordam-se duas associações de ciclistas da cidade: a Associação de Ciclistas de Porto Alegre (ACPA) e a Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MOBICIDADE), que visam a incorporar a bicicleta como meio de transporte na cidade para melhores condições de vida no perímetro urbano.

Portanto, a presente pesquisa será dividida da seguinte forma:

Capítulo 1: Introdução – apresenta o contexto urbano que delinea a pesquisa e a relevância científica do tema para o Design Estratégico. Também busca delinear o problema de pesquisa com perguntas pertinentes que auxiliem no seu desenvolvimento.

Capítulo 2: Fundamentação teórica – relata os conceitos de Design e Design Estratégico, metaprojeto, bem como as ferramentas de Design Estratégico para o agir estratégico das organizações. Também trata da significação decorrente do uso da bicicleta e dos valores emocionais de acordo com a cultura em que está inserida, com base nas influências de iniciativas oriundas dos movimentos sociais. A partir dessas mudanças será discutido o movimento *slow* e de que forma a bicicleta pode ser inserida na cultura da sustentabilidade.

Capítulo 3: Método de pesquisa – nessa seção serão descritos os métodos de pesquisa e as técnicas de coleta de informações relevantes que melhor se adéquam ao problema de pesquisa.

Capítulo 4: Análise – nessa seção discute-se a bicicleta no perímetro central, o incentivo dessa forma de locomoção no perímetro central, os cenários possíveis para a atuação estratégica das organizações não governamentais (ONGs) e as possibilidades de projetos para que o modal seja potencializado nas vias urbanas. Além disso, nas seções e subseções seguintes são apresentadas as análises das organizações com base em seus estatutos e entrevistas em profundidade semiestruturadas. Também são analisadas e categorizadas essas entrevistas com os nichos de entrevistados, com a proposição de formular categorias e subcategorias a partir dos discursos dos entrevistados. O intuito é gerar possibilidades de cenários futuros para o agir estratégico em Porto Alegre para a mobilidade urbana sustentável por meio da bicicleta.

Capítulo 5: Resultados e discussão – apresenta os resultados da pesquisa.

Capítulo 6: Considerações Finais – finalmente são expostos os limites da pesquisa e as contribuições para o Design Estratégico.

1.1 Contextualização

As transformações do ecossistema acontecem rapidamente no cenário mundial, o que colabora para os grandes impactos sofridos pela natureza, causando esgotamento de recursos renováveis na atmosfera, nas águas, nos solos e extinguindo espécies de seres vivos. Os problemas ambientais irreversíveis são basicamente potencializados pelas emissões de dióxido de carbono (CO₂), que alteram a atmosfera da Terra, influenciando nas mudanças climáticas que tendem a ameaçar a sobrevivência das espécies.

Morin (2010) aborda em sua obra “Para onde vai o mundo?” que o futuro nasce do presente, mas que existe certa dificuldade de se ver e se pensar o presente para se construir

um futuro melhor. Se dependesse apenas da evolução de uma causalidade linear, esse poderia ser facilmente predizível, mas como são multicasualidades de fatos e acontecimentos, não se tem certeza do que poderá acontecer no amanhã. Com isso, viu-se a necessidade de tentar prever o futuro e construir iniciativas para o melhor desenvolvimento humano e sustentável, pois é preciso minimizar os impactos humanos no ecossistema e manter a integridade global do sistema vivo. Brundtland (1991) afirma que o desenvolvimento consciente é um processo de transformação cultural para a exploração dos recursos, de forma sábia, para um futuro melhor.

No que se refere ao desenvolvimento sustentável, a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), criada pela Organização das Nações Unidas (ONU), propõe melhores maneiras para se chegar a tal objetivo. Para isso, lançou o documento conhecido como “Nosso Futuro Comum” (*Our Common Future*, coordenado por Brundtland). O documento trata de assuntos ligados ao futuro da humanidade, do ecossistema e da sustentabilidade, além de propor estratégias para auxiliar nos processos de desenvolvimento sustentável com base nas mudanças políticas dos países quanto ao próprio progresso, bem como às relações desses países com os impactos sobre o desenvolvimento das nações. Entre os principais objetivos desse documento estão o crescimento renovável; entendimento das necessidades humanas essenciais de emprego, alimentação, energia, água e saneamento; conservação e melhoria na base dos recursos; reorientação à tecnologia e administração de riscos; inclusão do meio ambiente na economia para tomada de decisões. (BRUNDTLAND, 1991).

Uma vez que são necessárias mudanças no meio sociocultural, deve-se considerar que toda ação gera efeitos, que devem ser elaborados com prudência para não gerar problemas colaterais irreversíveis. (BONSIEPE, 2011). Ao seguir o mesmo vértice de pensamento de Bonsiepe, comunidades e governos podem promover melhores condições de vida urbana, para gerar um real desenvolvimento sustentável da sociedade. Para isso, no ano de 1992 surgiu a Convenção – Quadro das Nações Unidas sobre mudanças climáticas (*United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC*), na qual teve início a proposta de estabelecer medidas aceitáveis de poluição e reduzir os índices de emissão de CO₂ em 5% dos países de elevada renda e maior desenvolvimento. (SAMUELSON; NORDHAUS, 2005, p. 247).

Nesse contexto atual, em que o desenvolvimento econômico está interligado ao sociocultural e ambiental, são necessárias mudanças nos hábitos cotidianos para salvar o ecossistema. Ao adotar premissas mais sustentáveis de consumo e qualidade de vida, pode-

se influenciar população, governos, indústrias e empresas a desenvolverem a consciência sustentável².

As mudanças sociais e econômicas buscam satisfazer de forma estratégica as necessidades de uma população. Ao propor melhor desenvolvimento territorial, sustentável e humano, surgem ações para suprir as necessidades básicas e melhorar a qualidade de vida da sociedade e seu desenvolvimento no perímetro urbano. Touraine (2011) articula sobre o crescimento das cidades e seu desenvolvimento adverso como risco mortal, uma vez que a dispersão de gases poluentes na atmosfera acelera os efeitos nocivos. Segundo o autor, o aumento da temperatura e o descongelamento das geleiras fazem com que sejam repensados os modos de produção e consumo, que até então eram identificados como “progresso”. (TOURAINÉ, 2011, p. 55).

Com isso, vê-se que o momento presente deve ser analisado cuidadosamente para se traçar um futuro promissor para a sociedade, no que concerne às suas vivências e preocupações cotidianas. No contexto de desenvolvimento humano, tem-se o exemplo da capital do estado do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. Por ser uma cidade fundada em 1772 (Figura 1), possui estrutura antiga em suas vias urbanas e disposição. No último censo, constatou-se que o índice populacional é de aproximadamente 1.500.000 habitantes e a densidade é de 2.837,52 hab./km².

Figura 1: Planta de Porto Alegre ano 1772



Fonte: Chaves e Vidal (2012).

² Entende-se por consciência sustentável a preocupação com o ecossistema e o desenvolvimento dos seres vivos. Baseia-se na redução do consumo, produção e aquisição de produtos com maior qualidade, valor cultural e emocional e redução de resíduos para a produção industrial.

De acordo com estudos do Sindicato da Arquitetura e da Engenharia (SINAENCO) (PENSANDO JUNTO O FUTURO DAS NOSSAS CIDADES, 2012?), estima-se que cerca de 90% da população do Brasil viverão em aglomerados urbanos dentro de oito anos. Para que as cidades possam suportar de forma sustentável tal crescimento, é preciso repensar o planejamento urbano, seus limites estruturais e como irá se constituir a sociedade nesse curto espaço de tempo. Também se constatou que a infraestrutura da capital gaúcha não comporta o aumento de habitantes e do índice de veículos automotores que vem acontecendo no perímetro central nos últimos anos. Com isso, os problemas se acumularam nas últimas décadas em virtude da falta de organização prévia e da ausência de uma visão mais integrada à cidade e seu entorno.

Hoje, Porto Alegre já possui um dos mais altos índices de veículos motorizados do país e, segundo a *Cutting Through Complexity* (KPMG), o problema não é a posse do carro, mas o uso irracional que se costuma fazer dele no Brasil. Caso tal fator persista, é possível que cidades sem boa estrutura e que não sejam repensadas sofram com problemas urbanos graves. Diante disso, futuras dificuldades urbanas são consideradas inevitáveis em grandes cidades de países em desenvolvimento. Lipovetsky (2011) realça que podem existir centros urbanos aspirados para o futuro que deverão ter aspectos tanto de qualidade de vida, de transporte coletivo, quanto de estética e de bem-estar. Segundo o mesmo autor (2011, p. 172):

A extensão dessas megacidades transforma o problema dos transportes em uma aposta importante das políticas da cidade. É o cotidiano das pessoas que se acha diretamente afetado, e o sentimento da qualidade de vida passa muito pela qualidade dos transportes oferecidos aos usuários.

Nesse contexto de forte consumo, de mau uso dos bens e de poluição do meio ambiente, deve-se repensar o futuro, quais os destinos do uso errado dos artefatos e o que pode acarretar de transformações no ecossistema de forma irreversível (MANZINI, 1990).

Pode-se perceber que o mau uso dos meios de transporte automotores contribui para a poluição do ar nas cidades, potencializando a causa de problemas no trânsito, congestionamentos e doenças pulmonares na população. Com o crescimento acelerado do número de automóveis nas grandes cidades e o alto índice de poluição causado por eles, até 2050 a principal forma de morte prematura será por câncer de pulmão (MALERBI, 2011), o que se dará em nível global. Além disso, os países em desenvolvimento são identificados como os mais vulneráveis a esses males.

Algumas mudanças de consumo e uso são referentes às definições culturais de valor sobre as coisas, como são propostas por Geertz (1997), quando expõe o “senso comum” que “gera, produz, articula” como proveniente da natureza da cultura. Já para Touraine (2011), as relações e entendimentos sociais, a fim de impor ou recuperar experiências humanas da “cultura e de seus valores” (TOURAINÉ, 2011, p. 49), estão na cultura em si.

No contexto apresentado, fica claro que há necessidade de mudança imediata na capital do Rio Grande do Sul para o melhor desenvolvimento humano da cidade e do meio ambiente. Para isso, são importantes estratégias sustentáveis por parte dos governos, a fim de ajudar os habitantes das cidades a se relacionarem com a mobilidade urbana por meio da bicicleta como um meio de colaborar para a melhora da saúde pública, centrado no uso consciente e sustentável desse meio de transporte.

Embora não se possa afirmar que há ações massificadas no governo gaúcho para promover as mudanças necessárias no perímetro urbano, percebe-se um movimento oriundo dos cidadãos, organizações autorais e ONGs. Lipovetsky (2011) afirma que esse tempo hipermoderno em que vivemos é marcado pelos direitos humanos, movimentos humanitários e ONGs transnacionais. O autor reconhece que existe o senso de responsabilidade com as gerações futuras e há a sensibilização ecológica e interesse pelo desenvolvimento duradouro. Com essa mudança nas relações de vida e consumo, aparecem movimentos beneficentes, de engajamento humanitário, bem como trabalhos de ONGs que beneficiam o desenvolvimento do equilíbrio individual e em grupo. (LIPOVETSKY, 2011).

Esses movimentos beneficentes em prol da qualidade de vida da sociedade tendem a influenciar os fenômenos sociais no âmbito urbano, com ações sustentáveis que colaboram para o equilíbrio do planeta. Ao reduzir o consumo e a produção de resíduos, para assim dispor de um futuro melhor, sustentável, saudável e tranquilo, solidificam-se na sociedade as iniciativas urbanas autorais, que podem ser comparadas às comunidades criativas retratadas por Manzini (2008) e Meroni (2008a).

Os mesmos autores tratam desse estilo de vida como uma mudança no modo em que os indivíduos, sozinhos ou em comunidades, agem para resolver problemas cotidianos e criar novas oportunidades de desenvolvimento. Um dos exemplos citados por Manzini (2008), Meroni (2008a) e Cipolla (2008) é a inovação social guiada por mudanças de comportamento sustentáveis. Diante desse vértice comportamental aparece o movimento

“*slow*”³, que contribui para a construção de uma sociedade mais ecológica e sustentável, com melhor qualidade de vida e altos valores de convívio emocional entre os indivíduos. Tudo isso pode vir a inspirar organizações colaborativas, iniciativas autorais ou ONGs a desenvolverem produtos com esses mesmos fins.

Por estarmos em um mundo globalizado, com inúmeras informações e ações que se modificam continuamente, são necessárias estratégias para projetar tais mudanças. Com o intuito de compreender os estilos de vida que se estabelecem no perímetro urbano e suprir as necessidades de locomoção para uma vida mais saudável e sustentável, surgem técnicas para interpretar essa nova realidade. Com base nos conhecimentos trazidos pelo Design Estratégico, tem-se a finalidade de compreender como se consolida a cultura da mobilidade urbana sustentável na capital gaúcha, quais as principais iniciativas e quais as organizações que favorecem a disseminação da cultura da bicicleta e da sustentabilidade para os estilos de vida em Porto Alegre. Para isso, é necessário buscar estudos e publicações sobre o Estado da Arte da Mobilidade Urbana Sustentável por bicicleta.

1.1.1 Estado da arte: mobilidade urbana sustentável por bicicleta

A história da bicicleta percorre desde os estudos sobre transmissão por corrente, de Leonardo da Vinci, e do desenvolvimento de diversos veículos de duas e quatro rodas nos séculos XV e XVI e seu movimento composto de alavanca, entre outros dispositivos. Para Gomes Filho (2003), a bicicleta teve início como meio de transporte no ano de 1790, “quando o conde Sivrac da França idealizava o *celerifer* (celerífero), veículo primitivo de duas rodas interligadas por uma ponte de madeira em forma de cavalo e acionado por impulso alternado dos pés sobre o chão” (GOMES FILHO, 2003, p. 60). Mas existem estudos que comprovam que na realidade o conde francês nunca existiu, não passa de um personagem factóide e os desenhos e descrições sobre a invenção da bicicleta são uma fraude. O verdadeiro inventor, segundo o Serviço Social da Indústria (SESI, 2012), foi o alemão Karl Friedrich Drais von Sauerdrönn, Barão de von Drais. O veículo de tração humana foi apresentado ao público em 1817. Em 1818 o modelo foi patenteado e aperfeiçoado pelo inglês Dennis Johnson e rapidamente o modelo virou moda em Londres, graças ao marketing desenvolvido por Johnson (SESI-SP, 2012).

³ O *Slow Life* enfatiza pontos como a sustentabilidade, desaceleração e aumento de tempo ocioso, mais saudável, o bem-estar individual e coletivo.

Na época da revolução industrial, segundo Serviço Social da Indústria (São Paulo) (2012):

[...] o homem queria andar mais depressa, correr, saltar e voar, o surgimento da bicicleta foi sintomático. Nada poderia simbolizar melhor do que a bicicleta a independência de movimentos do ser humano e sua ânsia por mudanças, associadas a um poderoso artifício tecnológico da era, o retrato acabado da nova era. Funcionava como símbolo idealizado de liberdade (SESI-SP, 2012, p.12).

Nos anos que procederam, o modelo foi sendo modificado e mais bem desenvolvido para o uso. Conhecida por ser a primeira fábrica de bicicletas do mundo proveniente da França, a Companhia Michaux começou a produzir esse artefato no ano de 1875 e no ano de 1989 a bicicleta chegou ao Brasil. (GOMES FILHO, 2003).

A bicicleta, um meio de transporte popular, com o tempo foi remodelada para atender seus usuários e vem sendo utilizada até hoje. No Brasil, segundo a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), a frota desse veículo no final de 2005 era de 75 milhões de unidades, utilizadas como meio de transporte por 53% da frota (BRASÍLIA, 2007, p. 27), sendo o Brasil a sexta maior frota do mundo de bicicletas, atrás apenas da China, Índia, EUA, Japão e Alemanha.

Nos países em desenvolvimento da América Latina, em comparação ao Brasil, é exposto o caso da cidade de Bogotá, na Colômbia, que tem a maior malha cicloviária em menor território, e Santiago, no Chile, que tem crescente número de ciclistas a cada ano. Conforme Bertoldi (2005), para que as cidades sejam sustentáveis e consigam desenvolver a mobilidade urbana por meio da bicicleta, é necessário rever o uso do artefato e os benefícios que esse tipo de transporte pode proporcionar. Para isso, o autor reconhece que é necessário rever o uso do automóvel no cotidiano e garantir a segurança e bem-estar dos ciclistas em seu deslocamento diário. Ações diferenciadas que privilegiam esse meio de transporte podem ser incorporadas às cidades e a suas estruturas. Citam-se como exemplos os locais seguros para estacionar as bicicletas, ciclofaixas alternativas e a possibilidade de utilizar outros meios de transporte coletivo, e a integração entre eles, com sistemas de suporte para o artefato.

Entretanto, a imagem mais forte, e predominante no seio da sociedade, é ainda de que bicicleta é meio de transporte da população de baixa renda. É preciso compreender, porém, que a bicicleta constitui o veículo preferencial para amplas parcelas do operariado brasileiro (BRASÍLIA, 2007, p. 65).

Muitos modelos já apropriados por outros países servem de exemplo para a sinalização e adequação de tráfego para que os ciclistas andem ao lado dos carros. (BERTOLDI, 2005). Mas, segundo o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (BRASÍLIA, 2007), a maioria dos acidentes de trânsito ocorre em países em desenvolvimento, por falta de sinalização adequada, infraestrutura reduzida ou inadequada e da alta velocidade dos veículos motorizados.

Mediante isso, para o presente estudo é necessário compreender como a mobilidade urbana sustentável por bicicleta acontece na zona central da cidade de Porto Alegre. Assim sendo, foi realizada a busca preliminar com levantamento de dados das fontes: Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e Portal de Periódicos Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior/ Ministério da Educação e Cultura (CAPES/MEC), que contêm o maior número de estudos recentes. A busca foi efetuada sobre o tema mobilidade urbana sustentável com a bicicleta como meio de transporte, nas áreas de interesse do Design e Design Estratégico.

Apurou-se na base de dados da BDTD que em Porto Alegre existem poucos estudos na área de Design ou Design Estratégico, mas nenhum de relevância para o tema apresentado. Para a Mobilidade Urbana Sustentável são apresentados os casos pertinentes às áreas de Arquitetura, Engenharias, Geografia, como em cidades como Uberlândia, Goiânia, Curitiba, Goiás e Salvador. Em Porto Alegre existe o estudo de Machado (2010) sobre o Índice de Mobilidade Sustentável (IMS) para avaliar a qualidade de vida urbana. Trata-se de estudo de caso da região metropolitana de Porto Alegre (RMPA) realizado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

O estudo de mestrado de Machado (2010) propõe o desenvolvimento de um IMS para representar os principais impactos da mobilidade para a sustentabilidade e qualidade de vida urbana. Esse índice foi aplicado em 10 municípios da região metropolitana de Porto Alegre, relevando os planejamentos urbanos e a gestão de mobilidade para a região, para, assim, identificar as prioridades de planejamento urbano regional.

Outro estudo em Porto Alegre é o de Mascarello (2005), da área de Engenharia, que busca compreender o desenvolvimento urbano de Porto Alegre, no bairro Teresópolis. A pesquisa tem como objetivo empreender a preservação do cenário urbano, natural e sociocultural. Tem também a visão do plano diretor que respeite as características da cidade valorizando e preservando os aspectos peculiares existentes e os significados compreendidos pela sociedade, que conferem qualidade ao ambiente urbano.

Já Dalpian (2013), em sua dissertação de mestrado sobre o mercado atual, da área de Administração, busca compreender o ambiente e as alternativas de estilo de vida que surgem na contemporaneidade, oposto ao consumo ou sua resistência ao consumo. O estudo passa-se em Porto Alegre nos eventos mensais do Massa Crítica e tem como objetivo analisar o evento em seu contexto e as características que se contrapõem aos valores de consumo vigentes, à maior ligação com a sustentabilidade, à comunidade e ao capital social intrínseco às bicicletas e aos participantes do movimento.

Na área de Geografia, a dissertação “Embaralhando as pernas: diferentes visões da bicicleta como forma de mobilidade urbana”, de Lopes (2009), busca analisar, por meio de bibliografia com foco no autor Lefebvre, o desenvolvimento das políticas públicas no Rio de Janeiro de 1990 a 2009, para o desenvolvimento do plano diretor ciclovitário. Também faz o levantamento de discursos, propostas e práticas de movimentos sociais acerca do tema e as tensões dialéticas para contribuir com o debate acerca do direito à cidadania. (LOPES, 2009).

Na plataforma Portal de Periódicos CAPES/MEC, existem ao todo cinco estudos sobre o tema mobilidade urbana sustentável por bicicleta. O primeiro, que aparece com relevância no Portal, é do ano de 2009 e faz revisão bibliográfica sobre o meio ambiente e transportes e propõe o uso de bicicleta como o meio de educação ecológica, como veículo limpo. O artigo “Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta” pertence à área de Ciência Ambiental.

Já o estudo da área de Administração do ano de 2013 propõe a discussão de desafios e soluções sobre a mobilidade urbana e traz exemplos de São Paulo e Paris como metrópoles para o estudo. Outro estudo da mesma área referencia a cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul, e seu desenvolvimento sustentável por meio da bicicleta inserida para a mobilidade urbana. Também releva a importância das políticas públicas e o ambiente sociocultural e as bicicletadas como forma de protesto, tensões e conflitos desse meio de transporte inserido na sociedade.

Na área de Engenharia aparece o estudo quantitativo aplicado a grupos focais de alunos da Universidade de São Paulo (USP) de São Carlos. O estudo, do ano de 2013, tem como objetivo investigar as barreiras, motivações e estratégias que poderão promover a mobilidade sustentável de alunos da instituição. Outra pesquisa, próxima do citado anteriormente, pertence à área de Arquitetura e Urbanismo, é de 2012 e traz como problemática o planejamento, a mobilidade e o adensamento urbano para aplicação do estudo de caso do Distrito da Barra Funda de São Paulo. Tem como objetivo qualificar e

quantificar as relações por meio de aplicação dos conceitos teóricos, estratégias e indicadores de mobilidade urbana.

Fora desses bancos de dados citados anteriormente, ainda existe o estudo referente às comunidades de prática do Design Estratégico da Unisinos, que envolve o ciclismo e grupos de prática de ciclistas da cidade de Porto Alegre, realizado por Rossetto. Porém, o foco desse trabalho é em processos, aprendizado e reflexão na ação a partir do Design, o que distancia dos objetivos de pesquisa do presente estudo.

Do montante de dissertações, artigos científicos e periódicos na busca preliminar sobre mobilidade urbana sustentável por bicicleta não foi defrontada alguma fonte de estudos vinculada às áreas de Design ou Design Estratégico. Com isso, a presente investigação passa a ser diferenciada e ter como lacuna de pesquisa o seguinte objetivo geral: “compreender de que forma o Design Estratégico pode contribuir para a promoção da mobilidade urbana sustentável por meio da bicicleta na cultura do trânsito de Porto Alegre a partir de organizações horizontais”.

Por ser uma pesquisa do Design Estratégico, ajuda a entender e articular as mudanças de comportamentos sociais e a implantação de novos sistemas de serviços para a sociedade e para as organizações. O agir estratégico é uma tática ativada pelo Design, com múltiplos autores que podem utilizar instrumentos da área para pesquisar tendências sociais, novos produtos e materiais, criar cenários, aprimorar ou inovar produtos e serviços. Por ter em suas competências o “ver”, “prever” e “fazer ver”, o Design Estratégico possibilita, por meio de suas ferramentas, propor cenários futuros para o entendimento das mudanças contextuais, sociais e ambientais, em curto ou longo espaço de tempo, com a proposta de gerar novas soluções qualitativas e inovadoras.

Por Porto Alegre ser a capital e a maior cidade do Rio Grande do Sul, poderá servir de exemplo para que as práticas sociais e de implantação de inovações ligadas à mobilidade urbana sejam apropriadas por outras cidades em desenvolvimento no estado. Tem-se a pretensão de auxiliar, a partir do Design Estratégico, no desenvolvimento de organizações horizontais para a inovação social e cultural na região central da cidade por meio da mobilidade urbana sustentável pela bicicleta. Para isso será necessário agir de forma estratégica ao utilizar ferramentas de Design Estratégico e assim possibilitar a configuração de cenários futuros para Porto Alegre nos próximos 10 a 20 anos e *insight* para projetos de Design para a cultura da sustentabilidade para a disseminação do ciclismo em Porto Alegre.

1.2 Justificativa

A importância do tema “Design Estratégico para a mobilidade urbana sustentável por bicicleta em Porto Alegre” parte das premissas apresentadas anteriormente no contexto e, ainda, das mudanças causadas por uma busca de estilos de vida com melhor qualidade no perímetro urbano. A atuação de iniciativas urbanas, organizações autorais e ONGs que disseminam o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável na cidade de Porto Alegre é de grande importância, pois contribui para o fortalecimento de novos estilos de vida na capital gaúcha e visa à inovação social e cultural por meio de iniciativas colaborativas em prol da sociedade.

A cidade de Porto Alegre possui maior número de circulação de veículos automotores em seu cotidiano na zona central⁴ (Figura 2). Em consequência disso, a ONU e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) tem em suas bases de dados informações pertinentes para esta pesquisa, como, por exemplo, o número populacional, número de veículos, além do tempo que a população demora para chegar ao trabalho diariamente, propiciando, em decorrência disso, elevado índice de poluição atmosférica.

Figura 2: Macrozona 1 de Porto Alegre



Fonte: Prefeitura municipal de Porto Alegre, Secretaria do Planejamento Municipal.(S/N. p.25)

⁴ A Zona Central de Porto Alegre é conhecida como uma Macrozona 1 de 9 Macrozonas da cidade. A região de interesse engloba o território compreendido pelo Centro Histórico e sua extensão até a III Perimetral, constituindo a área mais estruturada do município, com incentivo à miscigenação e proteção ao patrimônio cultural, constituída por 18 bairros e, segundo a Prefeitura de Porto Alegre, possui o total de 273.477 habitantes.

O último censo da cidade revela representativa densidade populacional e uma frota de veículos automotores e utilitários composta de 747.844, sendo aproximadamente dois habitantes por veículo automotor e utilitário. Esses veículos poluentes liberam CO₂ para a atmosfera, o que pode afetar a qualidade de vida da população. Segundo o IBGE, a média de locomoção diária varia entre seis minutos e uma hora do domicílio para o trabalho. Mediante isso, percebe-se que a situação do perímetro urbano da capital necessita de mudanças, e uma das possibilidades é o uso de modais de mobilidade sustentáveis.

A mobilidade urbana sustentável feita por meio do uso de bicicletas acaba por influenciar na qualidade de vida na parte central de Porto Alegre, pois tende a diminuir os índices de poluição do ar. Em virtude de ser a maior cidade do Rio Grande do Sul, a capital gaúcha não possui desenvolvimento urbano condizente com desenvolvimento humano saudável e sustentável. Como proposto no Índice das Cidades Verdes (2010, p. 77), Porto Alegre tem significativo espaço para a melhoria dos índices de emissão CO₂, além de transporte e governança ambiental, o que lhe coloca, nessas categorias, abaixo da média geral do Índice das Cidades Verdes da América Latina.

Por ter altos índices de emissão de CO₂ (sendo essa a principal fonte de poluição da cidade), a prefeitura de Porto Alegre, por meio do Decreto nº 18.529 de janeiro de 2014, propôs tornar a cidade mais ciclável. Sendo assim, por intermédio da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), regulamentou a implantação de bicicletários⁵, com o objetivo de incentivar e facilitar o uso da bicicleta como meio de transporte diário. Com isso, é possível construir-se uma mudança de paradigma cultural em relação à bicicleta como meio de transporte sustentável, inserida como modal de transporte, com seu uso incentivado por iniciativas urbanas, organizações autorais, ONGs e políticas públicas em prol da bicicleta, tornando possível a ressignificação desse artefato na cultura da sustentabilidade.

Um dos exemplos trazidos para este estudo, que dialoga com o uso da bicicleta, é o comentário do diretor-presidente da EMBARQ Brasil, Luís Antônio Lindau. Ele acredita que a cidade pode tornar-se um exemplo para o Brasil ao incentivar o uso das bicicletas por meio de ações e melhorias estruturais, para, assim, fortalecer o posicionamento das bicicletas na sociedade. “Hoje a bicicleta representa entre 2% e 3% do modal de transporte não motorizado, mas esse percentual pode alcançar índices como os europeus, em torno de 20%”. (EMBARQ BRASIL, 2011).

⁵ Bicicletário são conhecidos como estacionamentos para bicicletas.

1.3 Recorte de pesquisa

Para o desenvolvimento desta investigação foram destacadas as seguintes necessidades de delimitação:

- a) optou-se por realizar a pesquisa social de âmbito exploratório e de natureza qualitativa;
- b) ao estabelecer critérios e métodos de avaliação para contribuir com a perspectiva do Design Estratégico, parte-se da premissa de que a compreensão do contexto local é necessária para se traçar as necessidades da sociedade e reconhecer seus problemas;
- c) considerou-se que há constante preocupação com o futuro do planeta, o que resulta em propostas de mudanças na qualidade de vida da sociedade por meio da redução do consumo e produção de resíduos, com políticas mais sustentáveis que beneficiem a saúde da população urbana;
- d) com isso, objetiva-se mapear organizações horizontais⁶, localizadas na zona central da cidade, envolvidas com a disseminação da bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre e as iniciativas urbanas autorais, desenvolvendo, a partir dos conceitos e ferramentas do Design Estratégico, cenários futuros;
- e) objetiva-se gerar *insights* a partir dos cenários desenvolvidos para Porto Alegre, para a ação das organizações horizontais e não governamentais, com atuação em diversos contextos.

1.4 Objetivos

O tema desta dissertação de mestrado é: “Design Estratégico para a mobilidade urbana sustentável por bicicleta em Porto Alegre”. Com isso, propõe-se a compreender como o Design Estratégico poderá contribuir para a inovação social e cultural em Porto Alegre a partir do uso da bicicleta inserida como meio de transporte para mobilidade urbana sustentável na zona central da cidade.

⁶ Organização horizontal para essa pesquisa baseia-se nas premissas de Manzini (2008), descrita como organização aberta, colaborativa, com poder descentralizado - não-hierárquico -, uma organização também conhecida por promover em sua estrutura a forma organizacional “*peer-to-peer*”.

Problema de pesquisa: partindo do pressuposto da complexidade do panorama central de Porto Alegre, compreender como agem e quais são as iniciativas urbanas de organizações horizontais que impactam diretamente na mudança da cultura do trânsito, tendo como mote o uso da bicicleta como modal de transporte sustentável para, assim, criar cenários futuros de como essa prática poderá perpetuar-se como cultura do trânsito da cidade.

1.4.1 Objetivo geral

O objetivo geral do trabalho é compreender de que forma o Design Estratégico pode contribuir para a promoção da mobilidade urbana sustentável por meio da bicicleta na cultura do trânsito de Porto Alegre a partir de organizações horizontais.

1.4.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos deste trabalho propõem:

- a) Identificar e descrever as organizações horizontais que disseminam a cultura da mobilidade urbana sustentável, a partir da bicicleta, em Porto Alegre.
- b) Descrever quais são as iniciativas colaborativas que disseminam o uso da bicicleta em Porto Alegre e, assim, relatar como acontece o processo de ressignificação da bicicleta como veículo alternativo em Porto Alegre.
- c) Discutir de que forma o Design Estratégico, nas práticas organizacionais, pode promover a inovação social e cultural.
- d) Propor cenários futuros que correspondam aos estilos de vida decorrentes da cultura da bicicleta.

1.5 Perguntas de pesquisa

As perguntas de pesquisa que norteiam o presente trabalho são:

- a) No contexto de Porto Alegre, como as iniciativas colaborativas podem contribuir para a mobilidade urbana sustentável e os estilos de vida decorrentes do uso da

bicicleta e como a bicicleta adquire significados decorrentes da cultura da sustentabilidade?

- b) Como as ferramentas do Design Estratégico podem contribuir para o desenvolvimento da inovação social e cultural para a cultura da sustentabilidade em Porto Alegre?

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A presente fundamentação teórica é constituída por subseções que embasam a pesquisa bibliográfica e fundamentam a pesquisa contextual. Sob a perspectiva do Design Estratégico são abordados conceitos e ferramentas que são de grande importância para as organizações. Primeiramente, na subseção Design e Design Estratégico, tem-se a distinção das disciplinas. Posteriormente, são aprofundados os conceitos e ferramentas do Design Estratégico para as organizações. Também nesta seção serão atendidos dois dos objetivos específicos de pesquisa, citados anteriormente.

2.1 Design e Design Estratégico

Para atender aos objetivos desta dissertação, é necessário compreender as premissas do Design e do Design Estratégico. O Design, em seu sentido mais amplo, desenvolve-se sob a perspectiva do projeto e as práticas projetuais (BONSIEPE, 2011), agindo basicamente a partir de bases para definir problemas que podem ser resolvidos. Quando o processo de Design se dá no ângulo de um problema, é necessário que seja desenvolvido um conjunto de atividades para delineamento do princípio do projeto, sua pesquisa e, por fim, sua execução. O Design tem como característica a habilidade de criar novos efeitos de sentido para os artefatos.

Buchanan (2001) define o Design como um campo que exige definições descritivas e/ou formais para a proposta de projeto. Ambas as definições servem como propósitos estratégicos e táticos para a pesquisa e desenvolvimento de produto. Essas definições identificam uma única proposta importante e sugerem que sejam explorados seus detalhes em maior profundidade. Ao saber qual é a finalidade do projeto, o designer aparece como elemento essencial, pois possui o conhecimento tácito. Já as definições formais tendem a identificar vários problemas para resolvê-los todos juntos em uma formulação equilibrada e única; esse processo é mais voltado para o desenvolvimento na criação industrial, caracterizando-se pelo conhecimento explícito.

Com a combinação de procedimentos intuitivos ao definir um projeto de Design, podem-se utilizar dois tipos de conhecimento (tácito e explícito), citados por Buchanan (2001) e reafirmados por Teixeira (2001). Para o autor, os designers analisam e sintetizam novos conceitos de produtos e podem ser baseados em valores que são conhecidos como: estéticos, funcionais, de satisfação do usuário e criativo. Os valores estéticos são a

autoexpressão do designer que carregam atributos formais que tendem a apresentar, em sua forma, cor e estilo, signos que promovem a identificação imediata com os usuários.

Quanto aos valores mencionados, o funcional é o principal para o Design. Ele se estabelece como a funcionalidade sobre os produtos por meio de processamento de informações de material, função, característica, capacidade e potencial. Já o valor da satisfação do usuário deve ser composto a partir dos valores entendidos por ele. Nessa linha, o Design desempenha o papel de facilitador no desenvolvimento de produtos que sejam significativos do ponto de vista do usuário. Por último, o valor criativo representa o resultado dos processos de criatividade. Esse resultado é organizado por meio de processos de informação e de execução na concepção de novos produtos para, assim, gerar conceitos, originalidade e singularidade no que é oferecido ao consumidor.

Segundo Buchanan (2001), o "[...] *design is the human power of conceiving, planning, and making products that serve human beings in the accomplishment of their individual and collective purposes*"⁷. (BUCHANAN, 2001, p. 9). Esses “poderes do Design” para o planejamento e pesquisa, mesclados com a criatividade, servem para suprir necessidades dos usuários e fazem parte da concepção do projeto. O poder do Design adotado no sentido de estratégia pode vir a aprimorar o desenvolvimento de produtos e serviços dentro da organização para se ter, assim, melhor desenvolvimento do produto.

Lockwood (2010) afirma que o pensamento de Design é necessário em uma organização, pois para gerar inovação de produtos e serviços são necessárias mudanças na cultura da empresa, nos processos de negócios e na construção de valores. Os processos-chave de desenvolvimento e pesquisa de produtos e serviços, sistemáticos e/ou operacionais devem ser desenvolvidos para a organização de acordo com as necessidades dos usuários e as demandas do mercado. Essas estratégias da organização poderão ser integradas ao plano de ação da organização e aos princípios do Design para os negócios.

Buchanan (*apud* LOCKWOOD, 2010) considera que o Design tem quatro poderes: a comunicação para criar sinais e símbolos para os usuários em massa; a construção para criar objetos tradicionais da indústria do Design; a interação, como ações e comportamentos das pessoas e como afetam o desenvolvimento do Design; e a organização, que considera o Design no cenário organizacional, ambiental, sistêmico e cultural. De forma similar, o Design é proposto por Morelli (2002) e Zurlo (2010) por meio da dimensão do sistema para a compreensão de necessidades dos usuários adaptadas à

⁷ Design é um poder humano de conceber, planejar e fazer produtos que servem os seres humanos na realização de seus propósitos individuais e coletivos (BUCHANAN, 2001, p. 9, tradução nossa).

cultura de projeto ao Design, o sistema/produto/serviço, característicos do Design Estratégico.

As abordagens do Design Estratégico partem de estratégias, assim como as guerras ou jogos. Esse termo, segundo Erlhoff e Marshall (2008), é utilizado na organização como estratégia competitiva de ação no mercado o “[...] Design Estratégico visa a promover o desempenho e a eficiência da empresa aos olhos de seus criadores, consumidores e concorrentes”⁸. (ERLHOFF; MARSHALL, 2008, p. 373). A competência essencial do Design Estratégico é a organização ser capaz de ter vantagens competitivas e de integrar, transformar e expandir formas de conhecimento de todos os envolvidos, a fim de aplicá-las em todos os processos. Com o desenvolvimento da organização, é necessário que as estratégias de Design considerem as demandas e as características do mercado em que está inserida, a fim de alcançar os objetivos de negócios, especialmente em relação ao seu crescimento e às demandas dos clientes.

Erlhoff e Marshall (2008) enfatizam que, além da estratégia, é necessário que se leve em conta o desenvolvimento sustentável de uma sociedade e de uma ampla gama de relações que vão além da busca de objetivos corporativos tradicionais. O Design Estratégico está integrado à interpretação da sociedade e à possibilidade de projetar bens e serviços. A integração do produto/sistema/serviço (PSS) é o que traz novas experiências e possibilidades de iniciativas inovadoras para a organização agir. O agir estratégico é uma tática ativada pelo Design que, segundo Zurlo (2010), quando colocada em prática por múltiplos atores, por meio de métodos e ferramentas próprias do Design Estratégico, pode, a partir do seu desenvolvimento de pesquisa, auxiliar na inovação de produtos e serviços.

O PSS proposto por Morelli (2002) é um dos termos essenciais que melhor definem o contexto da cultura da atividade de projeto para o Design. O PSS refere-se à prática que atende às necessidades dos usuários em diferentes perspectivas de mercado. O autor afirma que o PSS está inserido no contexto complexo do mercado global na era da tecnologia da informação e conduz as organizações a não entregarem apenas produtos, mas também serviços aos seus consumidores.

Com mais interação entre usuários, Design e serviços, o PSS adquire características próprias em sua execução. Isso pode vir a compor sua estética perante a cultura, a sociedade, a economia e as tecnologias (MORELLI, 2002) e é ponto importante para a produção de determinado bem ou na concepção de um serviço. Esses produtos de Design

⁸ “[...] *strategic design is intended to promote the performance and efficiency of a company in the eyes of its designers, consumers, and competitors alike*”. (ERLHOFF; MARSHALL, 2008, p. 373).

levam tempo para adquirir uma forma mais “usável”, adaptável ou agradável a certo nicho de mercado. Nessa questão é importante relevar também que produtos existem no tempo e no espaço e que serviços são processos que existem em determinado tempo.

O Design Estratégico tem em suas dimensões a necessidade de compreender a circunstância de ação e estratégias para agir em determinada situação, objetivando alcançar melhores resultados e obter reconhecimento de valor. Esse agir estratégico ativado pelo Design permite compreender a totalidade de ações e reações dentro de um sistema complexo. Essa complexidade se reflete nos sistemas de informações cada vez mais amplos, disponíveis no cotidiano e de fácil acesso para a informação. O foco da organização desses sistemas está centrado na tomada de decisão, no melhor aproveitamento de oportunidades e no tempo certo. Para pensar e agir estrategicamente deve-se estar inserido na cultura da organização, o que pode ser representado por um modelo que reflete, em parte, a identidade de um grupo e seu posicionamento perante a sociedade. Isso pode ser apropriado na visão, missão, valores, filosofia e princípios da organização. (ZURLO, 2010).

Lockwood (2010), de forma similar a Zurlo (2010), apresenta o Design Estratégico como uma perspectiva para clarear e definir as estratégias de ação dadas pelas necessidades de mercado e expõe o “*triple botton line*” (LOCKWOOD, 2010, p. 91), que engloba fatores de ordem econômica, social e de pontos de vista comportamentais. Da mesma forma, Zurlo (2010) manifesta essas necessidades de compreensão dos usuários para o desenvolvimento de um sistema/produto: “[...] trata-se de aspectos culturais ligados a elementos materiais e imateriais, a símbolos, a rituais específicos que são próprios de toda atividade humana e que se concretizam no estilo, interno, que a organização decide se dar”. (ZURLO, 2010, p. 3).

A partir do conhecimento do Design Estratégico, pode-se compreender que sua utilização propõe agregar mais riqueza de valores e significados percebidos pelos usuários em relação à empresa. O Design Estratégico possibilita compreender as mudanças que acontecem com rapidez no mundo, cada vez mais complexo, com suas capacidades de ver, prever e fazer ver (ZURLO, 2010).

Tais capacidades são apresentadas por Zurlo (2010) como as particularidades de um agir estratégico para o Design. A capacidade de “ver” é o que o designer entende sobre o que o rodeia, são aspectos de observação dos fenômenos que vão muito além do que se apresenta. Para essa capacidade é importante compreender o mundo complexo, as dimensões sistêmicas da sociedade e organizações e os *frameworks* culturais. São filtros

que atribuem realidade de conhecimento social e cultural, construído pelo tempo onde está inserido.

A capacidade de “prever” é descrita por Zurlo (2010) a partir do que se observa, relacionada a potenciais para interpretar e antecipar futuros possíveis. Com a sensibilidade de compreender mudanças e comportamentos socioculturais, possibilita-se a orientação estética para o desenvolvimento de cenários futuros. Já a capacidade de “fazer ver” é a base do agir estratégico, pois em virtude de “ver”, “prever” e “fazer ver” é possibilitado o aparecimento do projeto e sua realização.

No presente estudo, as capacidades do Design Estratégico são relevantes, uma vez que podem vir a ajudar na consolidação dos grupos autorais e suas iniciativas urbanas para um agir estratégico visando à mobilidade sustentável e aos estilos de vida decorrentes desta. A capacidade de “ver” poderá relacionar-se ao desenvolvimento da população do perímetro urbano de Porto Alegre nos últimos anos, bem como com o surgimento de iniciativas para a cultura da sustentabilidade na cidade.

No presente estudo, a capacidade de “prever” objetiva antecipar futuros possíveis e, para tal, é necessária a utilização de ferramentas do Design Estratégico a fim de projetar inovações de acordo com a configuração local e a partir do uso de cenários como técnica estratégica para a atuação dos coletivos urbanos na cidade. Segundo Zurlo (2010, p. 11), “o Design estratégico não faz ver somente cenários futuros possíveis, mas usa esta sua capacidade para organizar e tornar compreensíveis os dados de contexto com suporte das escolhas”.

Com a possibilidade de compreender o assunto e as iniciativas urbanas para projetar cenários futuros com efeitos de sentido que possam ser absorvidos pela cultura, o Design e suas ferramentas podem produzir novos significados e propostas de valor relevantes para o estudo. Com isso, a capacidade de “fazer ver” será uma das táticas estratégicas para agir de acordo com as iniciativas urbanas, que possam se perpetuar na sociedade ao gerar inovação social e cultural no perímetro urbano de Porto Alegre.

Por ser o Design Estratégico, como proposto por Zurlo (2010), um sistema aberto que pode ser interpretado e articulado por diversos pontos de vista transdisciplinares, com o objetivo de compreender a fenomenologia e a riqueza de expressões da cultura e suas características recorrentes, o processo de compreender as expressões da cultura e como acontecem essas iniciativas urbanas ocorre por meio do metaprojeto. Trata-se de uma reflexão na ação que antecede a execução do projeto e tem como principal função contribuir com novas ideias e perspectivas inovadoras sobre os atributos do produto.

Ao compreender os eixos de formulação do Design Estratégico, podem-se utilizar na etapa metaprojetual os principais elementos do estudo para compreender a sociedade, a cidade e os fenômenos urbanos. O metaprojeto habilita o uso da “reflexão” sobre as formas de estilo de vida e o cenário local, como uma proposta para gerar novas soluções qualitativas e inovadoras para a sociedade.

É relevante saber as necessidades urbanas para que se possa desenvolver cenários futuros para, assim, propor uma reflexão sobre sustentabilidade e novos estilos de vida. Com isso, pode-se sugerir o desenvolvimento de valores e significados para artefatos de Design e/ou serviços com a finalidade de gerar inovação para essa nova sociedade, em processo de consolidação.

2.1.1 Metaprojeto

A partir da complexidade que se apresenta na contemporaneidade, o metaprojeto vem servir como suporte possível na elaboração dos conteúdos da pesquisa para a complexidade. Segundo Morin (2011), a complexidade é como um tecido, um complexo conjunto “[...] de constituintes heterogêneas inseparavelmente associadas: ela se coloca no paradoxo do uno e do múltiplo”. (MORIN, 2011, p. 13).

Sendo assim, pode-se referenciar o metaprojeto como a reflexão sobre o processo do projeto para compreender a complexidade contemporânea em constante mutação, perante o contexto em que se está inserido e a complexidade presente na sociedade. Com a proposta de construir modelos simplificados da realidade local, com foco em seu desenvolvimento dentro de um curto e longo espaço de tempo, será utilizada aqui a tática de cenários como oportunidade para inovação em projetos futuros.

Para compreender o sentido de metaprojeto, Moraes (2010) afirma que pode ser visto como uma reflexão crítica e reflexiva sobre o próprio projeto. O metaprojeto poderá propiciar um cenário existente ou futuro a partir de uma plataforma de conhecimentos com diversos atores envolvidos. Quando demonstrada no desenvolvimento metaprojetual, a prática da plataforma de conhecimentos verifica previamente os fatores sociais e mercadológicos correlacionados, relevantes para o projeto.

Ao se utilizar o metaprojeto para o Design Estratégico, tem-se a reflexão na ação de projeção para as verificações contínuas: por meio de constantes *feedbacks*, *briefing* e *contrabriefing* nas fases projetuais, tem-se a proposição de uma entrega completa do PSS, com os significados e valores importantes para o projeto. Ao delinear um projeto, pode-se

compreender que as definições do processo de execução, desde sua fase inicial, em um primeiro esquema da atividade metaprojetual, podem ser organizadas em uma etapa de pesquisa mais aberta, sem ter problemas aparentes. O passo seguinte é o de análise das informações coletadas e da observação da realidade local.

Com a proposta de um problema mais aberto, podem-se criar algumas metatendências a partir da pesquisa e interpretação das informações, como, por exemplo, da sociedade e da cidade de Porto Alegre. Com isso, é possível compreender algumas premissas de inspiração para a base de trajetórias de inovação. Essas metatendências sociais apresentam o quadro atual e/ou futuro e, por tal razão, podem iniciar a definição de quais valores são importantes para o desenvolvimento do metaprojeto para, assim, criar cenários futuros ativados pela etapa metaprojetual.

Diante dessas questões, o conceito de metaprojeto apresentado é o que vai além do projeto, pois transcende o ato projetual com estímulos relativos à evolução do âmbito externo, para reflexão crítica e preliminar sobre o próprio projeto. Nessa fase destacam-se diversos fatores contextuais propostos pelas tendências sociais, entre eles os ambientais, socioculturais e estético-formais. Visto que o metaprojeto pode se tornar uma possibilidade estratégica para o Design, pode-se utilizá-lo para catalisar hipóteses possíveis e expor cenários futuros articulados ao sistema complexo. Vê-se, assim, a importância de tal recurso para este estudo, pois se entende que a etapa metaprojetual poderá apresentar soluções inovadoras se referenciada à sustentabilidade, quando visa a mudanças sociais relacionadas à compreensão de inovações sociais e culturais.

Visto que o Design Estratégico pode interagir com diversas áreas multidisciplinares, o presente estudo pode compreender os problemas da cidade na percepção de todos os envolvidos no projeto, o que tende a influenciar as escolhas de direcionamento da ação estratégica ainda na fase metaprojetual. No complexo âmbito do metaprojeto, as ações sociais no perímetro urbano de Porto Alegre partem da compreensão do papel do Design Estratégico para, por meio deste, configurar o processo de inovação social e cultural com base em conceitos de Design relacionados a valores emocionais intrínsecos à cultura.

Celaschi (2007) afirma que o metaprojeto e a inovação do projeto em Design partem da necessidade de criação de valores relacionais onde estão inseridos. Existe um desafio cultural no projeto, o que pode ser visto como uma vantagem competitiva para a organização. As relações entre cultura, sociedade e PSS propiciam a formação de densos valores emocionais no projeto de Design. Já para Deserti (2007), o valor de uso dos objetos

ou serviços pode ser atribuído aos valores simbólicos da marca em sua entrega ao consumidor.

O metaprojeto impera sobre diferentes modos de atuação para atender a situações distintas. Quando necessário, atua sobre valores, significados e necessidades ligadas ao cotidiano das pessoas para melhor acolher os PSS oferecidos pela organização. Existem ainda aspectos emocionais que podem ser avaliados nessa etapa, como, por exemplo, uma inserção aos estilos de vida e comportamentos sociais - estes são apresentados por Deni (2008 *apud* MORAES, 2010, p. 19) como o valor intangível para construir cenários futuros:

Aspectos imateriais e a inserção de valores intangíveis (construção de sentidos), principalmente em cenários complexos como na época contemporânea. Para Michela Deni, 'não existem instrumentos exatos para prever o futuro quando se trata de fenômenos complexos ou mesmo minimamente complexos; vale dizer que essa complexidade compreende aspectos nos quais possam conviver diferentes elementos que se tornam fatores de risco e de imprevisibilidade'.

Criar futuros possíveis para definir trajetórias de inovação são táticas da administração adotadas pelo Design Estratégico com o objetivo de gerar ações estratégicas e efetivas. Ao compreender as potencialidades e incapacidades do cenário local, podem-se gerar princípios para análises futuras, que podem vir a acontecer em curto ou longo prazo. A prática de conceber futuros possíveis iniciou-se por volta da década de 50 e é adotada na atualidade tendo a definição do conceito de cenário como: “[...] um cenário é a descrição de uma situação futura, juntamente com a série de eventos que conduzem da situação de base para a situação futura”. (GODET, 1987 *apud* MANZINI; JÉGOU, 2006, p. 192).

Esse processo executado na fase metaprojetual auxilia a definir algumas constantes da situação atual: metatendências de comportamento das pessoas e de grupos sociais, que podem vir a se tornar fatores importantes para traçar cenários futuros. Nessa fase se escolhem quadros potenciais futuros possíveis para empregá-los como instrumento de estímulo e orientação de escolhas, que levam à passagem do metaprojeto para o projeto. (DESERTI, 2007).

Entende-se, dessa forma, que o metaprojeto é essencial para o Design Estratégico, por conceber a possibilidade de atuar com grupos multidisciplinares perante a complexidade. Com isso, possibilita compreender como se configuram o panorama atual e a percepção dos envolvidos em relação às mudanças de comportamento urbano e à reconfiguração de valores e significados dos artefatos inseridos no cotidiano da sociedade. Para isso, soluções estratégicas podem refletir as interações sociais dos envolvidos para a

produção de possibilidades futuras - como a representação de cenários - para a inovação social e cultural da cidade de Porto Alegre.

2.1.2 Cenários

Com o sistema de referências e metatendências predefinidas, pode-se direcionar o Design em uma dimensão estratégica, para gerar mapas de inovação chamados de “*design scenarios*”. Esses mapas servem para construir interpretações mediante sinais fortes e fracos, que derivam da observação da evolução da sociedade em seu todo, desde os comportamentos explícitos da cultura, dos mercados, das tecnologias, etc. Os cenários servem no Design para prever futuros possíveis e são, como asseverado por Deserti (2007), parte de uma necessidade da organização para transformar ou criar um Design inovador, original, diferenciado e com antecipação.

Tal técnica pode dar suporte às tomadas de decisão da organização em contextos turbulentos, com intensas e rápidas mudanças, em que operam diversos atores sociais (MANZINI; JÉGOU, 2006). Como salientado por Manzini e Jégou (2006), o cenário “[...] permite não só superar os limites da intuição e das modelações mais simplistas, mas também melhorar a capacidade de escolher conscientemente e argumentar as escolhas dentro de um processo de projeto participativo”. (MANZINI; JÉGOU, 2006, p. 190).

Compreender o quadro complexo e capturar informações relevantes é parte importante do processo de cenários, para conceber de forma plausível informações reais, possíveis ou imaginárias. Para Manzini e Jégou (2006), existe uma arquitetura de cenários que são fundamentais para compor a estrutura do problema do panorama estudado. A visão é tida como um componente que corresponde ao cenário pela questão básica de “como seria se” - aqui aparecem questões que problematizam a situação a partir de determinadas sequências de eventos.

Outra questão da arquitetura de cenários é a motivação. Esta é vista por Manzini e Jégou (2006) como o que legitima e dá sentido às coisas. São as avaliações prévias que questionam e explicam o porquê de determinadas premissas ou condições terem sido avaliadas nos critérios de escolha dos cenários. Outro componente da arquitetura dos cenários são as propostas que dão “[...] profundidade e consistência para uma visão” (MANZINI; JÉGOU, 2006, p. 192), que devem avaliar e efetivar a concretude dos cenários em relação às motivações e premissas para iniciar os projetos.

Na produção de cenários dirigida ao Design Estratégico, podem-se caracterizar algumas alternativas de simulação e estratégias de implantação. As discussões, reflexões e decisões compartilhadas por diversos atores sociais favorecem projetos mais consistentes e viáveis. Ao explorar as possibilidades e oportunidades do cenário, os atores envolvidos, o PSS e a solução de implantação do sistema, tem-se o panorama de impactos possíveis e do desenvolvimento das estratégias para a organização. (MANZINI; JÉGOU, 2006).

Por outro lado, Meroni (2008b) enfatiza que existe a necessidade de introduzir mudanças sistêmicas em nossas vidas, sendo o primeiro passo a construção de uma nova representação coletiva de realidade. Essas soluções criam um panorama viável para aplicação e concepção. Tal técnica é similar aos cenários e, segundo a autora, é baseada na estratégia evolutiva, a fim de criar uma evolução sistêmica de curto ou longo prazo, de acordo com visões que traduzem informações e intuições de conhecimento perceptível. A técnica de cenários é uma forma indutiva utilizada pelo designer estratégico para resolver problemas, que parte das motivações do contexto para visões futuras e que utiliza das experiências e vivências cotidianas das pessoas, transformadas em percepções compartilháveis e discutíveis. (MERONI, 2008b).

Esses cenários, se bem-sucedidos, crescem com grande influência para o futuro, sendo importante criar um equilíbrio dinâmico entre espécies e seu ambiente, em constante evolução. No vértice do Design Estratégico podem-se criar cenários para promover um futuro mais sustentável e harmônico para seres humanos e natureza. Para Manzini (2007), é importante que cada indivíduo contribua para o processo de aprendizagem social sustentável orientado pelo Design, com o comprometimento de promover inovações e mudanças para grandes grupos e, assim, fortalecer a democracia local.

A necessidade de criação e inovação contínua perante os fenômenos evolutivos utiliza-se de processos transicionais. É proposto por Mauri (1996) um processo indefinidamente aberto a possíveis relações de sentido entre o sujeito que projeta seu pensamento e uma realidade com a qual ele interage. A inovação pode ser desencadeada por pequena mudança em qualquer parte do sistema, da descoberta de sinais, de problemas contingentes e também de objetivos potenciais. Quando se fala de pequenas mudanças, refere-se à adição ou melhoria interna à concepção de um processo incremental e linear de pequenos passos, sendo que a relevância está na potencialidade de desencadear modalidade de auto-organização, codesign em processos transformativos. (MAURI, 1996).

Portanto, são necessárias pesquisas para fortalecer e entender o que está acontecendo nas relações humanas sociais e suas características no contexto urbano. Ao se

valer de capacidades do Design Estratégico, como “ver”, “prever” e “fazer ver”, há a possibilidade de se agregar inovações e auxiliar os usuários a criarem juntamente com os designers novos cenários, na busca por uma vida mais saudável e prazerosa. Para isso, é necessário “ver” como se configura a sociedade e quais as necessidades aparentes para seu desenvolvimento.

“Prever” que a sociedade tenha a capacidade de se transformar para melhor desenvolvimento do ecossistema e dos seres faz parte das competências do designer que, ao construir cenários, deve valer-se de variadas vertentes e diferentes pontos de vista para contextualizar a sociedade no âmbito urbano atual e propor um futuro melhor.

O Design Estratégico pode vir a auxiliar a sociedade a “fazer ver” cenários futuros e as possibilidades de mudanças culturais e do ecossistema para, a partir delas, colaborar para o surgimento de uma mobilidade urbana sustentável e de novos estilos de vida, que poderão modificar a cultura em prol de uma inovação social. Tal panorama poderia trazer maiores valores de usabilidade do patrimônio público e sustentabilidade, influenciados pelo valor de uso, cuidado com a saúde, com os seres humanos e com a biosfera.

2.1.3 Produto-sistema-serviço para o Design Estratégico

Com as premissas desenvolvidas na técnica de cenários, pode-se propor o desenvolvimento do PSS na organização, que corresponde à inovação por meio das estratégias de mercado do Design Estratégico. (MERONI, 2008b). O termo PSS, para Morelli (2002), significa um sistema de perspectivas disciplinares que se desenvolvem além do escopo da organização, incidem sobre a cultura do Design na prática de gerenciamento de serviços e sobre as necessidades dos usuários. O PSS tem a capacidade de propor a reorganização de algumas funções essenciais em torno de padrões inovadores da organização. Além disso, ele deve ser estruturado para que cada organização aja de forma simultânea, com diversos elementos e estruturas, como a tecnológica, o marketing, a comunicação, os designers, o relacionamento entre usuários e prestadores de serviços e os *trade-offs* de produto/serviço.

De acordo com Meroni (2008b), o Design Estratégico é a atividade do projeto sobre o PSS e suas estratégias para a comunicação, por uma pessoa ou por uma rede de atores envolvidos, para assim desenvolver e conceber um conjunto de estratégias para a organização. O PSS tem a intenção de produzir inovação dentro e fora da organização e acaba por ser, no Design Estratégico, um pacote de ferramentas que se adéqua às

competências de mercado em produtos, serviços, comunicação e pessoas, visando a melhor entrega ao consumidor.

Em Morello (*apud* MERONI; SANGIORGI, 2011), os serviços têm sido tradicionalmente vistos como uma possível alternativa ao modelo de produção orientada pelo consumo e com o tempo têm se consolidado para interagir dentro da organização nas premissas necessárias à inovação. Meroni (2011) reconhece que há necessidade constante de repensar o projeto para serviços e acentua a importância da compreensão da cultura Design orientada à organização e os modos de operação do projeto para, assim, consolidar o PSS e propor inovação para a sociedade. Para o Design Estratégico, o PSS age como uma implantação de fatores importantes na avaliação dos projetos de Design para a organização.

No Design Estratégico, para agir em uma organização, é necessário compreender a cultura local e como ela pode influenciar nos PSS de acordo com seu *habitus* e seu senso comum. Sendo assim, pode-se dispor de conhecimentos sobre a sociedade e os costumes característicos inseridos na cultura.

2.1.4 Organização horizontal para o Design Estratégico

Entende-se por organização no Design Estratégico para Zurlo (2010) todo e qualquer âmbito coletivo que opera dentro de uma estrutura organizada, que discerne a base de valores, princípios, missão e conhecimentos que correspondam ao modelo e à filosofia dos participantes. O modelo, para o autor, é a causa da estratégia que reflete a identidade de um grupo e seu conjunto de qualidades, que o tornam único na sociedade. Toda organização tem estilo próprio de liderança e uma identidade, que faz parte da sintonia do grupo e das suas competências organizativas.

Por outro lado, Celaschi (2007) descreve que o Design é a capacidade de criar valores tanto para a organização quanto para os consumidores. Já Meroni (2008b) entende que o Design Estratégico pode agir em toda e qualquer organização que necessite desenvolver uma identidade própria para atuar no desenvolvimento positivo mercadológico, careça de normas, crenças e ferramentas para lidar de forma estratégica para, assim, ser capaz de evoluir e sobreviver ao mercado.

Na mesma lógica mercadológica, Deserti (2007) defende que a ação do Design pode fazer parte da organização e que esse seja pelo menos um dos sistemas de métodos aplicados de acordo com o modelo da organização. As ações da organização transparecem

seus recursos, hábitos e conhecimentos, o que pode influenciar em suas estratégias. Para isso, o Design inserido na organização opera no cenário sociocultural e consegue medir as possibilidades de ação correspondentes aos consumidores e aos recursos disponíveis.

Com o foco na estratégia de ação, o Design pode agir tanto na causa quanto no efeito dos processos coletivos na atuação de modificar certa realidade. Zurlo (2010) ainda adverte que a estratégia parte do objeto de estudo no âmbito político, econômico, social e aplicável dentro de escalas como, por exemplo, indivíduos, sociedade e empresa. Para isso, o Design Estratégico, segundo o autor, opera em planos coletivos com a capacidade de gerar efeitos de sentido e dimensão de valor, podendo estar tanto no PSS como na forma visível de representação da estratégia da organização.

Mauri (1996) define a estratégia em sua função adjetiva como uma proposta aplicável a qualquer estrutura organizacional, em vez de ser a cada fase de funcionamento da organização, podendo estar na estratégia de negócio, competição mercadológica, horizontal, vertical, global, de oferta, produtos, custos, marketing, entre outros. A estratégia, para o autor, parece estar funcionando de acordo com os males da idade contemporânea na ansiedade, insegurança, depressão e obsolescência. As organizações estão em busca de soluções a fim de planejar ações futuras em perspectiva, para agilizar as decisões de acordo com os procedimentos formalizados compostos na base da organização.

Como opina Zurlo (2010), o Design se coloca na ação de perceber as familiaridades da organização, como ela se estrutura e quais são os sinais de trocas com a sociedade e a cultura, para continuamente atualizar o modelo (interno e externo) da organização, sua identidade e essência, com base nos instrumentos do Design Estratégico. O autor aduz que o Design Estratégico tem em sua dimensão a criação de sentido e, por natureza, é capaz de interpretar a complexidade das estruturas da organização, indicando e comunicando os processos, escolhas e os *frameworks* da organização.

Mas, segundo Mauri (1996), para o Design agir no sistema organizacional deve compreender critérios que estão além da organização. O autor infere que as características do ambiente em que se está inserido, além das características globais políticas, econômicas, sociais e culturais, são essenciais para o desenvolvimento da organização. Fenômenos culturais e de estilos de vida podem acarretar mudanças sociais capazes de atingir direta ou indiretamente na organização. Portanto, as estratégias de ação são usadas geralmente para indicar as escolhas operacionais ou eficácia das escolhas realizadas. Aparecem como ideia referencial para a ação a longo prazo e visam ao resultado positivo ou, ainda, constituem um modo de comportamento. Para tanto, considera-se adequado em

seu significado estar de acordo com o senso comum e a cultura corporativa, para que todos consigam compreender a linguagem da organização. (MAURI, 1996).

Contudo, Deserti (2007, p. 69) informa que a estrutura da organização pode ser definida por “[...] esquemas organizativos”, representada pela “[...] organização hierárquica e que se define em função dos objetivos, recursos e história”; por “[...] mecanismos operativos” dispostos por conjunto de procedimentos, instrumentos e atividades; e por “[...] pessoas” que executam o papel estratégico e normalmente são conectadas aos recursos humanos. Contrapondo à visão de Deserti (2007), Manzini (2008) reconhece que a organização pode agir de forma estratégica mais abrangente, utilizando colaboração aberta e troca de conhecimentos por múltiplos atores de distintos conhecimentos. Essa forma de organização é conhecida por “comunidade criativa”, que pode contribuir para a expansão do conceito de “economia do conhecimento”, que compreende um conjunto de pessoas direta e indiretamente envolvidas para gerar resultados inovadores de PSS. Com o passar do tempo, essas estruturas tendem a tornar-se uma organização colaborativa com novos tipos de serviços sociais em que os usuários e os associados estão ativamente envolvidos.

Manzini (2008, p. 62) ainda afirma que os casos de criatividade “[...] difusa se expressam no Design” de atividades denominado colaborativo. Segundo o autor, modelos de estilos de vida, de colaboração aberta e em redes que agem de modo direto e ético tendem a modificar as estruturas organizacionais.

Os modelos organizativos colaborativos se dão pela capacidade de ação concreta e pela capacidade de agir dos envolvidos. Suas características colaborativas nascem diretamente das origens da organização e se afirmam perante seus envolvidos, no qual todos devem resolver juntos e “[...] ativamente os próprios problemas, reforçando, como efeito colateral, o tecido social”. (MANZINI, 2008, p. 72). Contudo, o comportamento e as mudanças de comportamento sociais tendem a impactar os processos organizacionais, fomentando, assim, a possibilidade de resolver problemas e criar novas oportunidades de ação.

Da mesma forma se dá o modelo de organização horizontal, aberta e colaborativa, que age no contexto social, em que todos os envolvidos – associados – podem desenvolver conjuntamente soluções concretas que acabam por fortalecer o tecido social, por meio da ação colaborativa inserida na comunidade. Para tanto, existe a necessidade de que sejam traçadas estratégias e estas devem ser condizentes com as necessidades de ação da organização, relevando, assim, seus costumes, missão valores e cultura. Dessa forma, as estratégias para a organização horizontal baseiam-se nos conhecimentos do grupo de

peças que, a partir das atitudes colaborativas, “[...] aprimoram e gerenciam soluções inovadoras para novos modos de vida” e práticas cotidianas. (MERONI, 2007 *apud* MANZINI, 2008, p. 64).

Como proposto por Mauri (1996), a estratégia parte do planejamento de acordo com o tipo de modelo da organização e com sua gestão e cultura. Consiste no comportamento da organização ao longo do tempo, desde sua fundação ou ainda anterior. As atividades podem ser sistematizadas de acordo com o plano estratégico cruzado com técnicas formais de antecipação para compreender tendências, mudanças, consequências e incertezas de mercado.

Para Manzini (2008), a organização, quanto mais aberta e flexível, terá mais possibilidade de romper padrões consolidados na sociedade e guiar novas formas e modos de pensar. Com isso, algumas iniciativas próprias da organização podem promover e orientar os processos de experimentos sociais e sustentáveis para um futuro possível, por meio da troca de conhecimentos ou, como proposto por Manzini (2008, p. 70), a economia baseada no conhecimento, formada por uma “[...] espinha dorsal de uma futura sociedade sustentável baseada no conhecimento”. Essas organizações evoluem ao longo do tempo e seus resultados reforçam e melhoram o tecido social e a qualidade do ambiente, por troca de conhecimento e disseminação da informação.

Para que essas organizações horizontais fortaleçam suas formas de agir, considera-se para esta pesquisa a importância de sua evolução. Para isso o Design Estratégico poderá ser uma metodologia para facilitar as ações futuras das organizações. Segundo Zurlo (2010), o Design Estratégico identifica e define a identidade corporativa das organizações e intervém em aspectos importantes que se concretizam no estilo interno da organização. O reflexo da identidade organizacional é a soma das identidades de seus membros, associados e fundadores, com características multidisciplinares que configuram os interesses e a legitimidade da organização em um modelo único compartilhado por todos.

Para esta pesquisa serão abordadas organizações sem fins lucrativos, que agem de maneira similar às organizações propostas por Manzini (2008). Por ser uma pesquisa exploratória, o primeiro objetivo específico é “identificar e descrever organizações horizontais que disseminam a cultura da mobilidade urbana sustentável a partir da bicicleta em Porto Alegre”. A partir desse objetivo foram encontradas duas associações de ciclistas (organizações horizontais) que agem para a disseminação da bicicleta em Porto Alegre: a Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MOBICIDADE) e a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre (ACPA). Ambas ONGs em seus Estatutos apresentam a

importância da bicicleta e as formas de ação para a disseminação desse meio de transporte no perímetro da cidade.

As associações são um tipo de instituição de sociedade civil, sem fins lucrativos, que têm em seus objetivos lutar por direitos e causas coletivas sociais, reconhecidas como ONGs. São caracterizadas como pessoa jurídica de direito privado, segundo o Código Civil, artigo 53: “Constituem-se as associações pela união de pessoas que se organizem para fins não econômicos. Parágrafo único: Não há, entre os associados, direitos e obrigações recíprocos”. (BRASIL, 2002). Com isso entende-se que as organizações escolhidas estão de acordo com a proposta de pesquisa da presente dissertação.

Para melhor compreensão do capítulo é exposto o Quadro 1: uma síntese sobre Design e Design Estratégico.

Quadro 1: Design e Design Estratégico

Design	Valor e Significado
	Conhecimento Tácito e Conhecimento Explícito
	Quatro Poderes do Design
Organização + Design = Inovação	
Design Estratégico	Cultura de Projeto do Design em Organizações
	Capacidade de Interação com múltiplos atores de diferentes áreas de atuação.
	Capacidades do Design Estratégico: "ver", "prever" e "fazer ver"
	Metaprojeto
	Cenários
	Produto Sistema Serviço (PSS)

Fonte: elaborado pela autora, 2015.

2.2 A cultura do “cuidar”

A sociedade porto-alegrense está envolvida em diversos tipos de iniciativas colaborativas em prol do meio ambiente e da sustentabilidade. Pode-se tomar como exemplo as edições do Fórum Social Mundial, o 1º Fórum Mundial da Bicicleta. Foi o primeiro município brasileiro signatário do compromisso proposto pelo Programa Cidades Sustentáveis, além de possuir o Comitê de Economia Criativa, que visa a promover o ecossistema de empreendedorismo e a inovação na capital do Rio Grande do Sul, entre outras iniciativas.

Nesse aspecto cultural, o Design Estratégico pode incorporar as iniciativas culturais e sociais mencionadas, a fim de concretizar suas premissas e potencializar o desenvolvimento de suas ferramentas. Há também algumas iniciativas da sociedade não vinculadas às políticas públicas. Existe, ainda, a preocupação com valores sociais relacionados à natureza, à preservação e ao meio ambiente. Como foi proposto anteriormente, estamos presenciando modificações constantes no ecossistema devido à alta poluição na atmosfera. Bauman (2013) dialoga com o pensamento de Lipovetsky (2004), quando apresenta o consumismo e a ética como consequência imprevista do impacto do mau uso dos recursos do planeta.

Agora sabemos muito bem que os recursos têm limites e não podem ser entendidos indefinidamente. Também sabemos que os recursos limitados do planeta são modestos demais para acomodar os níveis de consumo que se ampliam por toda a parte [...]. (BAUMAN, 2013, p. 104).

Para Manzini (1990), os conceitos de desenvolvimento sustentável e sociedade limpa são necessários para a produção de mundos sociais e culturais possíveis mais aceitáveis, ligados à qualidade e aos valores coerentes para uma nova ecologia do artificial. Iniciativas como as propostas do *Emerging user demands for sustainable solutions* (EMUDE) tendem a adquirir mais valor para a resolução de problemas locais específicos que acabam sendo considerados potenciais, influenciando novos estilos de vida mais sustentáveis. São expostas experiências europeias para difundir ideias sustentáveis em países emergentes, especialmente os de população urbana crescente. (MANZINI; JÉGOU, 2008). Lipovetsky (2011) comprova que a troca de informações entre as culturas torna-se espelho de ideal para se seguir como exemplos que deram certo e podem ser reapropriados pela cultura que consome a informação.

O que melhor define esse quadro são as iniciativas dos próprios cidadãos, como citado anteriormente, conhecidas por “comunidades criativas”. Definida por grupos que pensam de forma inovadora para criar soluções a fim de resolver seus próprios problemas cotidianos (MANZINI, 2005; 2007), as comunidades estão conseguindo dar nova origem aos serviços, baseadas em suas relações interpessoais entre o indivíduo e o grupo envolvido. No entanto, para Meroni (2006), tais inovações sociais podem ser chamadas também de “inovações relacionais”, pois têm como base o relacionamento coletivo para a inovação desses serviços.

Meroni (2006) demonstra que essas comunidades criativas espalhadas em torno do mundo têm muitos traços comuns: são profundamente enraizadas em um lugar, fazem bom

uso dos recursos locais e direta ou indiretamente promovem novas formas de troca social. Ao mesmo tempo, elas estão ligadas a redes de iniciativas similares realizadas em locais diferentes, o que lhes permite trocar experiências e compartilhar os problemas em nível internacional. Essas novas soluções para problemas locais trazem os interesses individuais em conformidade com os interesses sociais e ambientais para o desenvolvimento de soluções sustentáveis.

No EMUDE, as soluções para o cotidiano são baseadas em uma abordagem cooperativa, em que os benefícios são compartilhados por todos os participantes. Os modelos de serviços inovadores, como a carona coletiva, oficinas colaborativas para reutilização de bicicletas antigas, estacionamentos seguros de bicicletas em estações de ônibus ou metrô ajudam a integrar novos recursos ao sistema de mobilidade urbana e os meios públicos de transporte. (MERONI, 2006).

Cipolla (2008) traz como principais características os relacionais desses serviços, que podem redefinir os limites entre o espaço público e o espaço privado na vida cotidiana: fazer com que o espaço “íntimo” torne-se um lugar comum para uso coletivo, em um relacionamento baseado na confiança, cooperação e cuidados com o meio, para levar à qualidade de vida e algumas vezes auxiliar em benefícios econômicos. Além disso, fazer com que o usuário sinta-se como parte de uma comunidade que respeita a natureza e o meio ambiente faz gerar melhor integração dos sistemas de mobilidade com sistemas de transporte público e privado. (MERONI, 2006).

O interesse pelo cuidado com as coisas vai além dos objetos, do indivíduo, do ecossistema e dos locais públicos. Segundo Bauman (2013, p. 98), “[...] o mercado de consumo adota e assimila a esfera cada vez mais ampla das relações inter-humanas, incluindo o cuidado com o Outro”, em seu princípio moral. Por isso, o mercado atual desenvolve símbolos materiais para representar os interesses, como solidariedade, compaixão, amizade e amor. Foucault (1984), de forma similar, destaca o prazer em relação aos bens como um dos fatores que permitem mais cuidado, apreço e relevância na hora da escolha. Fazer com que objetos reflitam signos e valores morais e éticos faz parte da concepção do Design. Manzini (1990) considera que a qualidade dos valores do artefato deve ser coerente com a perspectiva de ecologia do artificial, para criar produtos mais duradouros e com mais valor emocional.

2.2.1 O uso e seu significado

No cotidiano, o valor de uso corresponde à utilização dos artefatos. Baudrillard (2010) retifica que o uso de um objeto no cotidiano leva lentamente ao seu desgaste e à necessidade de novas aquisições. Também existe a lógica fetichista na valorização dos objetos que servem para dar prazer e satisfazer as necessidades, como propõe Foucault (1984), que acrescenta: além do seu uso funcional, de organização estética e realização cultural, um objeto serve para o lazer.

Também em Baudrillard (2010, p. 79) tem-se: “[...] as necessidades visam mais aos valores que aos objetos e a sua satisfação possui, em primeiro lugar, o sentido de uma adesão a tais valores”. Porém, esses objetos também mudam seus significados quando mudam de função, principalmente quando seu uso corresponde a uma prática social. Lipovetsky (2011) preconiza que estamos vivendo “a era do narcisismo”, que não está apenas no consumo, mas nas trocas de informação, interações múltiplas e na participação em sociedade.

O valor de uso estende-se pela “[...] relação de utilidade objetiva ou de finalidade natural, em cuja presença deixa de haver desigualdade social ou histórica”. (BAUDRILLARD, 2010, p. 51). Nessa lógica social do consumo, os bens e serviços adquiridos vão além dos códigos da cultura e de seus significados sociais.

As necessidades mais racionais (a instrução, a cultura, a saúde, os transportes e os lazeres), cortadas da respectiva significação coletiva real, recuperam-se igualmente como as necessidades derivadas do crescimento, na prospectiva sistemática deste crescimento. (BAUDRILLARD, 2010, p. 74).

As relações de uso, quando consolidadas na sociedade, podem modificar as características dos objetos ou suas relações nos espaços públicos e transformá-los em signos da cultura. Lipovetsky (2011) sublinha que esse signo reafirmado faz parte do imaginário coletivo, que pode ser potencializado por marcas, mídia ou interações sociais.

As iniciativas sociais em Porto Alegre muitas vezes são inspiradas por práticas já consolidadas no exterior e são motivadas pelo respeito aos passeios públicos e ao uso das bicicletas no perímetro urbano. Com os modelos externos podem-se implementar na cidade propostas de *bike-sharing*⁹, um sistema de aluguel de bicicletas para a mobilidade urbana dentro do perímetro central da cidade. Esse modelo como exemplo que deu certo existe nas

⁹ Sistema conhecido como aluguel de bicicletas.

capitais Nova York, Paris e Amsterdam e em mais de 52 países. No Brasil iniciou-se em São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte e Porto Alegre. Com o crescente uso, existe a possibilidade da existência de uma metatendência, se decorrente do modal de transporte inserido na sociedade, na busca de melhores espaços públicos para transitar e condições de qualidade de vida.

2.2.1.1 O desejo do *Slow*

Políticas públicas sociais são necessárias para integrar a estética da cidade aos lugares de lazer e bem-estar da população. O lazer e a qualidade de vida foram incluídos entre os direitos fundamentais humanos pelas Nações Unidas (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, ONU, 2009), em 1948. Com as transformações do perímetro urbano, os valores da sociedade também acabam por se transformar. Como apresentado anteriormente na contextualização, detectou-se que a população de Porto Alegre e suas relações de comportamento em relação à saúde e à vivência urbana são características emergentes da sociedade. Foucault (1984) preleciona que, além das relações dos cuidados com o corpo em questão da saúde, existem outras questões, como a sobrevivência. Lipovetsky (2004, p. 73) comenta que existe o culto da saúde e dos estilos de vida.

Cada vez mais vigilância, monitoramento e prevenção: alimentação saudável, perda de peso, controle do colesterol, repulsa ao fumo, atividade física – a obsessão narcisista com a saúde e a longevidade seguem de mãos dadas com a prioridade dada ao depois sobre o aqui-agora.

Honoré (2012) complementa as afirmações de Foucault (1998) e de Lipovetsky (2004), quando afirma que muitas doenças são estabelecidas pelas más práticas cotidianas, como má alimentação, estresse, poucas horas de sono e vivência em locais poluídos. Contudo, existem as manifestações de uma cultura tendencialmente narcísica, que preza por valores hedonistas da prática do prazer e desenvolve uma obsessão com a saúde, com o culto ao esporte, a boa forma, a magreza e os cuidados relativos à beleza. (BAURILLARD, 2010; LIPOVETSKY, 2011).

Em busca do bem-estar coletivo, o movimento “*slow*” tem suas características baseadas na filosofia “do tempo certo para cada etapa cumprida”. Na Itália esse termo é conhecido como “*tempo giusto*”, que é caracterizado por propor o andamento certo das coisas, controlar o ritmo. (HONORÉ, 2012). Essa tendência global do viver “*slow*” transforma os estilos de vida, os espaços públicos e o consumo. À medida que as pessoas

desaceleram, adquirem melhor qualidade de vida e consomem os espaços públicos para a interação social e lazer, o que faz com que as políticas públicas reorganizem esses espaços e fortaleçam a interação social.

O valor adotado por uma vida mais tranquila também é inspirador para as características estéticas da cidade. Baudrillard (2010) descreve que existe a crença na onipotência dos signos, que estão intrínsecos nos objetos como o reflexo do bem-estar da população e que são tratados como mercadorias para a comunicação de massa. Lipovetsky (2011) refere que a sociedade se dispõe a partilhar ideais estéticos mais qualitativas e emocionais e os signos fazem parte disso, pois representam a qualidade de vida que condiz com modificar as fronteiras da cultura.

Inspirados pelo “*slow life*” surgiu o “*città slow*”. Honoré (2012) explica que essa tendência é contra a cultura da velocidade nas cidades. Além de modificar os espaços públicos para melhor circulação e convívio das pessoas, esse movimento discute o uso irracional do carro:

O problema é que andar de carro veio a conquistar excessiva ascendência sobre o caminhar [...] ao investir contra a cultura da velocidade e reconfigurar a paisagem urbana para reduzir ao mínimo a utilização dos automóveis, cidades de todos os tamanhos se vêm adaptando para pôr os seres humanos em primeiro lugar. (HONORÉ, 2012, p. 119).

Esse movimento tem como objetivo fazer com que a cidade tenha mais vida no perímetro urbano, para que seja desfrutada por pedestres e ciclistas com mais segurança. Um novo urbanismo é pensado para a cultura da sustentabilidade urbana: ao aperfeiçoar as vias públicas e os espaços urbanos, o ambiente de circulação acaba por se tornar um bem valioso para a população, estimulando o cuidado com as coisas e a apropriação das cidades pelas pessoas.

Para Lipovetsky (2004), os mecanismos multiformes de sedução da população para apropriação de um signo permeiam entre a vida coletiva e o individual. Se fortalecidas por estratégias de comunicação das organizações horizontais, não governamentais e iniciativas autorais, a bicicleta inserida na sociedade poderá se solidificar como um signo de sustentabilidade para a disseminação da cultura do “*slow life*” e da “*città slow*”.

Para fechamento da subseção 2.2, é exposta a Figura 3, que visa a explicar como se delinea a proposta da pesquisa para a cultura da sustentabilidade por estímulos sociais que interferem na vivência da sociedade.

Figura 3: Cultura e sustentabilidade por estímulos sociais



Fonte: elaborado pela autora, 2015.

3 MÉTODO

Esta pesquisa é de caráter exploratório e de natureza qualitativa. A primeira parte é constituída pela revisão teórica, que propõe definir quais os principais conceitos do Design Estratégico para cruzá-los posteriormente com as análises de organizações horizontais, cultura, sociedade e Design, que são de grande importância para a pesquisa. A segunda parte é composta de entrevistas em profundidade com as organizações horizontais, ciclistas, EPTC, designers e prestadores de serviços para esse nicho de mercado, para posteriormente criar cenários possíveis para a organização agir de forma estratégica guiada pelo Design. Entre os autores que dão aporte à fundamentação e que aqui ganham espaço estão Morin (2011), Zurlo (2010), Geertz (1997) e Manzini (2008). Para a metodologia aplicada na dissertação, foram consultados Fontanille (2005) Bourdieu (1996; 1998) para a semiótica e signos; Foucault (1984; 2008) para a análise de discurso; e Manzini e Jégou (2006) para desenvolver os cenários.

Em Morin (2011), trabalhou-se com base em seu estudo sobre a complexidade, no qual o autor salienta que algumas vezes é necessário simplificar (ordenar, distinguir, classificar e hierarquizar) tudo que se apresenta para conseguir compreender o Uno e o Múltiplo, para posteriormente compreender as propriedades do conjunto. Para o agir estratégico em um contexto complexo, é necessário simplificar, deixar as ideias claras e distintas, ver os “ruídos” e as falhas que se articulam nesse sistema para, assim, propor soluções às organizações, de acordo com o âmbito e a cultura local.

Viu-se que o Design Estratégico, como é proposto por Zurlo (2010), busca compreender a complexidade para agir e contextualizar a realidade local (a fim de ativar as táticas de ação estratégica). Uma das ações estratégicas para esta dissertação é entender como o objeto - a bicicleta - é compreendido na sociedade. Para isso, Fontanille (2005) e Bourdieu (1996; 1998) auxiliam a compreender as unidades constituintes do objeto e seu conjunto de significantes, para assimilar sua totalidade e quais suas produções simbólicas que surgem das condições sociais atuais que correspondem às lógicas do campo de produção da cultura. Já em Geertz (1997), trabalhou-se com o entendimento de que as mudanças das definições culturais de valor sobre as coisas são propostas quando expõem o “senso comum” proveniente da natureza da cultura.

Outro autor de grande relevância para este estudo é Foucault (1984; 2008), cujos conceitos sobre discurso são referenciados para as análises das entrevistas dos constituintes

da presente pesquisa. E como pano de fundo, para trabalhar o Design Estratégico e Sustentabilidade, foram consultados Manzini (2008) e Manzini e Jégou (2006).

Por se tratar, como dito anteriormente, de uma pesquisa social de âmbito exploratório e de natureza qualitativa, por meio da revisão bibliográfica, serão desenvolvidos três eixos de pesquisa e, a partir destes, serão obtidas seis temáticas para embasar a pesquisa bibliográfica e a análise documental, captadas por fontes locais referentes ao objeto de estudo. Tais eixos e temáticas são representados no Quadro 2:

Quadro 2 - Eixos de pesquisa e temáticas do desenvolvimento teórico

Eixo de investigação	Temáticas
1. Inovação social	1.1 Organização horizontal
	1.2 Mobilidade urbana por redes de projeto
2. Cultura e sustentabilidade	2.1 Estilos de vida - <i>Slow</i>
	2.2 O uso e seu significado
3. Design Estratégico	3.1 Design
	3.2 Cenários

Fonte: elaborado pela autora, 2013.

Como proposto na subseção Estado da Arte, sobre o sistema do uso da bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre, revelam-se questões específicas sobre metatendências de grupos autorais de influência local e mundial, que ajudam na ressignificação de valores e do artefato para a utilização de tal padrão de mobilidade urbana.

Na presente pesquisa são feitas entrevistas em profundidade, semiestruturadas, até que haja a saturação. Optou-se por esse tipo de abordagem, pois se percebeu que, para conseguir informações pertinentes para a compreensão do todo e para a construção de cenários, muitas vezes existem informações dispostas ou escondidas nos discursos, que partem das experiências e histórias dos envolvidos. Tais entrevistas também irão possibilitar mais contato com a realidade dos entrevistados. Têm-se como proposta compreender como é a organização, o contexto dos envolvidos, quais suas opiniões, valores, crenças e sua familiaridade com o problema de pesquisa e ainda questões técnicas sobre a cidade e a mobilidade. Também é relevante a análise documental da organização e, a partir da percepção dos envolvidos e de suas falas, descrever suas iniciativas colaborativas em prol do uso da bicicleta na cidade.

As questões tratadas nas perguntas das entrevistas foram embasadas nos eixos de pesquisa e para cada nicho de entrevistados optou-se por questões que possibilitaram o

melhor entendimento da realidade de cada nicho. As perguntas também partem do desenvolvimento teórico na visão do Design Estratégico para, assim, compreender as organizações e suas formas de atuação, a complexidade da sociedade e quais metatendências se estruturam a partir da bicicleta inserida na sociedade porto-alegrense.

Para explicitar a análise de discurso, propõe-se a utilizar os conceitos de campo dos fatos dos quais o discurso é construído, sua história, irrupção de acontecimentos e suas influências, aproximando-se dos conceitos foucaultianos do discurso de noções e exclusão constituintes das falas dos sujeitos:

[...] no qual a obra se revela, em todos os seus fragmentos, mesmo os mais minúsculos e os menos essenciais, como expressão do pensamento ou da experiência ou da imaginação ou do inconsciente do autor ou ainda das determinações históricas a que estava preso (FOUCAULT, 2008, p. 27).

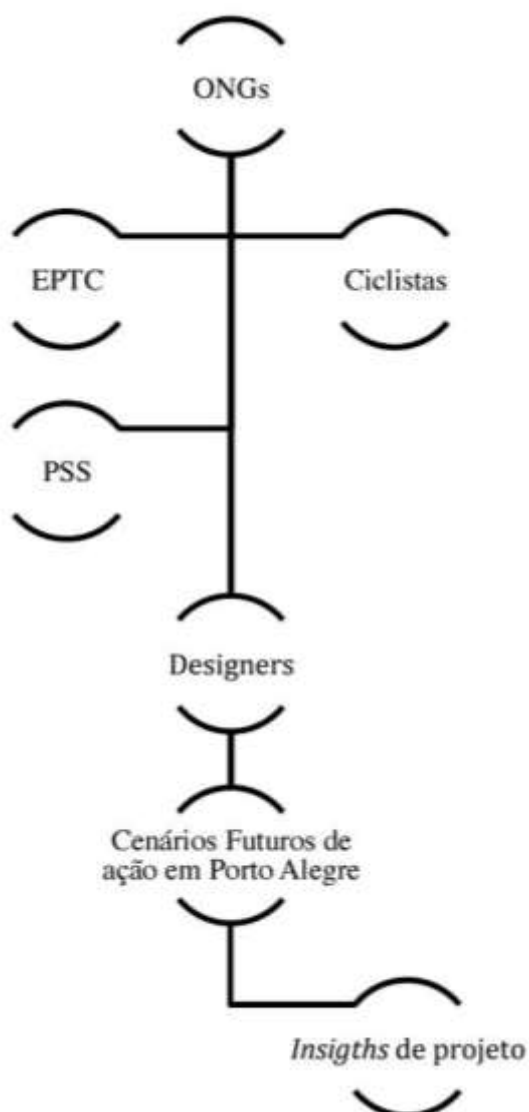
Em todos esses eixos apresentados, as entrevistas são de importância, pois geram insumos para a pesquisa. No eixo de investigação “inovação social”, viu-se a necessidade de identificar e descrever as organizações envolvidas nos processos de inovação social para a disseminação do uso da bicicleta para a mobilidade urbana sustentável na região central de Porto Alegre.

Diante disso, buscaram-se informantes-chave de duas organizações horizontais (associações). Ambas promovem o uso da bicicleta no perímetro urbano porto-alegrense, a MOBICIDADE e a ACPA. Essas organizações foram escolhidas pois, além de estarem introduzidas na cidade, aceitaram fazer parte da pesquisa. Com a finalidade de preservar as identidades de todos os respondentes entrevistados, foram criadas, a partir das organizações que fazem parte desta investigação, denominações para cada um dos sete integrantes. Exemplo: ONG MOBICIDADE 1, ONG ACPA 7. A finalidade é interpretar como se dão o movimento ciclístico e a articulação da cultura da bicicleta por meio do objeto bicicleta, para a cultura da mobilidade urbana sustentável em Porto Alegre.

Para o eixo de investigação “cultura e sustentabilidade”, buscou-se utilizar a ciência de âmbito etimológico social, que estuda os homens, suas interações sociais, seus estilos de vida, suas interações com objetos, além dos valores e significados que eles atribuem às coisas. (GIL, 2008). Com isso, procurou-se analisar como acontece o processo de ressignificação da bicicleta como veículo alternativo em Porto Alegre. Ainda, foi utilizada a metodologia semiótica de Fontanille (2005), visando analisar a cultura *habitus* de Bourdieu (1996; 1998) e o “senso comum” proposto por Geertz (1997). Assim, buscou-se interpretar como articulam com significados decorrentes do uso cotidiano de um modal de

transporte sustentável, como é a bicicleta, no perímetro urbano central de Porto Alegre. Nessa etapa da pesquisa também foram feitas entrevistas semiestruturadas, até que houvesse a saturação, como proposto no mapa de ação da Figura 4, com ONGs, ciclistas de Porto Alegre, EPTC (setores de Educação para o Trânsito e Gerência de Planejamento e Estudos de Mobilidade - GPEM), PSS para ciclistas e designers para ciclistas.

Figura 4 - Mapa de ação



Fonte: elaborado pela autora, 2014.

Como citado anteriormente, as identidades de todos os respondentes são designadas a partir do nicho do qual fazem parte. Portanto, a denominação para cada integrante segue de acordo com o nicho a que pertence, com nomes fictícios a fim de preservar as identidades das fontes entrevistadas.

Houve a necessidade de entrevistar o nicho EPTC, pois a empresa é responsável por todas as formas de mobilidade na cidade de Porto Alegre, inclusive na construção do Plano Diretor Ciclovitário, instalação de ciclovias, ciclofaixas, paraciclos e auxiliar na instalação das estações do *BikePoa*. Também se conhecem e reconhecem as ações das ONGs para a mobilidade urbana por bicicleta de Porto Alegre. Para o nicho EPTC foram três entrevistados, sendo dois respondentes da educação para a mobilidade e uma da GPEM. A respondente Aline é arquiteta e coordenadora do setor GPEM/EPTC, possui a denominação na transcrição da entrevista: Setor GPEM EPTC. Já para o setor de educação/EPTC, Júnior pertence à Coordenação de Educação para a Mobilidade e sua denominação na transcrição da entrevista é: Setor Educação EPTC 1. A respondente Luana, agente de trânsito, locada na Coordenação de Educação para a Mobilidade, tem a denominação na transcrição da entrevista: Setor Educação EPTC 2.

Também foi necessário entender como os ciclistas veem a mobilidade de bicicleta na zona central da cidade, as políticas públicas e a ação das ONGs para a mobilidade urbana de bicicleta. Para o nicho de entrevistados ciclistas de Porto Alegre, foram cinco respondentes que também possuem as identidades preservadas, entre eles o ciclista André, profissional da área da Geografia; ciclista Claude, empreendedor no ramo de móveis sob medida; ciclista Diogo, profissional autônomo; ciclista Rana, profissional do ramo de cosméticos; e o ciclista Ruan, que trabalha como perito criminal.

Do nicho PSS surgiu o desejo de descobrir quais são os produtos e serviços ofertados para os ciclistas que fortalecem a cultura do ciclismo na cidade Porto Alegre. Esse nicho é constituído por cinco estabelecimentos que possuem diferenças entre eles em sua prestação de produtos e serviços para ciclistas de Porto Alegre e foram fundados entre os anos de 2009 e 2013:

- a) A BiciEscola é uma escola de bicicleta para iniciantes que existe desde 2013 em Porto Alegre, localizada no Velódromo do Parque Marinha do Brasil. É a primeira escola gratuita de funcionamento regular. Essa iniciativa surgiu para oportunizar que mais pessoas aprendam a andar de bicicleta no perímetro urbano da cidade. Foi entrevistado um dos fundadores da escola.
- b) O Bonobo Café Vegano é um espaço cultural que existe desde 2009 na cidade de Porto Alegre, tendo sido entrevistado um dos seus sócios. Este local é de importância para a pesquisa, pois no ano de 2014 propiciou o debate e sessão de

autógrafos do livro “*Newtopia: Iniciativas que estão construindo o futuro de hoje*”, de um dos membros e fundadores do movimento Massa Crítica Chris Carlsson.

- c) Na Revista Velô foi entrevistada uma das sócias. A revista foi lançada em setembro de 2013 e surgiu da vontade de levar para mais pessoas informações e histórias inspiradoras relacionadas à bicicleta. A revista é conhecida por ser um meio de comunicação para quem gosta de bicicleta e adotou seu uso cotidiano, inspirando, assim, estilos de vida. Tem como proposta contar histórias de vida, falar sobre arte, sobre cultura, sobre mobilidade urbana.
- d) Outro representante do PSS é o *site* Vá de Bici, que divulga informações e notícias sobre ciclismo e tornou-se um meio de comunicação para quem anda de bicicleta em Porto Alegre. O respondente do *site* é um dos componentes que divulgam as informações e atualizam o *site*.
- e) Nesse mesmo nicho PSS há ainda o Vulp Bici Café, estabelecimento fundado no ano de 2013, que mistura loja com muitos artigos para ciclismo feitos por designers da cidade, café/bar e minioficina colaborativa de bicicleta. Esse lugar é inspirado na cultura urbana e na bicicleta. Como a Vulp Bici Café tem duas das três sócias entrevistadas concomitantemente, elas terão as denominações tratadas da seguinte forma: Sil: Vulp Bici Café 1 e Isa: Vulp Bici Café 2.

No entanto, o nicho designers para ciclistas surgiu da necessidade de a pesquisa adquirir informações pertinentes sobre projetos de Design para esse recorte da sociedade, quais as percepções que tem sobre esse público e opiniões sobre possibilidades futuras possíveis. O mais antigo dos designers é da marca ArtBikeBamboo, com fundação em 2007. O ateliê busca construir bicicletas personalizadas de bambu. Imprimem criatividade e paciência, pois usam o que a natureza lhes dá, desenvolvem bicicletas de extrema qualidade e conforto. Tendo-se que cada bicicleta é personalizada e feita à mão, tem produção consciente e elaboram-se veículos de inspiração em massa.

Outras três marcas de designers para ciclistas foram fundadas no ano de 2013 em Porto Alegre: Cuore Veste Bici, Eleven Bag Messenger e La Buena. A Cuore Veste Bici é uma marca que desenvolve roupas funcionais e confortáveis para quem faz da sua bicicleta mais que uma opção de transporte, um estilo de vida. Já a Eleven Messenger Bag desenvolve mochilas para ciclistas com matéria-prima de alto padrão, privilegia o acabamento e principalmente o conforto, a funcionalidade e a resistência à água. A marca La Buena foi criada por pessoas que gostam de bicicletas, seu principal produto são bonés,

que começaram a ser desenvolvidos para um grupo de amigos e o resultado de aceitação que tiveram os motivou a criar a marca para quem também admira bicicletas.

No eixo de investigação “Design Estratégico”, busca-se discutir de que forma este, nas práticas organizacionais, pode promover a inovação social e cultural a partir do objeto ressignificado, no caso a bicicleta, e como se dá o sistema do uso de bicicletas no perímetro central da cidade, bem como as melhorias ainda necessárias. Como proposto nos objetivos específicos, tem-se como proposta traçar cenários futuros a partir da ferramenta teorizada por Manzini e Jégou (2006), que servirá para compreender a sociedade e seus discursos em um contexto e, assim, permitir possíveis escolhas e atuações estratégicas organizacionais para as ONGs atuarem na cidade, bem como na disseminação da cultura da mobilidade urbana sustentável e dos novos estilos de vida atuantes.

Segundo Manzini e Jégou (2006), a criação de cenários é definida como *Design Orienting Scenarios (DOS)*, ferramenta que permite promover formas de inovação para a organização. Esta tem a capacidade de mostrar um estado das coisas ou situações que poderiam existir e, para isso, devem ser apresentados de forma a compreender e avaliar seus pressupostos e implicações futuras.

Os DOS tem como principal viés a **motivação**, que por sua vez é o que responde aos cenários e sugere as diferentes alternativas de proposta para a organização. Já as **propostas** são os componentes que darão a profundidade e consistência para a **visão**, gerando, assim, cenários diferentes de acordo com os conjuntos de características em comum apresentados com relevância nas entrevistas.

Para isso, Manzini e Jégou (2006) enfatizam que as hipóteses polarizadas podem definir um panorama de possíveis evoluções futuras determinadas pelo presente ou pela consequência provável das escolhas, considerando-se os pontos positivos e negativos.

A ferramenta de cenários, teorizada por Manzini e Jégou (2006), tende a proporcionar a possibilidade de ação para as organizações, por ter visão global de algo complexo decorrente do contexto. E possibilita gerar hipóteses de concepções futuras para ativar o agir estratégico das organizações. Mediante isso, permite que as organizações consigam escolher conscientemente os melhores processos e projetos para seu futuro, dentro das visões plausíveis e discutíveis que permitem compreender e avaliar suas conjecturas e consequências.

Essa ferramenta, em sua estrutura, é composta de três componentes fundamentais: a visão, a motivação e as propostas. Segundo Manzini e Jégou (2006), a visão corresponde à questão básica de “como seria se...” e determina consequências decorrentes de

determinados episódios. Os DOS são visões, combinação de palavras e imagens que interagem entre si e têm como objetivo reunir visões e pensamentos comuns que levem à mesma direção. Cada DOS destina-se a promover um processo projetual com finalidades diferentes, com distintos processos projetuais. Com a possibilidade de explorar campos possíveis de atuação, busca-se focar nos diálogos do conjunto de atores apresentados nos nichos de entrevistados para, assim, formar a convergência em direção às mesmas visões compartilhadas e gerar as escolhas projetuais.

Segundo os autores, considera-se finalidade do DOS a **exploração** *versus* a **focalização**, que são atividades necessárias em cada processo projetual. A primeira é referente “à exploração do campo das possibilidades”, na realização de alternativas praticáveis por um ator ou um grupo de atores. Já a segunda refere-se “à focalização de um objetivo”, com a convergência de um conjunto de atores para uma visão comum sobre os resultados a serem alcançados. (MANZINI; JÉGOU, 2006). O DOS pode ocorrer com finalidades distintas, com procedimentos parcialmente diferentes. Para isso, existem: o DOS de exploração, com o objetivo de propiciar a geração de uma visão abrangente de alternativas aplicáveis, e o DOS de focalização, com o objetivo propiciar a convergência de um grupo de atores para uma visão compartilhada.

Também se considera a referência do DOS, que é o **ator** *versus* o **resultado**. Estes são componentes essenciais para qualquer sistema projetado. O ator, ou grupo de atores, pode ser considerado o promotor da atividade de projeto, promovendo o processo projetual, a fim de desenvolver um sistema inovador. Já o resultado refere-se à transformação do estado das coisas para alcançar a aplicabilidade prática do sistema projetado. O DOS, nesses casos, pode ocorrer precisamente, segundo os autores, da seguinte forma: o DOS referido ao ator é desenvolvido a partir de restrições e oportunidades do campo de possibilidades que se apresentam para um ator ou grupo de atores específicos. O DOS referido ao resultado é desenvolvido a partir do sistema de restrições e oportunidades do campo que se apresenta para alcançar um resultado definido. Para isso, os autores apresentam as polarizações do DOS (Figura 5), usadas para a presente pesquisa como possibilidade de ação para as organizações.

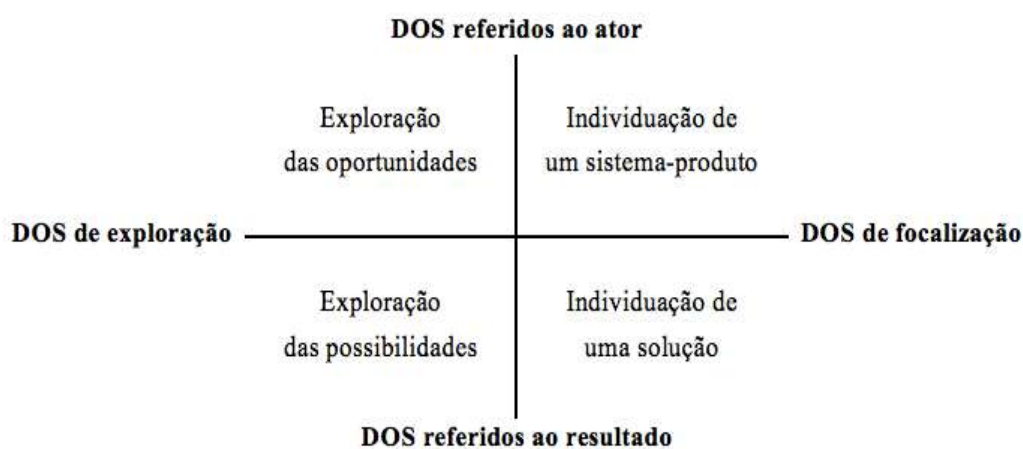
Manzini e Jégou (2006) ainda afirmam que os cenários podem dispor de atividades em cada processo projetual e componentes essenciais para qualquer sistema projetado, acertados em quatro campos de aplicação. Combinando as polarizações, pode-se desenvolver uma série de diferentes situações, localizadas nos quatro grupos de aplicação

distintos, que visam a caracterizar a exploração das oportunidades, a identificação de um sistema-produto, a exploração das possibilidades e a identificação de uma solução.

A exploração de oportunidades são os panoramas das oportunidades para a promoção de um PSS ou de um novo PSS, a partir do entendimento do âmbito operacional da organização e dos atores envolvidos. A identificação de solução se dá a partir da compreensão de um conjunto de PSS que se poderia alcançar; um resultado em um determinado quadro sociocultural, econômico, ambiental e tecnológico. (MANZINI; JÉGOU, 2006).

A exploração de possibilidades é o panorama das possibilidades para a ascensão de novas soluções coerentes, na busca de um resultado de acordo com o cenário sociocultural, econômico, ambiental e tecnológico. E a identificação de sistema-produto parte da definição do conjunto de PSS que os sujeitos poderiam desenvolver a partir de seu lugar no seu ambiente operacional. (MANZINI; JÉGOU, 2006).

Figura 5 – Polarização do DOS



Fonte: Manzini e Jégou (2006, p. 196).

4 ANÁLISE

Mediante as mudanças da sociedade e algumas metatendências traçadas no escopo teórico, busca-se no presente capítulo fazer as análises das organizações horizontais que disseminam o uso da bicicleta em Porto Alegre, o artefato no perímetro urbano e seus signos e significação. Posteriormente, é efetuada a análise do discurso aproximados dos conceitos foucaultianos. Com isso, torna-se possível gerar cenários futuros e *insights* de projeto.

4.1 Organizações horizontais em Porto Alegre para a mobilidade urbana por bicicleta

Para o estudo, as organizações não governamentais são reconhecidas como instituições/associações constituídas nos meios legais. As que agem no perímetro central da cidade de Porto Alegre em prol do uso da bicicleta como meio de transporte são a Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MOBICIDADE) e a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre (ACPA). Ambas iniciaram as atividades entre os anos 2011 e 2012, após o atropelamento de ciclistas ocorrido em fevereiro do ano de 2011 no evento conhecido como Massa Crítica (DAMATTA, 2011, p. 18). O evento nasceu em 1992, em São Francisco, nos Estados Unidos, e tornou-se conhecido no mundo inteiro, adquirindo adeptos e simpatizantes da bicicleta como meio de transporte. Segundo Dalpian (2013), os ativistas que pertencem a esse evento têm como objetivo principal pensar o uso da rua e do transporte urbano de modo diferente e sustentável em uma sociedade “carrocentrista”. Dalpian (2013, p. 20) ainda afirma que as pessoas que fazem parte desse grupo não possuem hierarquia formal, não possuem “[...] representantes, líderes ou porta-vozes”. Além disso, busca-se a mudança cultural por estilos de vida decorrentes do uso da bicicleta. (MASSA CRÍTICA *apud* DALPIAN, 2013, p. 10).

Nas condições da Massa Crítica não ser uma organização formal amparada pelas normas legais da Constituição Brasileira, ciclistas que participavam das bicicletadas realizadas pela Massa Crítica, após a fatalidade de 2011, sentiram necessidade de fundar grupos formais como entidade representativa. Conhecidas por associações, essas organizações horizontais (segundo entrevista com pessoas que participaram da fundação das organizações) atualmente podem participar de eventos, projetos de lei apresentados para a prefeitura de Porto Alegre e EPTC e ter mais envolvimento com a comunidade e órgãos públicos.

A ACPA busca em seus objetivos melhores condições para os usuários de bicicletas em suas diversas modalidades. Tem como missão “[...] contribuir para a construção de uma sociedade sustentável, difundindo a educação, a mobilidade e todos os demais aspectos positivos ligados ao uso da bicicleta”. (ACPA, 2014). A associação ainda afirma que suas lutas são para conseguir melhorias para a sociedade em aspectos que envolvam o uso da bicicleta, por iniciativas próprias, na construção de estímulos de políticas públicas eficazes. Acreditam que a união de ciclistas poderá transformar as precárias condições atuais de estrutura da cidade e de educação, para tornar a bicicleta cada vez mais viável e prazerosa.

A MOBICIDADE é uma associação que luta pelo desenvolvimento de uma cidade mais humana com a remodelação dos espaços públicos e a conscientização e educação para o convívio harmônico (MOBICIDADE, 2014). Tem em seus princípios a sustentabilidade, legalidade, impessoalidade, moralidade, eticidade, economicidade, eficiência, eficácia e horizontalidade. A organização foi criada em 2012 para facilitar a interação entre coletivos de ativistas com governos e instituições públicas. Tanto a MOBICIDADE quanto a ACPA têm foco nas políticas públicas na busca de melhorias para todos os modais de trânsito não motorizados, além da bicicleta.

Tanto a MOBICIDADE quanto a ACPA são organizações sem fins lucrativos. Todos os associados são voluntários e dedicam-se de forma sustentável à melhoria da cidade por inserção da bicicleta como modal de transporte de pulsão humana. Em sua fundação, para fins legais ambas possuem presidentes e cargos nominais nas organizações, mas em sua funcionalidade ambas trabalham de forma horizontal.

Por agir de forma similar horizontal, não dispor de fins lucrativos e disseminar o uso da bicicleta no perímetro urbano, as organizações diferenciam-se por suas escolhas de propostas de ação e projetos. Como exemplo cita-se que a ACPA está envolvida com projetos nas áreas da educação, segurança e acompanhamento de obras públicas e do PDCI. Na educação atua na prevenção de acidentes com usuários de bicicletas voltadas para crianças, motoristas de transporte público e motoristas em geral. Para a área de segurança, a associação identifica e propõe soluções para pontos críticos da cidade.

A MOBICIDADE está envolvida em campanhas, atuação direta com a sociedade em reuniões e eventos livres que organiza, além de participar de protestos e campanhas para o cumprimento das leis do PDCI. No ano de 2013, organizou o 1º Fórum Social da Bicicleta, com arrecadação de verba por meio de *sites* de doação espontânea e aberta - *crowdfunding*. Segundo a associação, em sua pesquisa pública realizada no ano de 2013, possui a “[...] intenção de ser uma referência para a comunidade, representando e atuando

como interlocutora das demandas dos usuários de bicicleta em todas as suas expressões, embasando, assim, as políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana”. (CARVALHO, 2012).

Em consequência das ações de ambas as associações, pode-se observar que a atuação se diferencia na prática cotidiana para a conscientização e divulgação da bicicleta como meio de transporte dentro do perímetro urbano (Quadro 3). Porém ambas estimulam a prática cotidiana do uso do modal bicicleta para beneficiar a saúde e o bem estar da população. Para isso, buscam a interação com a sociedade, órgãos públicos e empresas para melhor desenvolvimento de suas propostas dentro do perímetro urbano da cidade.

Quadro 3- Projetos das organizações horizontais

ACPA	MOBICIDADE
	Educação
	Campanhas
	Acompanhamento de Obras públicas e PDCI
Segurança	Atuação direta com a sociedade em reuniões e eventos livres
	Protestos
	1º Fórum social da bicicleta

Fonte: elaborado pela autora, 2015.

4.1.1 A bicicleta como ícone de sustentabilidade para a sociedade contemporânea

A bicicleta pode ser considerada um instrumento de transformação social e cultural. Seu uso também é conhecido como bicicultura (Apêndice B - Vídeos: Rádio Gaúcha, 2013). Esta, como objeto, produz sentido e transmite significados, pois não é utilizada somente como meio de transporte, mas também para trabalho – *courrier*¹⁰ -, lazer e esportes. Mesmo feita de materiais distintos, com formas ergonômicas ou mais utilitárias que se adaptam às necessidades dos usuários (Apêndice B - Vídeos: Patrola, 2013), a bicicleta na sociedade contemporânea porto-alegrense tem significados e discursos diferentes, reconfigurados pelo social.

Quando as bicicletas se popularizaram, por volta de 1890, segundo Honoré (2012), foram criados alguns mitos, crenças e desejos, como, por exemplo, o amor à liberdade e à velocidade. Tais produções de sentido, feitas pela cultura, fazem parte de referências

¹⁰ Palavra francesa referenciada a mensageiro.

teóricas em relação às escolhas conscientes ou inconscientes dos sujeitos. (BOURDIEU, 1998).

Para Bourdieu (1998), as relações das escolhas conscientes se constituem para o *modus operandi* do sujeito, que é o que orienta e organiza os processos cognitivos. Já a noção de *habitus* é o que está intrínseco no sujeito, faz parte de sua consciência, constituída pelo conjunto de conhecimentos adquiridos e saberes acumulados.

A produção de sentido, bem como a construção do mundo dos objetos, torna as formas simbólicas perceptíveis e equivalentes às formas de classificação e às formas sociais, arbitrárias e socialmente determinadas. (BOURDIEU, 1998). Esses sistemas simbólicos são caracterizados por estruturas estruturadas como, por exemplo, a língua, a arte e as crenças de determinada cultura.

Os signos são as unidades mínimas constituintes do objeto e está dentro de um conjunto de significantes, que são o meio em que o signo está inserido para poder apreender a totalidade, interpretar, identificar, reconhecer e atribuir intencionalidade ao significante (FONTANILLE, 2005). As produções simbólicas, a partir dos sistemas simbólicos, podem ser relacionadas aos interesses da classe dominante, em que o produto coletivo nasce e é apropriado pelos interesses universais, comuns a um grupo ou a uma cultura em evidência. A bicicleta é um exemplo disso: atualmente é usada por movimentos sociais, os quais a utilizam e passam mensagens sobre respeito no trânsito, sobre direitos iguais e sobre um estilo de vida mais tranquilo, desacelerado e saudável. Bourdieu (1998) afirma que esses movimentos sociais retratam as produções simbólicas do objeto, que são apresentadas como instrumentos de dominação político, econômico ou social.

Bourdieu (1998) ainda relata que os sistemas simbólicos servem como instrumento de conhecimento e de comunicação para referenciar seu poder simbólico, que parte da construção da realidade reconhecida pela cultura e se estabelece no sentido imediato do mundo. O poder simbólico tem o potencial de designar explicitamente a função (interação) social, lógica e moral. O poder invisível nas relações dos sujeitos com os objetos parte da construção de realidade reconhecida, que se estabelece no sentido imediato do mundo (ordem gnosiológica).

Ao compreender os sistemas simbólicos, podem-se traçar os níveis de pertinência semiótica, que se hierarquizam e são conhecidos também por serem categorias de análise. Como apresentados por Fontanille (2005, p. 17), os signos constituintes desses sistemas são “[...] a dimensão e a natureza do conjunto expressivo que se vai tomar em consideração

para operar as mutações, as segmentações e as catálises, responsáveis pela produção de significado e de valores”.

A bicicleta pode pertencer a uma cena predicativa para significar ou mudar seu sentido dentro do perímetro urbano de Porto Alegre, além de remeter a um conjunto significativo à cidade. Os níveis de pertinência são estabelecidos nos signos/objetos das estratégias relacionadas aos estilos de vida. Cada nível de significação é mergulhado no fenomenal, material e sensível das experiências, bem como nas conjunturas e ajustamentos e nas experiências por comportamentos e estilos de vida dos sujeitos. Um exemplo é a Figura 6, que exemplifica como uma cena predicativa pode reconfigurar o significado da bicicleta por meio de uma manifestação referente ao atropelamento de ciclistas em Porto Alegre no ano de 2011.

Figura 6 - Manifestação de ciclistas



Fonte: DaMatta (2011, p. 18).

Canevacci (2005) afirma que a transmissão dos valores e significados transcorre entre as culturas em sua história. Esses significados podem, com o tempo, se dessimbolar e se ressemantizar, tornando-se signo de algo poderoso. Tais mutações de sentido fazem parte da complexa síntese do objeto, que comunicam e se transformam em várias faces da cultura atual.

A bicicleta *Ghost Bike* é um exemplo desses objetos e apareceu na cidade como forma de protesto motivado pelo atropelamento em 2011 de ciclistas que faziam parte do movimento Massa Crítica. Após o ocorrido, surgiram diversas manifestações no mundo (DAMATTA, 2011, p. 18), entre elas uma manifestação silenciosa no cruzamento de duas

movimentadas avenidas da capital, a Ipiranga e a Érico Veríssimo. A instalação da bicicleta pintada de branco enfatiza a morte de ciclistas no trânsito. Além disso, o artefato busca simbolizar paz, com um cesto de flores como signo de uma vida simples e romântica. Há também no cesto uma placa com escritos na cor vermelha: “mais amor, menos motor”. Na Figura 7 pode-se ver o objeto.

Figura 7 - Bicicleta *Ghost Bike* do “mais amor, menos motor”



Fonte: Gaieski (2011).

Influenciados por essa ideia, apareceram também na capital gaúcha alguns muros e postes pintados com os dizeres citados, referenciando a forma de expressão comunicacional de uma ideologia que prega mais respeito no trânsito, com amor à vida, menos carros e com velocidades amenas.

As ideologias surgem das condições sociais e correspondem às lógicas do campo de produção da cultura (BOURDIEU, 1998). Para a sociedade de Porto Alegre, ter uma bicicleta no perímetro urbano simboliza ter preocupação com sua saúde e com o meio ambiente. Além das formas de expressão citadas nas Figuras 3 e 4, a bicicleta utilizada para o transporte cotidiano simboliza um carro a menos para poluir o capital ambiental.

Estudos realizados pela empresa EPTC na cidade de Porto Alegre revelam crescente número de usuários de bicicleta. Por meio desses números, as políticas públicas e empresas privadas acabam por compreender essa prática de transporte sustentável e, assim, auxiliar em seu desenvolvimento, por meio da construção de ciclovias, bicicletários e até mesmo no sistema de aluguel de bicicletas. Ainda, estudo publicado no jornal norte-

americano *New York Times*, pela jornalista Amy Chozick, informa que os jovens estão mudando o estilo de vida ao adotar novos valores de mobilidade e consumo (CHOZICK, 2012). Entender as mudanças, “[...] compreender a gênese social do campo e apreender aquilo que faz a necessidade específica da crença que o sustenta [...]” (BOURDIEU, 1998, p. 69) faz com que o objeto seja apropriado e reconfigurado na sociedade pelo seu uso e por suas ideologias.

4.1.2 A bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre

A partir de pesquisas baseadas na sociedade gaúcha e inspirados por exemplos de outros países, viu-se a possibilidade de novos negócios e empreendimentos sustentáveis. Em parceria, a prefeitura de Porto Alegre, o Banco Itaú Unibanco e o Sistema de Bicicletas Transportes Sustentáveis para o Perímetro Urbano (SAMBA) deram início à implantação da *BikePoa*, sistema de “*bike sharing*” que oferece aluguel de bicicletas. As bicicletas da *BikePoa* estão disponíveis em estações distribuídas em pontos estratégicos da cidade, caracterizando-se como uma solução de transporte para pequeno percurso em centros urbanos. Sua inserção como modal de transporte público ocorreu em 2012, e em 2014 foi comemorado o total de 500 mil viagens nas ruas de Porto Alegre desde sua inauguração (FURTADO, 2014).

O Sistema SAMBA é composto de estações inteligentes conectadas a uma central de operação via *wireless*, alimentadas por energia solar e distribuídas nos principais pontos de Porto Alegre. Os clientes cadastrados no sistema de aluguel podem retirar a bicicleta por meio do aplicativo eletrônico para celular, disponível para ser baixado. O aplicativo apresenta a disponibilidade de bicicletas e as estações para alugá-las ou devolvê-las mais próximas do usuário (Figura 8).

Figura 8 - Pontos de distribuição de bicicletas *BikePOA*

Fonte: Furtado (2014).

O sistema de compartilhamento está disponível diariamente, das 6 às 22h. A política e as regras de utilização da *BikePoa* estão de acordo com os sistemas já implantados em outras cidades, como Rio de Janeiro, São Paulo e Recife. Por ser de fácil acesso e preço justo, ele está se tornando viável no auxílio ao transporte sustentável em centros urbanos.

Grande parte dessas inovações está revelando um novo tipo de economia emergente, uma "economia social" que mistura recursos variados de economias que se baseiam na produção e consumo de objetos. A *BikePoa* se insere em tal exemplo ao permitir que as bicicletas sejam alugadas, reduzindo a produção e o consumo de bens físicos, tornando o uso em consumo consciente e não mais em uma aquisição de bem material. Segundo Murray, Caulier-Grice e Muglan (2010), as principais características da economia social incluem: o uso intensivo de redes para manter e gerenciar relações, para possibilitar em larga escala os meios de comunicação; limites indefinidos entre a produção e consumo; ênfase na colaboração e nas interações, cuidados e manutenção em vez de consumo *one-off*.

O projeto *BikePoa* tem como objetivo transformar a bicicleta em uma modalidade de transporte público saudável e não poluente. Além disso, preza combater o sedentarismo da população ao promover a prática de hábitos saudáveis. Também visa a reduzir os engarrafamentos e a poluição nas áreas centrais das cidades e, assim, promover a

humanização do ambiente urbano e a responsabilidade social das pessoas. O próximo passo, segundo a EPTC, será a integração do sistema *BikePoa* aos cartões de ônibus (TRI) e trens (SIM) da capital gaúcha.

Os sistemas de *bike sharing* são de grande relevância como referencial de PSS adotado na cidade de Porto Alegre, pois mesmo modificando a economia ao promover menos consumo de bens tangíveis, incentiva o uso eletrônico de passes para usufruir do sistema de aluguel. Com isso, pode-se perceber que a economia modifica suas perspectivas para produções tangíveis de consumo próprio, ao aprimorar e incentivar a aquisição de outros bens, que auxiliam para melhor desenvolvimento urbano sustentável e influenciam os estilos de vida da cidade.

4.1.3 Iniciativas urbanas

Existem alguns grupos autorais, além das ONGs citadas anteriormente, que promovem iniciativas criativas que visam à inovação social no perímetro urbano da capital gaúcha, como, por exemplo: a BiciEscola, a Vá de Bici, a Bike Anjo Poa, a Revista Velô, entre outras. Redes como essas, de iniciativas sociais e de disseminação da informação, são importantes para a sociedade. Tais grupos podem se relacionar como os propostos por Murray, Caulier-Grice e Muglan (2010), pois os autores mostram que, de um lado, a tecnologia age para a difusão de redes e auxilia na criação de infraestruturas globais de informação que, assim, atuam como ferramentas de redes sociais. Por outro lado, existe a importância da cultura e dos valores na dimensão humana, para colocar as pessoas em primeiro lugar, dando voz democrática às relações com o indivíduo, em vez de sistemas e estruturas.

Manzini (2008) apresenta as redes e as organizações colaborativas envolvidas nesses sistemas como possíveis promotoras do favorecimento de informação entre diferentes atores sociais (comunidades locais e organizações, instituições e centros de pesquisa). Para o autor, isso se daria ao permitir a participação desses atores na visão compartilhada e na cocriação dos serviços utilizados no cotidiano, o que poderia contribuir para melhorias. Com pessoas envolvidas nos problemas reais do dia-a-dia em redes mais abertas e em modelos organizacionais inéditos, poderão surgir colaborações no desenvolvimento de sistemas que auxiliem em melhorias sociais. Touraine (2011) complementa as ideias citadas ao opinar que é necessário ampliar o direito de viver em todas as categorias sociais do planeta.

Um exemplo de iniciativa aberta de organização é a *Bike Anjo*, baseado no trabalho voluntário e presente em 160 cidades do Brasil. Um dos constituintes desse voluntariado é o Anjo *BikePoa* (Bici Anjo) (Apêndice B- Vídeos: Bom-dia Rio Grande Notícias, 2013), com o lema: "voluntários por um trânsito mais humano". Essa é uma organização sem fins lucrativos, que busca incentivar o uso das bicicletas diariamente e reduzir o número de acidentes no trânsito, ao promover o respeito, o incentivo e o conhecimento em relação às leis de trânsito vigentes para ciclistas no Brasil. Em Porto Alegre o sistema busca orientar usuários de bicicleta no perímetro urbano e ajudar na locomoção de pessoas no cotidiano.

Segundo a EPTC, em 2012 houve cerca de 290 acidentes envolvendo ciclistas e outros meios de transporte motorizados, sendo que, destes, cinco resultaram em mortes. No ano de 2013, até o mês de julho, foram registrados 135 acidentes, com quatro vítimas fatais. Ainda segundo a EPTC, que cuida do sistema de trânsito da capital gaúcha, Porto Alegre está implantando o PDCI, aprovado em 2009 (Apêndice B- Vídeos: Porto Alegre em Debate, 2014) e que tem como objetivo incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte (Grupo de Porto Alegre incentiva uso de bikes e orienta ciclistas no trânsito, 2013). A partir da implantação de ciclovias, buscam-se diminuir os índices de acidentes no trânsito. O PDCI tem traçado o total de 495 km de malha cicloviária, mas desse traçado Porto Alegre conta com 20,2 km atualmente. A expectativa da prefeitura é contar com 50 km até o final de 2014 (BARROSO, 2014).

Incentivados por iniciativas de cidades europeias, que com o passar dos anos conseguiram estimular o uso da bicicleta e o respeito no trânsito, Porto Alegre consegue aos poucos disseminar a cultura do trânsito sustentável na cidade. Manzini (2008) acentua que é necessário olhar a inovação social, identificar casos promissores e utilizar sensibilidades, capacidades e habilidades de Design para projetar e indicar novas direções para a inovação. Esses grupos de pessoas que são capazes de dar vida aos sistemas e às soluções inovadoras são elementos primordiais para a inovação social, pois conseguem gerenciar tais soluções - importantes para reduzir problemas do cotidiano e auxiliar na qualidade de vida de uma comunidade.

Para Murray, Caulier-Grice e Muglan (2010), a inovação pode ser gerida, apoiada e estimulada por qualquer um que quiser se tornar parte dela, pois ela é um campo relativamente aberto em um processo. No entanto, a mudança social não é nem puramente "top-down" nem "bottom-up". Trata-se de alianças entre a parte superior (governos e empresas privadas) e inferior (ONGs e comunidade) para incentivar a disseminação de informações e conhecimentos cruzados.

Outro exemplo de colaboração aberta ao "*peer-to-peer*" (MANZINI, 2008) é o *Bike Crimes Poa*, projeto que busca auxiliar qualquer usuário de bicicletas a enviar relatos de riscos nas vias - como irregularidades e crimes em geral - que envolvam ciclistas na capital gaúcha. Tal colaboração é uma plataforma *on-line* que visa a ajudar toda a comunidade. O sistema só funciona com o auxílio da cocriação de seus usuários que, na medida em que alertam ou vivenciam novas irregularidades, dão vida à rede. Uma das grandes vantagens do portal é a possibilidade de receber alertas quando novos relatos forem enviados, em um raio de 20 km da localidade que o usuário escolher para, assim, contribuir na segurança do usuário de *bike* em tempo real.

Desenvolver ideias viáveis, gerar sustentabilidade, fortalecer estruturas e criar soluções práticas para problemas sociais faz parte de uma inovação social (MURRAY; CAULIER-GRICE; MUGLAN, 2010). Esta pode ser definida como a criação de ideias (produtos, serviços e modelos) que atendam simultaneamente às necessidades da sociedade e criem novas relações sociais ou colaborações. Em outras palavras: são inovações que são boas para a sociedade e aumentam sua capacidade de ação. A inovação social acontece a partir do contexto em que estão inseridas, em questões climáticas, políticas, sociais, mercadológicas (custos), para enfrentar os problemas complexos que afetam a sociedade. Ela pode levar a soluções em grande escala, reforçando os novos modelos e paradigmas para mais disseminação da inovação.

O espaço social é proposto por Lipovetsky (2011) como sendo os locais onde se deve propor experiências estéticas para o lazer, derivados das boas políticas públicas para a qualidade de vida da sociedade e são importantes para os “[...] serviços de mobilidade, com instalação de redes específicas [...] que possam beneficiar, acima de tudo, as populações de jovens em suas atividades de lazer na semana e, sobretudo, no fim de semana [...]” (LIPOVETSKY, 2011, p. 173). A estética e o bem-estar deveriam ser multiplicados em espaços públicos e horários diferenciados para fazer parte do “espaço-tempo” das atividades humanas que compõem as novas necessidades da sociedade hipermoderna. (LIPOVETSKY, 2011).

Algumas estratégias de desenvolvimento urbano, como as mencionadas aqui, podem ser potencializadas pelo Design Estratégico e adotadas pelos processos de desenvolvimento dos projetos da cidade para, assim, fortalecer a inovação social. Ao compreender as necessidades da sociedade e fazer com que ela participe da execução e implantação dos projetos, surge a diligência de abarcar seus desejos, aspirações e mais cuidado com o ambiente.

4.2 Análise do discurso

Após a finalização das entrevistas em profundidade, semiestruturadas, com ambas as organizações horizontais escolhidas para a pesquisa, foi realizada a análise de discurso com base na teoria de “ordem do discurso” de Foucault (2008).

A multiplicidade de fatores que foram abordados sobre o objeto - a bicicleta - fica intrínseca nos discursos dos diferentes nichos constituintes da pesquisa. Para isso apresenta unidades válidas que constituem o objeto e seus significados decorrentes do objeto inserido na sociedade e da realidade do todo. Com isso, a bicicleta transforma-se de acordo com o saber de cada nicho de entrevistados e para cada um o discurso reflete o que é pertencente às singularidades constituintes do objeto no perímetro central da cidade de Porto Alegre. Em Foucault (1996) torna-se necessário reconhecer a correlação entre os signos do objeto e o local em que está inserido, que podem se modificar ou alterar de acordo com a relação que estabelecem com cada nicho de entrevistados. Existem também no enunciado descrições perceptivas que direcionam a categorização e subcategorização do objeto presentes no entendimento dos respondentes.

Para isso são observados os conceitos foucaultianos do discurso de noções e exclusão constituintes das falas dos sujeitos, para definir séries de elementos que agem sobre os sujeitos do discurso, fixar limites, descobrir o tipo de relação específica, além de descrever as relações que possibilitam a formulação de séries. Contudo, é necessário determinar as relações que permitem as caracterizações de um conjunto de séries que possibilita descobrir a totalidade dos discursos. Para isso, são utilizadas para a categorização a “noção de influência”, “noção de tradição” e as “noções de desenvolvimento e de evolução”. (FOUCAULT, 2008).

Em contrapartida, essa etapa da pesquisa está inserida no pensamento de Design metaprojetual, como abordado por Celaschi (2007), pois há um desafio cultural no projeto. Isso pode ser visto como uma vantagem competitiva para as organizações, sobretudo nas relações entre cultura, sociedade e PSS, que gera a formação de densos valores emocionais para o projeto de Design.

Para melhor compreensão de todo o universo da bicicleta inserida na zona central de Porto Alegre, são analisados os discursos dos integrantes-chave das duas ONGs ciclistas de Porto Alegre, PSS e EPTC, para esclarecer a lógica do discurso dos entrevistados. De acordo com Foucault (2008, p. 70), “[...] a análise do discurso, assim entendida, não

desvenda a universalidade de um sentido; ela mostra à luz do dia o jogo de rarefação imposta, com um poder fundamental de afirmação”.

A análise tem como proposta responder aos seguintes objetivos específicos de pesquisa: a) descrever, a partir das organizações identificadas, quais são as iniciativas colaborativas que disseminam o uso da bicicleta em Porto Alegre; b) relatar como acontece o processo de ressignificação da bicicleta como veículo alternativo em Porto Alegre; c) discutir de que forma o Design Estratégico, nas práticas organizacionais, pode promover a inovação social e cultural. Por meio das categorias e subcategorias formadas a partir das entrevistas, busca-se descrever quais são as iniciativas colaborativas que disseminam o uso da bicicleta, compreender como o objeto se ressignifica no perímetro urbano da cidade de Porto Alegre, no ponto de vista das organizações, e com isso discutir como o Design Estratégico poderá promover a inovação social e cultural por meio do objeto ressignificado pelas organizações, na sociedade.

Para isso, buscou-se formular questões pertinentes para agrupamentos ou atribuição ou rejeição e exclusão de informações discursivas regulares e não regulares dos discursos dos entrevistados, com a finalidade de construir séries que estabelecem o cruzamento das informações pertinentes para formar as categorias e subcategorias discursivas de análise. Conforme Foucault (2008), esses são aspectos delimitativos que sustentam e reforçam os princípios do autor do discurso.

Houve a necessidade de descobrir a estrutura das organizações e suas formas de captação financeira para a execução dos trabalhos na divulgação da bicicleta como modal de transporte sustentável. Dessa forma, descobriu-se que ambas se estruturam de forma horizontal, sendo que todos os associados têm a mesma interação e que todas as opiniões são debatidas para chegar a consenso entre todos. Mas nenhuma das ONGs possui arrecadação financeira, o que faz com que suas iniciativas não tenham divulgação ou sejam percebidas por um público mais representativo, não pertencente à cultura da bicicleta.

Também houve ênfase em questionar a atuação para o desenvolvimento da cultura da bicicleta e quais as possibilidades de ação ou dificuldades que se observam dentro do perímetro urbano de Porto Alegre. Ambas as organizações citaram que existem redes de projeto juntamente com outras associações de moradores de bairros, algumas empresas ou até mesmo com a prefeitura e a ETPC. Muitas vezes aludem que as maiores barreiras são as políticas públicas e o não cumprimento do PDCI ou dos 20% que seriam arrecadados de multas para a construção das ciclovias e ciclofaixas.

Também foi questionada a possibilidade de interação com designers dentro da organização, para ativar o agir estratégico. Constatou-se que, das duas ONGs que fazem parte da pesquisa, apenas uma tem designer associado, mas na saturação viu-se que os respondentes não reconhecem a profissão de Design nem qual finalidade poderia ter esse profissional incorporado nas organizações.

Todos os nichos de entrevistados foram indagados sobre a cultura da bicicleta, movimento *slow* e sustentabilidade, sendo possível perceber que essas questões apareceram com relevância para todos os respondentes. Todos declararam que nos últimos anos houve mais adesão de ciclistas no perímetro urbano da cidade, sendo por inserção de ciclovias, por *bike sharing*, fortalecimento de movimentos autorais em prol da bicicleta. Muito se deu após a fatalidade de 2011. Esse epifenômeno promoveu a ruptura de valores para o fortalecimento da cultura da bicicleta. Nas entrevistas pôde-se descobrir que ambas as ONGs foram fundadas após o ocorrido de 2011. Conforme os respondentes, após o ano de 2011 começaram a surgir os PSS e designers para ciclistas, inspirados por lacunas existentes desses serviços e produtos na cidade de Porto Alegre.

Todos os nichos também foram interpelados sobre como percebem as políticas públicas na cidade, as ciclovias e as dificuldades para transitar no perímetro urbano. Muitos dos respondentes dos nichos ciclistas, PSS e designers enfatizaram que não há políticas públicas condizentes em prol da mobilidade urbana de bicicleta, que existe muita dificuldade em transitar nas ciclovias, por serem mal estruturadas ou disformes, e que existe insegurança no trânsito. Os respondentes desses nichos frisaram que se houver educação no trânsito, as ciclovias não serão necessárias para ciclistas experientes, pois se houver mais responsabilidade de todos os sujeitos envolvidos na mobilidade diária, os índices de acidentes por irresponsabilidade serão praticamente nulos.

Já os setores da EPTC acreditam que com maior número de ciclovias mais pessoas poderão utilizar o modal, a bicicleta, diariamente com segurança. Identificam que existem microrredes que possibilitam mais circulação e adaptação da população para o uso. Mas também se pôde verificar que há discursos dissonantes da própria EPTC. Enquanto o setor de GPEM EPTC pensa na expansão nas vias de rolamento para melhor absorção do aumento de frota e na segurança viária, o setor de educação EPTC propõe o uso consciente do automóvel como meio de transporte e a mudança de cultura para a educação no trânsito da cidade, por meio de reconhecimento, gentileza e gratificação.

Com a finalidade de responder ao objetivo relativo às iniciativas colaborativas que disseminam o uso da bicicleta e ao processo de ressignificação do objeto como veículo

alternativo, no ponto de vista das organizações horizontais, foram feitas as seguintes categorizações: //Organização//, dividida em duas subcategorias /Organização Horizontal/ e /Redes de Projeto/. Para melhor entender sobre os processos das organizações são usadas as “noções de desenvolvimento e de evolução” de Foucault (2008, p. 24):

[...] elas permitem reagrupar uma sucessão de acontecimentos dispersos; reorganizar; submetê-los a um único e mesmo princípio organizador; submetê-los ao poder exemplar da vida (com seus jogos de adaptação, sua capacidade de inovação, a incessante correlação de seus diferentes elementos, seus sistemas de assimilação e de trocas); descobrir, já atuantes em cada começo, um princípio de coerência e o esboço de uma unidade futura; controlar o tempo por relação continuamente reversível entre uma origem e um termo jamais determinados, sempre atuantes.

A categoria //Organização// representa o modelo que reflete a identidade de um grupo e seu posicionamento perante a sociedade, com aspectos apropriados na visão, missão, valores, filosofia e princípios da organização (ZURLO, 2010). Nessa categoria a organização pode ser explicada pela seguinte frase da respondente ONG MOBICIDADE 2:

A MOBICIDADE, assim como a ACPA, elas nascem juntas, assim... mais ou menos no mesmo período de tempo com uma necessidade de... de ter uma pessoa jurídica representativa na sociedade civil, uma associação, organização, pra fazer interlocução com o executivo municipal e com outras esferas de governo. Por que o movimento, digamos, ele não tem, ele não tinha uma cara, o Massa Crítica não tem uma organização [...] as pessoas individualmente ou em pequenos grupos faziam algumas ações, mas sentiram necessidade de que para ter realmente um dialogo expressivo e atenção do poder público precisava ter uma representatividade de cunho associativo e que representasse uma associação, uma parcela da sociedade né... e aí resolveu fundar a MOBICIDADE, um outro grupo resolveu formar a ACPA quase que em paralelo, assim... e isso foi um acaso, não foi porque ah, tem racha ou coisa assim... foi realmente o acaso que fez com que as duas ah, associações se fundassem ao mesmo tempo e mais ou menos para o mesmo intuito, o mesmo objetivo (ONG MOBICIDADE 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 14).

A subcategoria /Organização Horizontal/ vem de encontro ao desenvolvimento exposto pela própria organização, que pode ser disposta de maneira aberta e colaborativa no teor de uma economia de conhecimento, com a capacidade de criar valores tanto para a organização, quanto para os consumidores, de acordo com os sistemas organizativos característicos de cada organização. (CELASCHI, 2007; DESERTI, 2007; MANZINI, 2008; MERONI, 2006; 2008a). Segundo o informante da ONG MOBICIDADE 1:

Então, a MOBICIDADE é uma associação totalmente horizontal... qualquer pessoa que faz parte da MOBICIDADE tem um mesmo direito ou... ou poder do que qualquer outra pessoa que está lá. Independentemente do tempo que ela faça parte ou... ou... qualquer coisa deste tipo assim... então... nós temos algumas comissões.... Então, e aí dependendo do que... do que o tema envolve, a gente tenta encaixar dentro das comissões, pra que cada... para que cada comissão possa tocar os projetos mais pertinentes a ela, assim... pra que cada comissão relate como está acontecendo cada um dos seus, dos seus projetos, assim [...] (ONG MOBICIDADE 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 3).

Já para a subcategoria /Redes de Projeto/ as redes estão ligadas às iniciativas e experiências que podem ser compartilhadas, como sistemas de informação para o favorecimento de informação entre diferentes atores sociais, como, por exemplo, a comunidade local e as organizações. Essa economia social proposta pela rede de projetos tem como característica a troca de conhecimentos em larga escala, com colaboração itinerante de diversos atores de variadas áreas de conhecimento. (MANZINI, 2008; MERONI, 2006; MURRAY; CAULIER-GRICE; MUGLAN, 2010).

Outra categoria de relevância para a pesquisa apareceu nas entrevistas como //Sustentabilidade//. Essa categoria parte das premissas de cada informante e vai ao viés de Manzini (1990; 2007; 2008), que ressalta a importância da sustentabilidade para os conceitos de desenvolvimento sustentável e sociedade limpa, pois parte do processo aprendizagem social sustentável orientado pelo Design, do comprometimento de promover mudanças sociais para fortalecer a democracia e a economia local, baseados no conhecimento e no consumo consciente. Nessa categoria e na conseguinte é usada para análise a “noção de influência” de Foucault (2008, p. 24);

[...] fornece um suporte – demasiado mágico para poder ser bem analisado – os fatos de transmissão e de comunicação; que atribui a um processo em andamento causai (mas sem delimitação rigorosa nem definição teórica) os fenômenos de semelhança ou de repetição; que liga, a distância e através do tempo – como por intermédio de um meio programação -, unidades definidas como indivíduos, obras, noções ou teorias.

A categoria //Sustentabilidade// pode ser embasada pela fala do respondente do ONG MOBICIDADE 2:

A bicicleta promove um estilo de vida mais saudável por ajudar a combater sedentarismo, um problema moderno muito comum. Quem pedala também vive a cidade de outra maneira, pois por estar ao ar livre percebe mais a geografia da cidade, observa mais o comércio local, conhece melhor as ruas, etc. Além disso, por ocupar menos espaço físico tanto nas vias quanto nas garagens, promove um melhor uso do espaço urbano [...] (MOBICIDADE 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 41).

A partir disso foram criadas as subcategorias, presentes nas falas dos respondentes: /Social/, /Ambiental/ e /Econômico/.

A subcategoria /Social/ apresenta as relações dos respondentes sobre a sociedade e a desaceleração para melhores práticas de convívio em sociedade. Já a /Ambiental/ preserva as ações que correspondem aos cuidados com a natureza, a biosfera, uso consciente do carro e a saúde. Para a subcategoria /Econômico/, mostra-se que existe uma forma de consumo consciente, trabalho voluntário e economia reversa.

Outra categoria criada, uma vez que apresentou relevância na fala dos respondentes, é a //Significação e o Uso//, com duas subcategorias que correspondem às informações trazidas no escopo teórico, entre elas /Benesse/ e /Evolução/. A categoria //Significação e o Uso// parte das produções simbólicas contidas nos sistemas simbólicos relacionadas aos interesses, em que o produto coletivo nasce e é apropriado pelos interesses universais, comuns a um grupo ou a uma cultura em evidência, absorvida pelos movimentos sociais que compreendem as produções simbólicas do objeto. (BOURDIEU, 1998; FONTANILLE, 2005).

A subcategoria /Benesse/ advém dos respondentes como todas as possibilidades que o objeto - a bicicleta - lhe dá tanto para melhorar a saúde quanto ser incorporada a um estilo de vida decorrente de seu uso diário, como é proposto também na fala do respondente ciclista Diogo:

Liberdade porque não dependo de horários e itinerários, nem de ter ou não um carro disponível e em condições de rodar. Mobilidade porque a bike anda em praticamente qualquer terreno, com pouco espaço. Versatilidade porque posso fazer muitas coisas e cobrir diferentes distâncias. E racionalidade porque é racional, inteligente, fazer o mesmo percurso que eu faria com outro modal na metade do tempo e de forma gratuita (Ciclista Diogo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 74).

Já a subcategoria /Evolução/ aparece na fala do respondente ciclista Ruan:

Evolução. Desde que existe, o homem andou sobre seus membros inferiores. Depois montou em animais, que exigiam cuidados constantes. Foi criado o automóvel, complicado, caro, poluente, barulhento e que exige estradas especiais para poder andar. Por último veio a bike, divertida, saudável, barata, eficiente, compacta, de fácil manutenção, cheia de vantagens (Ciclista Ruan APÊNDICE B – Entrevistas, p. 90).

Há também a categoria //Cultura// que diz respeito ao **senso comum** originário da cultura (GEERTZ, 1997) e o *habitus* (BOURDIEU, 1998) proveniente das relações das escolhas conscientes. Estes se constituem no conjunto de conhecimentos adquiridos e os saberes acumulados dos respondentes. Essa categoria é composta pela “noção de tradição” de Foucault (2008, p. 23-24):

[...] ela visa a dar uma importância temporal singular a um conjunto de fenômenos, ao mesmo tempo sucessivos e idênticos (ou, pelo menos, análogos); permite repensar a dispersão da história na forma desse conjunto; autoriza reduzir a diferença característica de qualquer começo, para retroceder, sem interrupção, na atribuição indefinida da origem; graças a ela, as novidades podem ser isoladas sobre um fundo de permanência, e seu mérito transferido à originalidade, gênio, à decisão própria dos indivíduos.

Nessa categoria estão dispostas as subcategorias /Bicicultura/, /Carrocentrismo/, /Insegurança/, /Segurança/, /Educação/ e /Inurbanidade/. As subcategorias referidas à categoria //Cultura// partem das seguintes falas dos respondentes: a subcategoria /Bicicultura/ vem ao encontro da fala do respondente ciclista Diogo:

Hum... Acho que é preciso primeiro criar essa educação/cultura da bike, através de iniciativas populares e também, públicas [políticas]... Inclusive por ONGs, ou pelo próprio bairro, iniciativa de moradores, uma coisa não exclui a outra. Acho que tem que ser um movimento de vários setores diferentes. (Ciclista Diogo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 77).

Já a subcategoria que afronta a subcategoria anterior é o /Carrocentrismo/, presente na fala do respondente do Setor Educação EPTC 1:

[...] O nosso país infelizmente é um país automobilístico, né, e aí vem de uma história de longa data... Basicamente na década de 20, lá onde o Presidente Washington Luiz dizia que ‘governar era abrir estradas’, colocou o foco nos meios de transporte, no foco de transporte rodoviário, então dali em diante, se começou a se construir toda essa cultura encima do transporte, encima do automóvel, né? (Setor Educação EPTC 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 106).

A subcategoria /Insegurança/ está presente em grande parte dos respondentes, em críticas sobre o incentivo ao medo e às más qualidades de ciclovias e ciclofaixas. Já a subcategoria /Segurança/ parte da fala da respondente do Setor da GPEM EPTC:

Cada um tem que se proteger e quem tá no maior tem que proteger o menor, é o princípio número um do código de trânsito. E é isso! E tem que querer proteger! Como motorista tem que querer parar na faixa de segurança, querer dar a preferência do que está entrando na rua, porque se não é uma guerra, hoje a gente está em uma guerra (Setor da GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 101).

Já para a subcategoria /Educação/ a fala da respondente Revista Velô:

[...] acreditamos que a educação é a chave para começarmos a resolver os problemas relacionados à mobilidade. Claro que precisamos de infraestrutura, mas precisamos, antes de mais nada, querer um trânsito mais humano nas cidades, baseado na convivência. Não estamos falando de carro, ônibus, caminhão, bicicleta. Estamos, antes de mais nada, falando de pessoas que estão conduzindo estes veículos. Se enxergarmos a mobilidade sob essa perspectiva, achamos que é um bom começo (Revista Velô, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 139).

A subcategoria /Inurbanidade/ é composta de características que as pessoas adquirem no trânsito em diferentes ou em determinadas funções exercidas, como a forma de se portar. Um dos exemplos dessa subcategoria está presente na fala da entrevistada do Setor GPEM EPTC:

[...] Então ela vai mudando de personalidade à medida que ela vai mudando de papel. E isso é uma coisa que a pessoa tem que entender que ela é pessoa, conforme ela muda o papel, sempre é o outro que está errado. [...] Não reconhece isso, e isso é da natureza humana, nunca reconhecer seu próprio erro, o erro sempre é dos outros, né? O trânsito aflora, assim, que cada segundo tem uma ação que a pessoa tem que toma (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 104).

4.2.1 Organização

Embora ambas as organizações sejam horizontais e trabalhem de maneira a fomentar o uso da bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre, percebe-se que no discurso das organizações todos os respondentes desse nicho de entrevistados (ONGs) indicam fenômenos específicos que fazem parte do corpo do discurso. Ao compreender o

enunciado do discurso busca-se entender a singularidade da situação (FOUCAULT, 1984). Em sua pureza, o campo dos discursos proveniente das organizações parte de seus conhecimentos comuns, que justificam suas influências. Basicamente originaram-se do mesmo episódio fatídico presenciado no ano de 2011 na cidade de Porto Alegre para que desse início às organizações. Nos relatos dos entrevistados das ONGs fica clara a “noção de desenvolvimento e de evolução” (FOUCAULT, 2008), quando a sucessão dos acontecimentos provocados no ano de 2011 submeteu ambas a terem origem e atuarem em prol de um mesmo ideal.

Os entrevistados de ambas as organizações citam que para facilitar a comunicação com os poderes públicos foi necessário fazer com que as organizações tivessem registro no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ) e que disponibilizassem de um quadro estruturado de associados com presidente, tesoureiros e demais cargos para sua fundação. Isso pode ser mais bem explicitado nas frases dos respondentes ONG MOBICIDADE 1 e ONG ACPA 6:

Então, na verdade a MOBICIDADE é uma formalização de uma movimentação que já existia, né? É... nós trabalhávamos tipo... em Porto Alegre tinha um número de pessoas que estavam sempre juntas e pensando em como incentivar o uso de bicicleta na cidade, com o atropelamento... Da Massa Crítica em fevereiro de 2012... é... isso acabou ficando ainda mais forte e um pouco mais organizado digamos assim... (ONG MOBICIDADE 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 1).

Olha, nós tínhamos uma série de situações que nós tentávamos em interagir com o poder público, pois tínhamos uma dificuldade de reconhecimento, a partir do poder público por nós sermos, na época, somente ciclistas sem uma entidade representativa. E aí em função disso a gente resolveu criar a associação, né, com o objetivo de interagir com eles de uma forma... Não vou dizer mais qualificada, mas de forma mais respeitosa por parte do poder público para conosco (ONG ACPA 6, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 44).

Nos relatos dos entrevistados fica clara a preocupação em fazer com que as organizações consigam mais abertura com os poderes públicos e sociedade, para que perdurem por mais tempo, e que consigam fazer com que a bicicleta seja incorporada como modal de transporte sustentável no perímetro urbano da cidade de Porto Alegre. Para isso, existe a estratégia de trabalhos em redes de projeto, em que as duas organizações, segundo todos os entrevistados, participam abertamente. Como proposto por Manzini (2008), quanto mais pessoas envolvidas nos problemas reais do dia-a-dia, em redes mais abertas e em modelos organizacionais inéditos, poderão surgir colaborações no desenvolvimento de

sistemas que auxiliem nas melhorias sociais (MANZINI, 2008). Esses modelos podem ser mais bem detalhados nas frases dos respondentes das organizações:

[...] é um projeto junto à CUT, com o CUT Rodoviários que são os representantes de ônibus e motoristas e cobradores... para poder fomentar e poder criar um dialogo assim, aquela coisa mais harmoniosa, né? A gente tem divulgado no site algumas coisas sobre segurança e tal, divulga o Bici Anjo... (ONG MOBICIDADE 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 19).

[...] nós só damos pitaco... que nem agora dia 10 de julho vai ter reunião da EPTC com a comunidade lá na nova ciclovia... nós vamos lá pra dar opinião... (ONG ACPA 7, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 55).

Ambas mencionam participar de reuniões e palestras para difundir a bicicleta no perímetro urbano da cidade. Mas para ativar o agir estratégico dentro da organização é necessário ativar a tática proveniente do Design. Para entender e articular as mudanças sociais para os novos sistemas de serviços para a sociedade, agir de forma estratégica acaba por ser necessário para manter-se no mercado. Das duas organizações abordadas, apenas a MOBICIDADE tem um designer que faz parte da associação desde sua fundação. Segundo Lockwood (2010), o pensamento de Design é necessário em uma organização, pois para gerar inovação de produtos e serviços são necessárias mudanças na cultura da empresa, nos processos de negócios e na construção de valores. Para a respondente ONG MOBICIDADE 4: “[...] um designer que é membro do grupo, que é o Cadu Carvalho, que ele trabalha com isso” (ONG MOBICIDADE 4, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 34).

4.2.2 Sustentabilidade

A sustentabilidade para a pesquisa parte das falas dos respondentes e articula-se com o tripé da sustentabilidade, o “*triple botton line*” (LOCKWOOD, 2010). O tripé engloba fatores de ordem econômica, social e de assuntos de aspecto comportamentais, de forma similar à proposta pela ONU, em que o desenvolvimento econômico está interligado ao sociocultural e ambiental. Para isso, são necessárias mudanças nos hábitos cotidianos, para salvar o ecossistema para as gerações futuras. Nessa categoria, aspectos do movimento *slow life* aparecem como referencial de qualidade de vida atrelado aos aspectos sustentáveis. Essa tendência do viver “*slow*” modifica os estilos de vida, os espaços públicos e o consumo à medida que as pessoas desaceleram, adquirem melhor qualidade de vida e consomem os espaços públicos para a interação social e para o lazer. Essa situação

faz com que as políticas públicas reorganizem esses espaços e fortaleçam a interação social (HONORÉ, 2012).

Nessa categoria a “noção de influência” fornece aspectos de comunicação e a semelhança dos fenômenos. Também fica explícita a relação dos indivíduos e suas preocupações com o meio e os critérios de sustentabilidade.

Na subcategoria /Social/ dos respondentes ciclistas, três acreditam que a bicicleta inserida na sociedade contribui para melhorar o estilo de vida e a desaceleração, para melhores práticas de convívio em sociedade. Já do nicho de entrevistados PSS, três transmitem em seus serviços as mesmas premissas trazidas pelos ciclistas para melhorar a qualidade de vida da sociedade. Já na EPTC todos os respondentes citaram que as melhorias no perímetro urbano auxiliam na melhora do convívio em sociedade. Da mesma forma, os designers para ciclistas também têm preocupações estabelecidas para a sustentabilidade social. Pelas falas dos respondentes de cada nicho isso pode ser mais bem compreendido:

[...] Eu acho que são pessoas que procuram o que todo mundo hoje em dia procura, que é a tão sonhada qualidade de vida. É de ter tempo pra ficar com a tua família, pro teu trabalho não te sugar, todas essas questões. Eu sinto, que não sei nem se é fato, mas tem uma preocupação das pessoas que frequentam aqui, em ter um mínimo de qualidade de vida (Vulp Bici Café – 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 150).

Absolutamente SIM! Mas perpassa por mudanças culturais profundas, inclusive de ordem política e econômica (Ciclista Diogo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 76).

[...] Porque sinceramente, todo esse movimento eu acho que faz parte de um movimento geral que tá se firmando no mundo inteiro, né?... e aqui tem esses pequenos grupos que te falei (Mobicidade, Bike Anjo), que estão tentando uma outra visão de cidade. Que não é a visão estabelecida hoje em dia, né, eles são uma contracultura quase, né? [...] (Setor GP EM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 103).

Então, eu vejo isso acontecer cada vez mais, à medida em que as pessoas vão abraçando mais uma ideia de vivência do que de sobrevivência. ... E a bicicleta, é uma coisa que faz você passar mais tempo junto de outras pessoas que tem coisas em comum com você... Acaba trocando o individual pelo coletivo, porque você vê que não está sozinho, e isso acaba trazendo uma vivência muito mais ampla (Eleven Messenger Bag, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 178).

Na subcategoria /Ambiental/ surgem as preocupações com os espaços de convívio para a sociedade e a preocupação com o meio ambiente, por causa do uso irracional dos meios de transporte motorizados. Contudo, esse fenômeno advém no recorte da pesquisa, por estar diretamente vinculado à estética das cidades, também advertida por Honoré (2012). Além de transformar os espaços públicos para melhor circulação e convívio das pessoas, esse movimento (*slow*) discute o uso irracional do carro, que acaba por reconfigurar a paisagem urbana das cidades, colocando o ambiente em primeiro lugar. Tal tendência fica evidenciada nas falas dos respondentes dos quatro nichos de entrevistados (ciclistas, PSS, EPTC e designers).

[...] Daí entra algumas especificações técnicas. Ajudaria muito na qualidade de vida das pessoas e dos lugares, lembrando que quem forma e transforma a paisagem é o homem... cidade – homem/ praça – homem/ bairro – homem/ escola – homem; dentro da forma surgem daí as funções, usos e frutos (CICLISTA ANDRÉ, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 69).

[...] Eu não tô dizendo que num país onde... olha só o que mata mais jovem de 18 a 40 anos é acidente de carro só seguido de doença cardíaca, obesidade, doenças ligadas a obesidade e diabetes, entendeu... tu resolve o problema de saúde pública com a bicicleta (Vulp Bici Café - 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 155).

[...] e a gente acredita nisso, que isso é uma mudança de vida, uma mudança para a cidade. Uma mudança que vai trazer a cidade para um patamar melhor... quem manda nas cidades são as pessoas, não são os carros... (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 98).

A sustentabilidade dá-se em vários níveis, tanto no de gasto de matéria e tempo para a produção, do início ao fim, de cada projeto, quanto na interação do cliente com o produto final. De nada adiantaria criar obras incrivelmente sustentáveis em termos ambientais, se as mesmas não fossem capazes de constantemente inspirar as pessoas a usá-las e admirá-las (ArtBikeBamboo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 159).

A subcategoria /Econômico/ revela-se importante para grande parte dos entrevistados, que apresentam forte inclinação para a configuração do consumo consciente, trabalho voluntário, economia reversa, incentivos para o uso da bicicleta e fortalecimento da economia local. Por nenhuma das ONGs dispor de produtos, apenas serviços prestados para a sociedade, todos os entrevistados pontuam que são voluntários e que as organizações não possuem algum tipo de arrecadamento de verba. Segundo o respondente ONG MOBICIDADE 4: “[...] não temos uma estrutura profissionalizada com

disponibilidade de recursos, né... então tudo que a gente faz é voluntário, né?” (ONG MOBICIDADE 4, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 15).

Esse estilo de economia sustentável que surge a partir do uso do meio de transporte bicicleta é relevante para todos os designers entrevistados, na concepção de seus projetos, e também aparece na fala da PSS Vulp Bici Café 1 e dos designers Cuore Veste Bici e La Buena;

Então a galera que se mexe e faz sem nenhum apoio ou dinheiro ou organização não governamental, tem aumentado de uma maneira muito absurda aqui em Porto Alegre. Tu vê muitas iniciativas, como o Porto Alegre Feito à Mão, que é alugar uma casa, um espaço e trabalhar junto... esse reflexo, assim pode acabar gerando novas possibilidades de pessoas... Eu acho, meu, que é inevitável, assim... acho que isso é um aspecto até do *slow life*, talvez... Então com isso eu estou retroalimentando uma economia, uma microeconomia muito forte assim... que tem um valor para a sociedade muito importante (Cuore Veste Bici, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 168).

[...] Entendo que escolher fornecedores da região, ter uma relação direta e franca com o consumidor, valorizar a mão-de-obra local são alguns dos elementos para um negócio sustentável (La Buena, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 183).

[...] essa nova economia, que acaba, querendo ou não criando um nicho de mercado, sabe... E que está em bastante ascensão, a bicicleta está crescendo muito no Brasil [...] (Vulp Bici Café – 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 146).

Segundo Lipovetsky (2004), esses mecanismos são fortalecidos por estratégias de comunicação das organizações horizontais, não governamentais e iniciativas autorais. A bicicleta inserida na sociedade poderá se solidificar como um signo de sustentabilidade para a disseminação da cultura do *slow*, com base na economia sustentável. Bauman (2013) e Manzini (1990) reportam que o interesse do cuidado com as coisas vai além dos objetos, está no cuidado do ecossistema e dos seres vivos em seu princípio moral de valores do artefato, este coerente com a perspectiva de ecologia do artificial, para criar produtos mais duradouros e com mais valor emocional.

Sobre esse viés percebeu-se, nas entrevistas, que grande parte dos respondentes do nicho ciclistas de Porto Alegre deixa claras as possibilidades de incentivo por meio da bicicleta inserida no perímetro urbano para uma economia mais sustentável, com a redução do índice de automóveis e gastos com saúde pública, por parte do governo.

Surge... né... Imagina!!!! A cada 1.000 km você ganha sei lá 100 reais, este cem reais aplicado é menos 100 a ser aplicado em saúde, benefícios para pessoas doentes, tirando as causas naturais, claro. Pessoa que pedala não tem problema no coração, não fuma (Ciclista André, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 69).

Uma reivindicação é o incentivo fiscal para bicicletas, mas não sei se reduziria o custo ao consumidor. Por outro lado, não tenho dúvida de que os incentivos fiscais à indústria automobilística, bem como a política do Governo Federal de incentivar o uso do automóvel, de promover o sonho do carro próprio, sonho do carro zero, contribui para o caos no trânsito, a poluição e redução da qualidade de vida nas grandes cidades, além do aumento de acidentes (Ciclista Ruan, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 87).

Os respondentes do nicho EPTC incentivam o uso do transporte por bicicletas de aluguel (*bike sharing*), da mesma forma que não é mais necessário comprar um carro, e sim utilizar meios de transporte alternativos não poluentes. Viu-se que na cidade de Porto Alegre houve ampla adesão desse modal de transporte em curto espaço de tempo, segundo a fala do Setor GPEM EPTC:

[...] nós estamos com 500.000 usuários cadastrados, nem todos usam todos os meses.[...]. Mas é, existe, o Itaú mesmo fez uma pesquisa ... e eles viram isso que tinha uma grande aceitação, mais do que em outras cidades, inclusive, que usavam como meio de transporte, e acharam isso bem interessante assim... a proposta é para a pessoa usar como complemento de viagem, como alternativa, pra não ter que comprar uma bicicleta, que não tem onde guardar, aquele tipo de coisa [...] (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 99).

Além disso, outras iniciativas são adotadas pela EPTC, como divulgação da carona solidária com rotas alternativas e conscientização para a não aquisição de um automóvel, pois acaba por se tornar mais barato fazer alguns percursos de táxi, ônibus ou locação do que consumir a prestação de um automóvel e mantê-lo mensalmente. Isso é nítido na fala do respondente Setor Educação EPTC 1:

Até porque, se tu for parar pra pensar dá pra fazer um cálculo... Porque se tu for colocar o valor, porque geralmente a pessoa não tem o valor disponível para comprar o carro, aí paga as prestações parceladas, aí vai ter que pagar seguro, muitas vezes vai ter que pagar uma garagem, combustível... então você coloca aí na ponta do papel você não vai gastar esse valor de táxi por mês (Setor Educação EPTC 1, APÊNDICE B – Entrevistas p. 128).

Também existem no Plano Diretor Cicloviário as microrredes já estabelecidas na cidade. Estas fazem com que seja potencializado o comércio local de bairros, dado pelo

maior número de usuários de bicicleta com mais circulação nos locais. Uma vez que se percebe melhor o meio em que se está inserido e o convívio em comunidade, tem-se a percepção do todo. Isso pode ser mais bem entendido na fala dos respondentes do nicho EPTC e designers que incentivam a economia local descentralizada.

Essa questão de se levar determinados setores para os bairros, é uma coisa interessante porque a pessoa não precisa sair... ter uma estrutura descentralizada para que tu possa atender a essas necessidades [...] (Setor Educação EPTC 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 127).

[...] São usuários de bicicleta como meio de transporte e incentivadores dos negócios locais gerados pela bicicleta [...] (La Buena, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 184).

Cada carro tirado ocupa um espaço gigantesco assim... deixa o local livre para a circulação. Com certeza, aumentando o fluxo de pessoas a cidade vai ter uma lógica econômica, vai ser muito maior, ter esse argumento econômico, pra fundamentar o investimento e mudança no centro da cidade, é muito bacana, e a MOBICIDADE faz muito bem isso (Cuore Veste Bici, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 169).

4.2.3 Significação e o uso

A produção de valores e significados percebidos pela sociedade é de grande importância para que se possibilite a cultura da sustentabilidade. Baudrillard (2010) destaca que um objeto possui a adesão de valores decorrentes de sua satisfação, porém também pode mudar de significados quando adquire função diferenciada. Isso se detecta falas dos respondentes, quando seu uso corresponde às práticas sociais. Na subcategoria /Benesse/ pode-se compreender que grande parte dos entrevistados entende a bicicleta como um objeto que ajuda na saúde física e mental de quem a utiliza no cotidiano.

Para interpretar esse valor de uso, vê-se a “noção de influência” de Foucault (2008) na semelhança e na repetição dos discursos, pois se observa que a fala dos entrevistados ciclistas, ONGs, PSS e designers tem grande equivalência, causais de entendimentos por meio dos usuários de bicicleta. Muitas vezes a bicicleta é definida como um objeto que possibilita a liberdade, versatilidade, racionalidade, responsabilidade, praticidade, autonomia e prazer, evidenciada como uma ferramenta para a mudança da sociedade. De acordo o respondente Eleven Messenger Bag:

Bah, autonomia. Porque é uma forma de vida, não é só um estilo de vida, é uma ferramenta que te ensina a viver, te ensina a ser mais coletivo, independente pra sair de um lugar para o outro simplesmente porque você quer sair. [...] Ela é uma ferramenta de mudança na vida das pessoas (Eleven Messenger Bag, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 181).

Em contraponto à subcategoria anteriormente apresentada, existe a subcategoria /Evolução/, que consiste na percepção da sociedade que não utiliza a bicicleta, mas poderá vir a utilizar em seu deslocamento diário. A /Evolução/ parte da compreensão do homem sobre o ecossistema e a sustentabilidade, em que a bicicleta aparece como alternativa para desafogar o trânsito. O carro, por sua vez, no entendimento de alguns dos entrevistados, acaba por desaparecer do símbolo de *status* que existia há alguns anos. Isso pode ser mais bem compreendido de acordo com o respondente do setor GPEM EPTC.

Então... é aos poucos, o que que a gente tem visto aqui, e entendo que no mundo inteiro, mas também no Brasil, e aqui, os jovens não se interessam mais tanto por aquele carro como símbolo de status, os jovens são os que estão buscando esse tipo de coisa alternativa, inclusive é normal isso. São os jovens que trazem a mudança, inclusive eles inovam, nós velhos ficamos lá atrasados, então acho que é uma mudança que virá! Mas sempre tem o “status quo”, já estabelecido na sociedade, por isso é difícil uma mudança (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 97).

4.2.4 Cultura

A categoria //Cultura// diz respeito ao **senso comum** originário da cultura (GEERTZ, 1997) e o *habitus* (BOURDIEU, 1998) é proveniente das relações das escolhas conscientes. Eles se constituem no conjunto de conhecimentos adquiridos e dos saberes acumulados dos respondentes, estando dispostas as subcategorias que se estabelecem e as subcategorias que entram em confronto. Nessa categoria fica expressa a “noção de tradição” de Foucault (2008) quando exposta com importância a singularidade de fenômenos que são sucessivamente idênticos nas falas dos entrevistados. Muitos acreditam que a origem de alguns critérios é o pano de fundo para a tomada de suas decisões, próprias de cada indivíduo. Para isso, as subcategorias reverenciam as estruturas isomorfas dos sujeitos pertencentes aos mesmos nichos de grupos entrevistados.

A subcategoria /Bicultura/ advém do objeto bicicleta, considerado instrumento de transformação social e cultural em decorrência de seu uso diário. Estabelece formas características provenientes dos usuários pertencentes a essa estrutura de cultura a partir do

uso do objeto. Para isso, as pessoas desse meio têm outras necessidades, percepções e modos de vestir e alimentar-se derivados da cultura da bicicleta. O crescimento do uso da bicicleta no perímetro urbano da cidade cresceu nos últimos dois anos. Esse crescimento vem ao encontro da fala da respondente do setor GPEM EPTC:

[...] Embora tenha crescido muito, a gente ainda não tem esse número, porque a gente tem uma medida, uma contagem da época do Plano Cicloviário (2007), mas que não conseguimos repetir... Quantos ciclistas têm aqui agora, a gente tem uma estimativa, não tem esse número mais real, pra ver se... A gente vê a olhos vistos que tem um número muito maior... (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 100).

O uso da bicicleta no perímetro urbano em prol da cultura do ciclismo é estabelecido por ciclistas, PSS e designers, como apresentado no relato do designer ArtBikeBamboo: “Uma cultura com um potencial imenso para atender demandas de sustentabilidade e mobilidade urbana, para promover a humanização e que encontra-se em plena expansão” (ArtBikeBamboo).

Já em contrapartida à subcategoria /Carrocentrismo/ estabelecida pelos entrevistados, é derivada do uso do carro para a locomoção. Muitos dos respondentes titulam o uso do carro como o individualismo estabelecido na sociedade. Isso também é proposto por Lipovetsky (2004; 2011), quando adverte que o individual faz parte do poder adquirido a partir de um objeto, nesse caso o carro, na era narcisismo. Os relatos de todos os nichos de entrevistados (ONGs, ciclistas, PSS, EPTC e designers) pontuam o uso do carro como um equívoco inconsciente, fortalecido pelas políticas públicas, que acabam por reverenciar o automóvel para o transporte pessoal em vez de privilegiar os transportes coletivos ou os transportes sustentáveis. Isso pode ser mais bem compreendido nas falas dos respondentes;

[...] Vencerá a cultura do individualismo, antes que a cultura do interesse coletivo possa florescer (Ciclista Diogo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 78).

Eu acho que a cultura carrocêntrica e essa falta de respeito e educação que as pessoas têm [...] (Vulp Bici Café 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 153).

[...] Tanto que em muitos países a questão da cultura do automóvel, isso não é uma questão só de Porto Alegre, assim, desse aumento da frota... Porto Alegre uma frota que é equiparada a um país, do Continente Europeu, temos aí para cada dois habitantes um veículo (Setor Educação EPTC 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 107).

[...] agora atrair pessoas que tenham como hábito intrínseco do uso do carro pra bicicleta é uma deficiência que Porto Alegre [...] (Cuore Veste Bici, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 165).

Derivado desses relatos, outra subcategoria, a /Insegurança/, aparece como uma deficiência proveniente da utilização do automóvel, ou veículos automotores, que tem velocidade elevada dentro da zona central da cidade de Porto Alegre. Além da alta velocidade dos veículos automotores, a /Insegurança/ também é vinculada às más estruturas das vias de rolamento, ciclovias e ciclofaixas, paraciclos (estacionamento próprio para bicicleta), além de falta de vestiários. Esses são que critérios surgem nas falas dos respondentes de todos os nichos de entrevistados.

Motoristas despreparados, vias pública em péssimas condições (Ciclista Diogo, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 76).

[...] a qualidade do asfalto, a maneira como... a cidade vem sendo estruturada, ela não é pensada para este modal... em Porto Alegre... é o conceito de que as ruas são feitas pra carros (ONG MOBICIDADE 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 13).

Motoristas que não praticam direção defensiva, pondo os outros em risco. Infraestrutura ruim... ruas esburacadas, ciclovias com tinta escorregadia e que começam/terminam "no nada"... falta de bicicletários... inclusive comerciais, falta de vestiários nas empresas... (Vá de Bici, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 142).

Tu não tem uma condição de via adequada para isso [...] (Setor Educação EPTC 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 108).

Eu creio que tem um quesito em especial, problema urbano... que é o trânsito... você sabe que você tá correndo um grande risco... de algum motorista... estar correndo e não te ver de noite (Eleven Messenger Bag, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 177).

Em contrapartida a essa subcategoria, há a subcategoria /Segurança/. É fortemente identificada como uma preocupação das ONGs, ETPC e dos designers, que sugerem insumos para possibilidades de projetos em que os usuários das bicicletas tenham mais segurança. A EPTC pontua que existem projetos para a “Década de ação de combate à violência no trânsito, proposta pela ONU para cumprir até 2020” (EDUCAÇÃO EPTC 1). A partir disso são traçados projetos para a cidade de Porto Alegre. Para as ONGs, a principal forma de segurança seriam a implementação e formalização dos 495 km de

ciclovias previstos na lei. Mesmo assim, ambas mantêm o foco de seus esforços para que isso seja cumprido no tempo estipulado para, assim, fomentar o uso da bicicleta com mais segurança no perímetro urbano da cidade.

[...] a gente faz um acompanhamento, bem próximo da atuação da EPTC, da situação de implementação de ciclovias, no cumprimento da legislação, do Plano Ciclovitário ... É basicamente fomentando o poder público e fiscalizando aquilo que eles vêm implementando em Porto Alegre (ONG ACPA 6, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 46).

Já para os designers fica claro que a segurança parte do uso correto do artefato, a bicicleta, e tudo que possa favorecer o ciclista no seu uso cotidiano:

[...] eu acho que a segurança serve como um argumento para a pessoa pedalar... trazer um pouco mais de segurança, a pessoa tem que tá tranquilo pra pedalar com a roupa de noite e além da versão pro dia e pra noite, a gente sabe que o carro vai bater [...] assim as estampas têm que ter o refletivo, que é o material [...] (Cuore Veste Bici, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 162).

Outra subcategoria que se revelou de suma importância para esta pesquisa é a /Educação/. Esta acabou por ser a fala primordial relatada em todas as entrevistas. A falta de educação no trânsito faz com que menos pessoas usem a bicicleta no perímetro urbano. Mesmo que existam programas de educação vinculados à EPTC, como, por exemplo, o curso Multiplicadores em conjunto com empresas, escolas e palestras sediadas pelas ONGs, existe também a necessidade de mudança nas estruturas sociais, para que haja mais adesão à bicicleta nas ruas. Isso pode ser mais bem compreendido nas respostas a seguir:

[...] principal é os condutores que não respeitam as bicicletas e os pedestres. Esses também são alvo desses motoristas que não respeitam, por isso eu digo que uma reeducação no trânsito é primordial (Ciclista Claude, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 73).

[...] Palestras têm acontecido...Mais gente também tá vendo que tá trazendo, desses movimentos... a universidade tem feito muito palestras direcionadas também... com o uso da bicicleta (ONG MOBICIDADE 3, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 31).

[...] acreditamos que a educação é a chave para começarmos a resolver os problemas relacionados à mobilidade... Estamos, antes de mais nada, falando de pessoas que estão conduzindo estes veículos. Se enxergarmos a mobilidade sob essa perspectiva, achamos que é um bom começo (Revista Velô, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 139).

[...] um projeto que surgiu aqui com nós, que está dando frutos é o curso de Multiplicadores, que como a gente não tem pernas para abranger tudo, nós somos em 10 agentes de trânsito, pra trabalhar em uma cidade com 1.500.000 habitantes.... pois a educação é fundamental, mas existem outros setores que dentro da engrenagem trânsito, que pra funcionar bem, tem que estar todo mundo funcionando em harmonia (Setor Educação EPTC 1, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 108-109).

Mas, por outro viés, também existe a força da subcategoria /Inurbanidade/, embora muito similar à subcategoria /Carrocentrismo/, que tem base no individualismo. Essa subcategoria revela a forma de se portar das pessoas mediante o personagem que assumem no trânsito. Isso se mostrou muito mais relevante nas falas de todos os respondentes da EPTC:

[...] Então ela vai mudando de personalidade à medida que ela vai mudando de papel... e isso é da natureza humana, nunca reconhecer seu próprio erro, o erro sempre é dos outros, né? O trânsito aflora, assim, que cada segundo tem uma ação que a pessoa tem que tomar (Setor GPEM EPTC, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 104).

[...] É que se não tiver uma regra não se respeita um ao outro. Então a nossa conversa é dar exemplos, e as pessoas começam a se olhar, um olha para o outro, e começam a se identificar, na sua realidade diária (Setor Educação EPTC 2, APÊNDICE B – Entrevistas, p. 122).

Após as análises dos discursos de todos os nichos de entrevistados, que tendeu a compreender o universo do objeto bicicleta, e das propostas das organizações que se solidificam na sociedade, com a inserção desse modal de transporte no perímetro urbano de Porto Alegre, viu-se a possibilidade de criar cenários futuros. Contudo, percebeu-se a necessidade de questionar os respondentes de todos os nichos de como seria a cidade de Porto Alegre no horizonte-tempo de 10 a 20 anos. Para o nicho designers, as questões partiram do interesse em conhecer quais são os insumos para projetar, quais as carências que viram na cidade para fazer seus produtos, qual público-alvo (*personas*) atendem e se as dificuldades da cidade podem influenciar no desenvolvimento de seus projetos. A partir disso foi possível gerar *insights* de projeto para ajudar na criação e desenvolvimento dos cenários, pela vertente de Manzini e Jégou (2006).

4.3 Construção de cenários

Com base nos cenários de Manzini e Jégou (2006), houve a necessidade de interpretação para adaptar à realidade apresentada pelos respondentes da pesquisa. Com o propósito de ativar o agir estratégico das ONGs no perímetro urbano da cidade de Porto Alegre, os “sistemas gerenciáveis” traçados nos cenários têm a intenção de servir como uma ferramenta de apoio para as organizações. Os DOS desenvolvidos visam a promover o processo projetual das ONGs de acordo com suas características específicas. Com isso busca-se responder ao problema e aos objetivos de pesquisa propostos.

Com base nas presentes oportunidades de ação das ONGs, descritas a seguir, na visão dos cenários possíveis, estipula-se o panorama de “como seria se...”. Dessa maneira sintética de contextualizar as falas dos entrevistados, alguns componentes percebidos no contexto foram inseridos nas propostas dos quatro quadrantes. Mas os processos projetuais podem ser desenvolvidos para cada um dos quadrantes, de acordo com o desenvolvimento da sociedade no horizonte-tempo de 10 a 20 anos.

Essas perspectivas apresentadas nas falas dos respondentes permeiam o perímetro de Porto Alegre, sobre a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte sustentável e as percepções sobre as interações entre as ONGs, EPTC, ciclistas, PSS, designers e sociedade. Para cada DOS traçado utilizaram-se a base teórica e as categorias e subcategorias criadas nas análises de discurso, de forma subjetiva. Condensadas em familiaridades, elas reforçaram os âmbitos em que estão inseridos os entrevistados. Também são abordados os principais problemas da cidade relatados, mesclados aos *insights* e propostas de projeto citados pelos designers.

Os *insights* gerados nas entrevistas esclarecem as percepções de necessidade de mudança de cultura para a aceitação da bicicleta no perímetro urbano de Porto Alegre. Isso pode ser entendido na categoria //Cultura//, //Sustentabilidade// e todas as subcategorias de ambas. A produção de cenários de acordo com essas categorias tende a desenvolver visões articuladas e compartilhadas de todos os nichos de entrevistados, com mais ênfase nos designers para ciclistas.

Para a presente pesquisa foram abarcados os elementos estratégicos que podem servir para possibilitar projetos futuros das ONGs pela ótica do Design Estratégico. Incide em gerar propostas de inovação social incremental dirigida pelo Design por meio das premissas e ferramentas do Design Estratégico. Pela autora da pesquisa ter formação em

Design, tornou-se possível traçar as próximas etapas de cenários e de ação estratégica para as organizações.

A ferramenta de cenários servirá para compreender a sociedade e, assim, possibilitar as possíveis escolhas e atuações estratégicas das organizações na cidade para a disseminação da cultura da mobilidade urbana sustentável e dos novos estilos de vida que podem decorrer do uso da bicicleta no perímetro urbano. Como proposto por Morin (2011, p. 83) “[...] a complexidade necessita de uma estratégia” que permita prever cenários de ação que poderão ser adequados segundo informações pertinentes de características socioculturais locais.

Na Figura 9 é exposta a síntese dos cenários para a ação das organizações. Nela estão dispostos os quatro quadrantes que seguem os critérios de projeto escolhidos como prioridade nos *insights* de projeto revelados pelos designers, discursos das ONGs e na ferramenta de cenários de Manzini e Jégou (2006). Os campos traçados emergiram durante o processo como polaridades para a construção dos cenários e se constituem por “oportunidades” relativas ao que pode acontecer com o tempo; “possibilidades” relativas à capacidade de mudança; “soluções” relativas à necessidade de mudança ou desfecho; e “resultados” relativos a consequências prováveis. Do cruzamento de “oportunidades” e “possibilidades” resultou o cenário “cultura para a sustentabilidade”. Do cruzamento de “possibilidades” e “resultados” resultou o segundo cenário, “futuro tecnológico”. Do cruzamento de “oportunidades” e “soluções” surgiu o terceiro cenário, “sociedade em crise”. E do cruzamento de “soluções” e “resultados” surgiu o quarto cenário, “território deteriorado”. Para melhor compreensão dos quadrantes, foram adaptadas imagens ilustrativas que representam o ideal traçado nas visões dos respondentes e conseguem ilustrar a percepção da autora sobre os cenários possíveis.

Figura 9 - Cenário para ação das organizações



Fonte: elaborada pela autora (2014).

Após desenvolver os quadrantes com as devidas descrições correspondentes, buscou-se criar possibilidades de ação das ONGs, de acordo com a realidade destas, em cada um dos DOS. Também são levados em consideração o processo metaprojetual e as metatendências para ativar o agir estratégico do Design Estratégico e suas possibilidades de gerar melhor PSS de acordo com os “futuros possíveis” estipulado no horizonte-tempo, como proposto por Manzini e Jégou (2006).

As possibilidades de ação dos cenários trazem como principal fonte a **motivação**, que consiste em explicar com racionalidade as premissas e condições consideradas no cenário e porque é significativo para as ONGs. Os **objetivos** dos contextos trazem alternativas e situações para ação das organizações. E, por fim, a **proposta de PSS**, que consiste em gerar propostas de produtos ou serviços que possam ser tangibilizadas pelas organizações, equivalente a cada contexto.

O primeiro cenário é a “cultura para a sustentabilidade”, inspirado nas visões da categoria //Sustentabilidade// e suas subcategorias, além das subcategorias /Bicultural/, /Segurança/ e /Educação/, que apresentam *insights* para possíveis mudanças socioculturais ligadas à sustentabilidade. Muitos dos entrevistados declaram que existe uma preocupação com o meio ambiente que aos poucos está se revelando um estilo de vida na sociedade mais desacelerado (*slow*). Esse movimento visa a aproveitar ao máximo a convivência em sociedade, utilizar espaços públicos e modificar, assim, as formas de consumo como o *slow*

fashion e o incentivo às economias locais. Como proposto por Bauman (2013) e Manzini (1990), o interesse de cuidar dos objetos vai além, pois está no cuidado do ecossistema e dos seres vivos, no princípio moral de valores do artefato, coerentes com o ecossistema para criar produtos mais duradouros e com maior valor emocional. As preocupações com o meio ambiente e a saúde se dão em Porto Alegre nas características de vivência em vez de sobrevivência, como citado pelos entrevistados.

Outro quesito importante para esse cenário é a aceitação dos meios de transporte não motorizados, como a bicicleta (bicultura), inserida como modal de transporte, mais postos de *bike sharing* e os 495 km de ciclovias e ciclofaixas operantes, para o uso com mais segurança, integrados aos demais modais alternativos de transporte interligados. Utilizando conscientemente o automóvel, vê-se a possibilidade de reduzir a velocidade nas áreas centrais com grande fluxo de pessoas e retirar os veículos automotores da zona central de Porto Alegre.

Também há a possibilidade de mais estabelecimentos para que seja incentivada a cultura da bicicleta como, por exemplo, criar estacionamentos especiais para a bicicleta em locais públicos e privados, vestiários públicos, praças com paraciclos, restaurantes, cafés, entre outros serviços que potencializem a cultura do ciclismo e uma sociedade mais sustentável e harmônica.

Nessas perspectivas existem as possibilidades de ação para o cenário “cultura para a sustentabilidade”. A motivação desse cenário parte da forte convicção de que as pessoas da sociedade de Porto Alegre podem modificar as bases da cultura tradicional para atingir a sustentabilidade como ideal de vida. Pode-se obter essas mudanças levando-se em conta as possibilidades traçadas pela ONU (BRUNDTLAND, 1991) com base nas mudanças políticas para a melhor adaptação local em seu próprio progresso, com crescimento sustentável e renovável. Com isso, pode-se propor a troca de informações entre as culturas, como espelhos de ideais para seguir, e podem ser reapropriadas pela cultura que consome a informação. (LIPOVETSKY, 2011). Ao tomar como base a possibilidade de ação em redes abertas de troca de informação, com projetos colaborativos, emergem possibilidades de ação baseadas em sociedades que já alcançaram a sustentabilidade ou em exemplos como os trazidos pelo EMUDE, que tendem a considerar as potencialidades locais, influenciando para que perdure esse estilo de vida.

Embora Lipovetsky (2011) reconheça que existe a responsabilidade para sensibilização ecológica, para que haja o desenvolvimento duradouro, como sugerido por Brundtland (1991), as mudanças nas relações em sociedade devem se modificar e se

qualificar. Nessa perspectiva, torna-se possível enfatizar que são necessárias estratégias que levem em conta o desenvolvimento sustentável (ERLHOFF; MARSHALL, 2008) da sociedade porto-alegrense. Conforme Manzini (2008), é importante que cada indivíduo contribua para o processo de mudança e de aprendizagem social sustentável, com a promoção de inovação por grupos autorais e redes de projeto mais abertas e flexíveis, que podem fortalecer a sustentabilidade local.

Para tanto, é necessário que haja a promoção da cultura da sustentabilidade, com a bicicleta como signo de mudança cultural dentro da área central da cidade e assim potencializar a segurança, a economia, a saúde pública, a vida em comunidade e o fortalecimento do ambiente limpo, visando à inovação social incremental por meio do movimento *slow* e da cultura da bicicleta. Com o cumprimento dos 495 km de PDCI, torna-se possível adquirir o hábito do uso da bicicleta na cidade.

Nessa proposta, os objetivos do DOS são para que as ONGs criem, juntamente com os trabalhos em redes de projeto, com os poderes públicos, EPTC e os PSS para ciclistas e sociedade, a reconfiguração de estruturas já existentes para melhor vivência e locomoção na cidade de Porto Alegre. Com mais interação de toda a sociedade em prol da cultura da sustentabilidade podem-se alcançar maiores redes de pessoas envolvidas com ideias reais para problemas reais. Isso poderá potencializar a interação das ONGs para com a sociedade e poderes públicos.

Para que isso aconteça, as sedes das ONGs devem ter melhor estrutura para os atendimentos à sociedade para fazer reuniões, palestras, *workshops*, sendo necessária a possibilidade de arrecadação financeira por leis estaduais ou federais, doação ou colaboração aberta.

Além disso, com mais adesão da sociedade, designers e interação em redes de projeto colocadas em prática por múltiplos atores, por meio de métodos e ferramentas próprias do Design Estratégico, pode-se, a partir do desenvolvimento de pesquisa e do entendimento de como a sociedade de estrutura, auxiliar na inovação de produtos e serviços. (ZURLO, 2010).

Tem-se como proposta de PSS para o cenário “cultura para a sustentabilidade” a possibilidade de criar centros de serviços abertos “*peer-to-peer*” de colaboração participativa para mais interação da sociedade, poderes públicos e ONGs por meio de espaços de interação física, para que haja mais contato da vida em sociedade e articulação para a troca de conhecimento para conviver de maneira harmônica e sustentável. Uma das questões pertinentes é a criação de espaços para fortalecer a economia local e o melhor

desenvolvimento da economia limpa sem agressão ao meio ambiente, com melhor qualidade de vida e convivência em sociedade. Isso possibilita dar importância à cultura e aos valores na dimensão humana, para colocar as pessoas em primeiro lugar, dando voz democrática às relações com o indivíduo para a inovação social guiada por mudanças de comportamento sustentáveis (CIPOLLA, 2008; MANZINI 2008; MERONI, 2008a; MURRAY; CAULIER-GRICE; MUGLAN, 2010).

O segundo cenário, “futuro tecnológico”, é proveniente da visão de tecnologias inteligentes cada vez mais presentes no dia-a-dia das pessoas. Esse caminho se dá pelo maior uso de celulares, computadores portáteis e meios eletrônicos de troca de informação, posto como realidade para uma geração que nasceu com a tecnologia e com as facilidades de acesso à internet. Esse cenário é proveniente da subcategoria /Evolução/, além dos apontamentos sobre as mudanças que os jovens têm no estilo de vida ao aliar novos valores de mobilidade e consumo às novas tecnologias (CHOZICK, 2012). As tecnologias podem ser usadas para auxiliar as pessoas em seus percursos cotidianos e, assim, promover o maior uso da economia limpa gerada pelo estímulo do uso da bicicleta no perímetro urbano ou meios de transporte inteligentes e não poluentes. Para isso, é necessário entender as mudanças, “[...] compreender a gênese social do campo e apreender aquilo que faz a necessidade específica da crença que o sustenta [...]” (BOURDIEU, 1998, p. 69), cada vez mais aparente na sociedade.

O “futuro tecnológico” foi citado como principal vértice na troca de informações em alta escala para a disseminação da informação com redefinição de espaços públicos, como facilitador para a articulação de novos modais de transporte sustentável. Também pode ser potencializado no desenvolvimento de uma economia limpa, tanto no desenvolvimento como na fabricação de produtos e serviços, quanto entre os que adquirem esses sistemas. Esse vértice da evolução e de critérios evolutivos tecnológicos é de suma importância, pois articula com a troca de informação e a educação da sociedade contemporânea.

Nesse contexto complexo de mudanças rápidas tem-se a percepção de que quanto maior a interação dos usuários, maior a possibilidade de se ter um PSS com características próprias, o que pode vir a compor a cultura, a sociedade, a economia. (MORELLI, 2002). Por existirem novas prioridades para essa geração digital, vem avançando no uso da tecnologia, o que facilita traçar possibilidades de um PSS com mais eficiência e até prevenção para os usuários de redes *on-line*. Murray, Caulier-Grice e Muglan (2010)

referem que a tecnologia age para a difusão de redes e auxilia na criação de infraestruturas globais de informação que atuam como ferramentas de redes sociais amplas.

As expectativas de propostas para o cenário do “futuro tecnológico” partem da motivação que existe no aumento do uso de novas tecnologias no cotidiano dos jovens, podendo fomentar melhor resultado comunicacional, troca de informações e educação.

Aparecem na missão de ambas as associações a educação e a conscientização para a melhor mobilidade como critérios importantes para a sociedade porto-alegrense. Para potencializar o uso das tecnologias e agregá-las à missão das ONGs, pode-se propor como objetivo do cenário desse caminho a promoção da visão compartilhada de possibilidades de interação da EPTC, ONGs e sociedade, para explorar as possibilidades de disseminação da informação e as evoluções socioculturais e socioeconômicas provenientes do bom uso das tecnologias.

Para isso, sugere-se como proposta de PSS possível para tal caminho criar aplicativos móveis interativos de fácil compreensão e sensibilização para todas as idades, não apenas para os jovens, mas que estes possam interagir, juntamente com as ONGs, para que toda a sociedade possa usar a tecnologia em prol da troca de informação em rede sobre educação e conscientização no trânsito. Os aplicativos e sistemas de acesso em rede têm como proposta a renovação ou reformulação de ação das ONGs, EPTC e sociedade para a troca de informação, de forma ágil para promover a conscientização e a educação para o trânsito em alta escala. Com o fortalecimento de informação entre diferentes atores sociais, torna-se possível, por meio de um sistema de informação (comunidades locais e organizações, instituições e centros de pesquisa), a ativação de uma visão mais abrangente e compartilhada para a cocriação de serviços que podem ser utilizados no cotidiano. (MANZINI, 2008). Esses sistemas podem agir para as melhorias locais com pessoas reais que conseguem interagir e colaborar ativamente no desenvolvimento de um sistema mais aberto para ação das organizações. Isso possibilita agir com eficiência para as melhorias sociais e no desenvolvimento de sua missão e valores em prol da sociedade para a educação no trânsito.

Os aplicativos desenvolvidos para as ONGs e EPTC poderiam ser introduzidos na educação infantil, desde a pré-escola até a idade adulta, em universidades e em escolas de formação de condutores. Que permitam inserir ações de soluções para o trânsito em programas educativos, vídeos e materiais didáticos que contribuam para a divulgação das leis de trânsito e dos requisitos básicos para a segurança no trânsito.

O aplicativo poderia conter informações sobre o tempo local, incidência de raios ultravioleta A e B (UVA/UVB) para os usuários de bicicleta ou pedestres. Poderia, também, indicar quais as rotas com ciclovia, quais as melhores ruas e calçadas para trafegar com segurança, de acordo com suas necessidades. Também, quais as possibilidades de transporte próximo do local em que se encontra e se esses transportes possuem interação entre si, quais suas rotas e se aceitam pagamento por moeda digital (cartão TRI ou SIM). O uso do aplicativo poderia gerar uma moeda própria que facilitasse o incentivo do uso das bicicletas no perímetro urbano, pois as pessoas que ajudam na cocriação poderiam ganhar créditos para alugar as *bike sharing* ou *car sharing* gratuitamente por tempo determinado.

Já o terceiro cenário, “sociedade em crise”, provém da visão do cenário vinculado ao crescimento da população da cidade e o desenvolvimento de uma política que busca ampliar as vias de rolamento para maior consumo de bens meios de transporte próprios e individuais. Lipovetsky (2004) cita que os mecanismos multiformes de sedução da população que permeiam o narcisismo individual são absorvidos por bens materiais como, por exemplo, os automóveis. Essa visão também é referenciada nas subcategorias /Carrocentrismo/ e /Inurbanidade/.

Esse cenário adverte que há a possibilidade de melhorar o Produto Interno Bruto (PIB) nacional pelo maior índice de consumo de veículos automotores e privilegiar o conforto e a individualismo na sociedade. A visão da “sociedade em crise” também se dá pelo aumento da dispersão dos gases poluentes na atmosfera, a poluição ao gerar intenso trânsito e congestionamento dentro da cidade, também na promoção da não educação de todos que compartilham as vias urbanas. O crescimento da cidade de forma acelerada e impensada aumenta os efeitos nocivos e irreversíveis no ecossistema, na saúde da população. (MANZINI, 1990; TOURAINÉ, 2011).

Por fim, ter-se-ão cada vez mais gastos com saúde pública pelo alto índice de doenças provenientes da poluição e por maior número de acidentes com veículos em alta velocidade no perímetro urbano da cidade, por falta de educação para o trânsito e elevados investimentos em vias públicas de acordo com o aumento de tráfego.

A motivação para esse contexto “sociedade em crise” dá-se por conta do aumento desenfreado da frota automobilística. Diante disso, vê-se a necessidade de mudanças rápidas de comportamento na sociedade. Um dos objetivos possíveis é fazer que a sociedade adquira o uso consciente do automóvel por meio de caronas solidárias ou rodízio ou até o uso consciente do automóvel no perímetro urbano.

As propostas de PSS possíveis para esse cenário partem da necessidade de conscientização a divulgação de combustíveis limpos ou modelos de automóveis que tenham em suas estruturas possibilidades de adaptação para menor impacto na cidade e no ecossistema.

Também, com a ação da prefeitura para melhor mobilidade na zona central, poderia haver estacionamentos em bairros, para que os carros deixassem de circular na área central da cidade, obrigando, assim, ao uso de transportes coletivos, locomoção a pé ou veículos de pulsão humana. Outra possibilidade são os pedágios na zona central, o que possibilitaria arrecadação financeira para os cuidados com a saúde da população e deixaria mais caro o uso do automóvel ou motocicletas na zona central da cidade. Nessa proposta, as ONGs poderiam criar uma plataforma *on-line* de cadastramento de pessoas por bairros da cidade que possam utilizar o serviço de carona solidária na tentativa de diminuir o fluxo de carros nas vias. Também incentivar a sociedade a realizar, juntamente com a EPTC, prefeitura e designers, formas de recompensa para quem deixa de usar o carro e utiliza a bicicleta como modal de transporte para a mobilidade na zona central.

O quarto cenário, “território deteriorado”, provém dos problemas de má administração das vias públicas, deficiências estruturais nas vias, como bueiros aparentes, faixas irregulares, buracos nas pistas, possibilidades de alagamento. Essa visão também é fundamentada por Lipovetsky (2011) e Honoré (2012), quando reportam que a má qualidade das cidades está nas políticas públicas, e pela subcategoria /Insegurança/.

Outra questão relevante é a isenção do cumprimento do PDCI e as más condições das ciclovias e ciclofaixas, calçadas, incentivando a cultura do carrocentrismo em ambiente impróprio. Contudo, sabe-se que a maioria dos acidentes de trânsito ocorre por falta de sinalização adequada, infraestrutura reduzida ou inadequada e alta velocidade dos veículos motorizados. (BRASÍLIA, 2007).

Para essa visão, identifica-se como motivação o conjunto de fatores dentro das engrenagens políticas e econômicas locais, que têm problemas para repasse financeiro, conclusão de obras e revitalização de vias de rolamento, calçadas, ciclovias e ciclofaixas. Com a deterioração dos espaços públicos, têm-se como objetivos desenvolver possibilidade de serviços em curto espaço de verificação, para que sejam sanadas as necessidades do sistema e dos diversos conjuntos de variáveis que articulam com a deterioração do território central da cidade. Para captar e perceber as demandas com rapidez, podem-se propor possíveis PSS para a ação das ONGs, como, por exemplo, delinear um conjunto de soluções juntamente com a sociedade que convive diariamente

com problemas das estruturas da cidade. É preciso, ainda, gerar uma ferramenta que beneficie as melhores ideias para potencializar a viabilização de alternativas criativas, utilizando possíveis parceiros ou aliados a propostas de projetos que tenham a visão do todo, e não apenas de um único foco, para assim gerar a inovação incremental com a reconstrução dos espaços públicos por diversos pontos de vista.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo são apresentados os resultados da presente pesquisa, para assim responder ao problema e aos objetivos de pesquisa. Como apresentado na fundamentação teórica, pode-se perceber que o Design Estratégico diferente do Design, pois aquele parte de contextos complexos para ativar a inovação radical ou incremental de PSS dentro da organização como uma estratégia competitiva. E o Design parte de problemas de design para traçar trajetórias e desenvolver soluções para produtos.

O Design Estratégico, por ter em sua competência a cultura de projeto (ERLHOFF; MARSHALL, 2008) atuando em toda a organização, consegue desenvolver, de forma sustentável, relações que podem abarcar qualquer tipo de organização. Portanto, torna-se possível agir de forma estratégica para as organizações não governamentais que se estruturam de forma horizontal, como apresentado na pesquisa (ACPA e MOBICIDADE).

Na revisão de literatura para a fundamentação teórica sobre o Design Estratégico, pode-se perceber que ferramentas do Design Estratégico podem auxiliar as ONGs a desenvolver produtos e serviços para a sociedade, a partir da compreensão do contexto em que estão inseridas. Pode-se perceber que o trânsito é um sistema vivo, que dialoga com diversos meios de transporte, tanto automotores, quanto de pulsão humana, pedestres, além de influenciar nos espaços físicos e no ecossistema local. Percebeu-se, no entanto, que compreender as circunstâncias e as dimensões em que as ONGs podem agir é de extrema importância para o agir estratégico. (ZURLO, 2010).

O aporte teórico construído na dissertação serviu para inspirar os caminhos de pesquisa e contribuiu para configurar os processos de análise e discussão sobre Porto Alegre, o entendimento dos nichos de entrevistados sobre a cidade, ONGs, a mobilidade urbana sustentável e os estilos de vida decorrentes do uso da bicicleta.

No cenário de Porto Alegre, pode-se inferir que a cidade não possui estrutura para carros, pois já que tem sua fundação no século XVIII (1772), fica claro que os meios de transporte foram impostos na cidade sem que esta tivesse a remodelação adequada para sustentá-los. Vê-se que as ruas são estreitas e antigas na parte central da cidade e mudanças de estrutura não são possíveis de serem feitas, pois seria necessária a desocupação de grandes áreas de moradia para a abertura de vias de rolamento. Outra questão relevante revelada na dissertação é a insegurança que as pessoas sentem ou relatam ao usar a bicicleta no perímetro urbano, muitas vezes causada por carros que colocam em risco a vida das pessoas, ou más estruturas de vias, ciclovias ou ciclofaixas.

Registra-se, também, que existe grande dificuldade para o cumprimento do PDCI. Desde o ano de 2009 foram construídos apenas 20,2 dos 495 km propostos no plano. Havia expectativas de fazer, até o final de 2014, 50 km, mas por falta de planejamento ou por problemas financeiros, a meta não pôde ser alcançada. Esses ruídos fazem com que as ONGs, ciclistas, PSS para ciclistas e designers para ciclistas acabem por não considerar as premissas da prefeitura e EPTC para a construção de tais espaços.

Entretanto, as iniciativas das ONGs de disseminar o uso da bicicleta são restritas, talvez por falta de verba, pois não possuem algum tipo de arrecadação e todos que fazem parte das associações são voluntários. As ONGs não conseguem agir em grande escala, como, por exemplo, na mídia ou em projetos grandiosos. Com isso, acabam por fazer pequenas evoluções e apenas interagem com seletos grupo de interessados que já têm conhecimento das ONGs.

Isso faz com que suas ações para com a sociedade sejam focais, ainda que válidas, mas falta conseguir abarcar maior número de interessados para a disseminação da cultura da bicicleta na zona central da cidade.

Também foi possível descobrir que a utilização da bicicleta pelos ciclistas, PSS para designers e designers para ciclistas tem significado e valor decorrente do uso e é percebida de forma diferente da EPTC, por exemplo. Com isso, as ONGs podem se aproximar facilmente da atmosfera dos respondentes envolvidos diariamente com a bicicleta, tendo como principal viés os significados que perpassam o objeto.

Os efeitos de sentido trazidos pelo objeto apresentaram valores relevantes para o estudo, a partir das iniciativas urbanas das ONGs, da riqueza de expressões da cultura da bicicleta, das características recorrentes do uso, do processo de compreender as expressões da cultura e de como acontece na sociedade sua ressignificação. Num sentido mais amplo, os discursos reconfiguram o tecido social, que compreende o objeto no cotidiano da cidade. Esses efeitos relativos à escolha e à aceitação de seu uso no perímetro urbano são intrínsecos ao sujeito, fazem parte de sua consciência, constituída pelo conjunto de conhecimentos adquiridos e saberes acumulados. (BOURDIEU, 1998).

Essa produção de sentido que provém do objeto inserido no contexto da cidade, quando pertencente a uma cena predicativa seu significado, pode mudar ou ser intensificado quando percebido pela sociedade a partir de suas formas simbólicas passadas pela comunicação feita por movimentos sociais, PSS para ciclistas, designers para ciclistas e também pelas ONGs.

Considera-se adequado que seu significado deva estar de acordo com o “senso comum”, não apenas dos sujeitos que usam a bicicleta, mas da cultura da organização, para que todos consigam compreender a linguagem da organização, sua missão e valores. (MAURI, 1996). Mesmo assim, vê-se uma ruptura entre os poderes públicos, aqui representados pela EPTC e as ONGs.

Pode-se perceber que ambas as ONGs intervêm nas soluções da cidade para que a bicicleta seja inserida como modal de transporte para todos. Nesse ponto participam ativamente de reuniões realizadas com EPTC, Câmara de Vereadores de Porto Alegre ou em cartas abertas ao prefeito da cidade. Outros projetos são palestras para a educação no trânsito, voltadas principalmente para motoristas, como relatado nas entrevistas.

Mesmo que tenham alguns trabalhos em conjunto com a EPTC para avaliação de ciclovias, ciclofaixas ou palestras para a comunidade, as ONGs também participam de protestos e reivindicação sobre o PDCI. Isso posto, pode-se notar a falta de entrosamento entre EPTC e ONGs. Por essas questões, os nichos de entrevistados pontuam que existe a possibilidade de uma mudança de cultura para a educação para o trânsito, demandando leis mais severas que punam as altas velocidades, mais formas de controle da falta de respeito no trânsito, não só por motoristas, mas por todos os envolvidos nesse sistema. Portanto, aparentemente há grande dificuldade em abranger a maior parte da sociedade para uma possível mudança sustentável.

O Design Estratégico, por suas ferramentas e métodos, consegue ter uma visão global de algo complexo decorrente do contexto e avalia as possibilidades de ação para as organizações. Nas etapas metaprojetuais que percorrem toda a pesquisa, optou-se por criar cenários futuros para auxiliar e potencializar nas mudanças sociais e incentivar a inovação social e cultural em POA, mediante o objeto ressignificado pelo uso, divulgado pelas ONGs.

O metaprojeto consistiu em toda a pesquisa para refletir sobre os principais elementos desta e assim compreender a sociedade, a cidade e os fenômenos urbanos. Com isso, apurou-se que o agir estratégico como proposto por Zurlo (2010) foi aplicado neste estudo por compreender a complexidade do âmbito para traçar as metatendências e, desse modo, ativar a capacidade de “ver” como se constitui a sociedade da cidade, para compreender as expressões da cultura e as iniciativas urbanas.

Embora se acredite que existam necessidades de mudança no “senso comum” local para que não haja a deterioração da cidade, compreende-se que a cultura e os valores da sociedade são intrínsecos à compreensão do meio com o todo. Permanece a preocupação

com a sustentabilidade e o “*triple botton line*”. Em contrapartida, as estimativas de aumento de frota automobilística e os discursos dominantes no ponto de vista dos entrevistados fortalecem a falsa conjectura de evolução da bicicleta como meio de transporte sustentável na cidade de Porto Alegre.

Mesmo assim, compreende-se que as organizações não possuem planos de atuação na cidade em longo espaço de tempo para fomentar o uso da bicicleta e do uso consciente do automóvel, tornando-se imensurável perceber suas ações na sociedade. Por essas questões, há a necessidade do agir estratégico por meio do Design Estratégico e suas ferramentas.

Para isso, foi necessário ativar a capacidade de “prever”, que se constitui em como estará essa sociedade a partir dos cenários traçados no horizonte-tempo de 10 a 20 anos, que permitiu definir trajetórias de inovação incremental por táticas de ação listadas pelo Design Estratégico com o objetivo de gerar ações estratégicas e efetivas, de acordo com o possível panorama. Segundo Morin (2011), para agir estrategicamente em um contexto complexo é necessário simplificar, ver os “ruídos” e as falhas que se articulam nesse sistema, para, assim, propor soluções de acordo com a situação e a cultura local.

Visto que o Design Estratégico pode interagir com diversas áreas multidisciplinares (ZURLO, 2010) e é de suma importância para as associações, pois ambas possuem associados de áreas diferentes, optou-se por configurar o processo de inovação social e cultural com base em conceitos dos cenários relacionados aos valores emocionais intrínsecos à cultura (nichos de respondentes) de acordo com o âmbito em que estão inseridos.

Conforme Murray, Caulier-Grice e Muglan (2010), a inovação social acontece a partir do contexto em que estão inseridas as organizações, quais as questões climáticas, políticas, sociais, mercadológicas, para enfrentar os problemas complexos que afetam a sociedade. Com isso, a organização pode apresentar soluções, que podem ser potencializadas em grade escala, reforçando os novos modelos e paradigmas locais.

Considerando que as organizações podem agir de forma estratégica para gerar inovação social e cultural incremental no perímetro urbano de Porto Alegre, traçaram-se potencialidades de PSS para a ação das mesmas. Isso se mostrou relevante na pesquisa, pois existem novos modelos de economia voltados para a sustentabilidade, suscetíveis à troca de informações por redes de projeto.

Tanto a ACPA como a MOBICIDADE, por meio da pesquisa, podem compreender de forma global as perspectivas de ação propostas nos cenários, para como agir no

horizonte-tempo entre 10 e 20 anos. Os contextos projetuais apresentados nos cenários não são restritos apenas às organizações, pois se viu a necessidade de trabalhar em redes de projeto entre as duas ONGs, designers, EPTC e prefeitura.

Com isso, delinear-se algumas questões de ação para as ONGs agirem em um quadro complexo. Os cenários apresentados em quatro quadrantes, um deles com a possibilidade de ser concebível no espaço horizonte-tempo delimitado na pesquisa, tem como base a análise de discurso com as noções de desenvolvimento, evolução, influência e tradição indicados por Foucault (2008). Esses cenários acabam por corresponder aos estilos de vida decorrentes ou não do uso da bicicleta ou do modal inserido na sociedade, do ponto de vista dos respondentes.

Buscou-se realizar em cada quadrante possibilidades de ação das ONGs, mesmo que os futuros sejam turbulentos ou que não haja a cultura da sustentabilidade, mesmo assim, optou-se por propor mudanças para a sociedade incorporar, mesmo que lentamente, soluções para alcançar uma possível qualidade de vida mais sustentável. Todos os campos traçados têm como principal viés a vivência e costumes descritos pelos respondentes, o que auxiliou a criar os cenários e as motivações, os objetivos e um possível PSS. Embora os cenários sejam polaridades confrontantes, todas podem ser entendidas pelas organizações e trabalhadas de forma estratégica.

Outra questão pertinente abordada pelos entrevistados foi a mudança no estilo de vida ao se apropriar da bicicleta como modal de transporte cotidiano. Muitos não reconheciam de forma clara o movimento *slow*, mas em seus discursos ficou evidente que são adeptos do movimento, mas não utilizam o nome do movimento para a forma como levam a vida.

Mesmo percebendo que existem mudanças na percepção dos valores e mais cuidado com o meio ambiente, consumo consciente, interação com a economia local e utilização dos espaços públicos, todos os nichos manifestaram-se com relevância que a bicicleta no perímetro central pode melhorar a saúde pública e mental de quem a utiliza.

Também há apontamentos sobre exemplos externos vindos de outros países e apropriados na cidade. Muitos citam que não adianta querer trazer esses modelos que deram certo nos países desenvolvidos, pois em um país em desenvolvimento existem questões culturais que devem ser consideradas e avaliadas.

Dessa forma, descobriu-se como principal viés para mudança cultural que a educação ou reeducação da sociedade é obrigatória para que haja a troca de valores e melhor compreensão do objeto - a bicicleta -, inserido no território urbano da cidade.

Iniciativas como as propostas pela EPTC, iniciativas urbanas do PSS e das ONGs, de trabalhar em redes de projeto em conjunto com múltiplos atores envolvidos de diferentes áreas de atuação possibilitarão a perpetuidade da cultura da sustentabilidade a partir da bicicleta inserida na sociedade. Também se observa que a educação para o trânsito deve ser adotada como uma potencialidade de ação para as organizações. Quando implantada na educação fundamental como possibilidade de gerar frutos futuros, poderá servir como base de ética e civismo para estimular a cultura do cuidado com as coisas, pois o trânsito fará parte da vida das cidades independente do cenário que se constituirá.

Por fim, acredita-se que com maior intervenção das ONGs junto aos poderes públicos e à EPTC, será mais bem exposto às verdadeiras necessidades da população sobre as possibilidades de vertentes educacionais para que a sociedade adote a bicicleta como modal de transporte. Viu-se também que existe grande potencialidade de novos PSS para usuários, adeptos e simpatizantes da cultura do ciclismo. Estes são capazes de constituir os alicerces para a solidificação do movimento *slow*, proveniente do objeto inserido na sociedade e oportuno para fortalecer a mudança dos costumes da sociedade para a sustentabilidade e assim perpetuar na cultura do trânsito da cidade.

Entende-se que as representações da sociedade, mediante o uso ou o não uso da bicicleta como modal de transporte sustentável, partem dos estímulos e práticas em torno do objeto e do seu uso correto no perímetro urbano da cidade. E que as propostas conjuntas de políticas públicas para a construção de ciclovias e ciclofaixas são essenciais para o desenvolvimento desse modal de transporte em uma sociedade que não possui conhecimentos básicos sobre cuidados no trânsito, educação ou vivência no trânsito. Detectou-se, ainda, a necessidade de redução da velocidade no perímetro central para que tenha mais fluidez e segurança para todos os constituintes do trânsito.

Para que se tenha mais educação no trânsito e que se perpetuem as iniciativas de grupos autorais da cidade, são necessários eventos, palestras e inserção de divulgação para a proliferação do conhecimento das leis de trânsito para a educação por meio da mídia, em prol do uso da bicicleta como modal de transporte sustentável na zona central de Porto Alegre. Pode-se, para isso, usar exemplos locais ou nacionais que disseminam a cultura da bicicleta.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Design Estratégico nesta pesquisa contribui para compreender os contextos de ação das ONGs e a realidade dos nichos de entrevistados, que acabam por influenciar direta ou indiretamente na cultura do ciclismo na cidade. Para que haja a promoção da mobilidade urbana sustentável por meio da bicicleta na cultura do trânsito Porto Alegre, viu-se que a partir de organizações horizontais e das redes de projeto mais abertas (com a interação de designers e EPTC) pode-se promover a mobilidade urbana com base na reeducação no trânsito para a inovação social e cultural. A inovação social, neste caso, não necessita apenas usar como exemplo casos promissores como base para a ação, mas sim compreender como a sociedade se desenvolve e interage de forma estratégica para projetar e indicar novas direções para a inovação.

No entanto, há movimentos culturais provenientes das iniciativas sem fins lucrativos, que acontecem por meio de colaboração aberta e consolidam um novo espaço de pensamento e ação nessa sociedade. Como se pôde ver nesta pesquisa, é relevante para o Design Estratégico compreender o contexto, as interações sociais que acontecem na cidade e como são formados os modelos de organização horizontal, um estilo inédito de colaboração aberta com atores de diversas áreas envolvidos para um único ideal.

Quanto aos objetivos traçados para este estudo, acredita-se que todos foram atingidos, mediante as escolhas metodológicas e a partir da aplicação da ferramenta de cenários de Manzini e Jégou (2008). Isso possibilitou criar os campos e os *insights* de cenários, o que oportunizou a criação de motivação, objetivos e possíveis PSS para as ONGs, adaptados às suas realidades (organizações horizontais), à visão e à missão. Quanto aos objetivos específicos, cabe ressaltar que foram de sumo mérito para fundamentar a importância da pesquisa para o Design Estratégico e para a construção de cenários futuros para a ação estratégica das organizações.

Nos *insights* dos cenários “cultura para a sustentabilidade”, “futuro tecnológico”, “sociedade em colapso” e “território deteriorado”, pode-se inferir que toda ação gera efeitos, que podem ser irreversíveis para o ecossistema. Esses conhecimentos adquiridos na construção dos cenários, pelos insumos das entrevistas que revelaram a realidade observada e vivida por nichos distintos, devem ser levados em conta para a projeção dos designers. Isso levou à apropriação e ao potencial criativo para as motivações, objetivos e possíveis PSS de cada cenário.

Observou-se que o Design Estratégico usa os conhecimentos de Design para criar valores ao PSS e aprimorar as estratégias de ação da organização. Dessa forma, percebe-se a relevância de se conhecer quais ferramentas e conceitos do Design Estratégico são mais bem adaptados ao tipo de pesquisa proposta.

As indagações projetuais partiram das perguntas de pesquisa e se estas poderiam responder às premissas dos objetivos para o Design Estratégico. Viu-se que, por usar o método apropriado para a pesquisa, pode-se responder a todas as perguntas que englobam iniciativas colaborativas, inovação social e cultural, sustentabilidade e cultura para a mobilidade urbana sustentável.

Em relação ao método, acredita-se que as escolhas feitas foram apropriadas, pois para conseguir atender ao problema de pesquisa e aos objetivos, mostraram-se de suma importância as análises do objeto inserido na sociedade e a interpretação dos discursos, para gerar a construção dos cenários. Isso possibilitou traçar trajetórias futuras estratégicas de ação para as ONGs na cidade de Porto Alegre.

Nesse processo, o metaprojeto permitiu que toda a pesquisa tivesse a reflexão sobre a ação no projeto em todos os momentos e processos da investigação. Verificou-se com isso que a processualidade da pesquisadora pôde ser influenciada pelo Design Estratégico nas escolhas, na flexibilidade de ação e na interação com nichos diversificados de entrevistados.

Para tanto, as contribuições dos *insights* de cenários desta pesquisa perpassam as organizações e podem ser apropriadas por qualquer organização que tenha interesse em trabalhar em redes de projeto abertas para a disseminação do conhecimento. Na construção dos cenários, uma ferramenta que questiona “como seria se?” entende-se que os cenários são adaptáveis e mutáveis de acordo com os indivíduos ou organizações que participam do processo projetual.

Por avaliar a subjetividade dos discursos dos respondentes aproximados aos conceitos foucaultianos da ordem do discurso, acredita-se que as noções de influência, tradição, desenvolvimento e evolução podem ser apropriadas se dispostas a outros tipos de nichos de entrevistados, para assim dar continuidade a pesquisas futuras na área do Design Estratégico para a mobilidade urbana sustentável.

Nas limitações da pesquisa detectou-se a dificuldade em conseguir mais respondentes de dois dos cinco nichos de entrevistados. Muitos respondentes das ONGs não participaram por desinteresse ou por não conhecerem a fundo as organizações das quais fazem parte. E na EPTC, por ter reduzido quadro de funcionários que podem dispor

de tempo para responder às questões da entrevista. Houve também a desistência de uma das ONGs (EMBARQ Brasil, 2011) em relação à pesquisa. Portanto, esta teve que ser remodelada após a apresentação para a qualificação.

Notou-se que por pouco espaço de tempo entre a qualificação e alguns eventos que ocorreram no Brasil no ano de 2014, como a Copa do Mundo e as eleições para Presidente, muitas das organizações, serviços e designers adquiriram um cronograma apertado para a demanda de tempo para as entrevistas, ficando reduzido o tempo para a coleta de insumos.

A partir dos resultados obteve-se que a bicicleta e a sua significação perpassam o significado do objeto por quem o usa e tornam-se um signo que pertence a uma cultura em ascensão, em prol da sustentabilidade. Essa cultura da sustentabilidade, influenciada pela mobilidade urbana em bicicleta, acaba por fornecer insumos para diversas possibilidades de estudos, pesquisas, projetos e desenvolvimento dos PSS mais adequados à cidade.

A relevância em realizar pesquisas nessa área de Design Estratégico parte da motivação de como ocorrem as iniciativas colaborativas em organizações horizontais e suas interações abertas em redes de projeto para a sustentabilidade. Vale destacar que esta pesquisa não teve a pretensão de esgotar o assunto, pelo contrário, buscou ser um ponto de partida para diversos estudos que possam surgir para a mobilidade urbana sustentável, redes de projeto abertas e colaborativas e organizações horizontais. Para tanto, reconhece-se que existe possibilidade de pesquisas futuras na área de Design Estratégico, como, por exemplo, sobre se há expectativa de que as metatendências apresentadas nos cenários sejam ou não consolidadas em futuro próximo, podendo-se, assim, modificar as estratégias de ação das organizações em prol da bicicleta. Isso posto, sugerem-se estudos futuros para compreender como estará a sociedade porto-alegrense e como progredirão as políticas públicas, a construção do PDCI, as ONGs, se houve ou não mais educação no trânsito e a aceitação da sociedade para esse modal de transporte ressignificado por meio da educação para o trânsito.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO DOS CICLISTAS DE PORTO ALEGRE (ACPA). Porto Alegre, 2014b. Disponível em: <<http://www.acpa.org.br/>>. Acesso em: 20 maio 2014
- ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA (MOBICIDADE). Porto Alegre, 2014. Disponível em: <<http://www.mobicidade.org/>>. Acesso em: 15 maio 2014.
- BARROSO, Lucas. Capital tem quatro novas ciclovias a partir de hoje. **Prefeitura de Porto Alegre**, Porto Alegre. 06 fev. 2014. Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=167190&CAPITAL+TEM+QUATRO+NOVAS+CICLOVIAS+A+PARTIR+DE+HOJE>. Acesso em: 03 mar 2014.
- BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Edições 70, 2010.
- BAUMAN, Zygmund. **Danos colaterais: desigualdades sociais numa era global**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- BERTOLDI, Osmar. **Ideias para uma metrópole sustentável**. Curitiba: Esplendor, 2005.
- BUCHANAN, Richard. Design research and the new learning. **Design Issues**, [S.l.], v. 17, n. 4, p. 3-23, Summer, 2001.
- BONSIEPE, Gui. **Design, cultura e sociedade**. São Paulo: Blucher, 2011.
- BOURDIEU, Pierre. **As regras da arte**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 10 out. 2014.
- BRASÍLIA. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta - BICICLETA BRASIL**. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.
- BRUNDTLAND, Harlem. **Nosso futuro comum**. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, RJ, 1991.
- CANEVACCI, Massimo. **Culturas extremas: mutações juvenis nos corpos das metrópoles**. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.
- CARVALHO, Cadu. O uso e o estímulo da bicicleta como meio de transporte em Porto Alegre. MOBICIDADE, Porto Alegre, **Consulta Pública**, 2012. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/caducarvalhosp/mobicidade-consulta-pblica-2012>>. Acesso em: 15 maio 2014.

CELASCHI, Flaviano. **Dentro al progetto**: appunti di merceologia contemporanea. Design e innovazione: strumenti e pratiche per la ricerca applicata. Roma: Carocci, 2007, p. 15-56.

CHAVES, Ricardo; VIDAL, Lucas. **Almanaque Gaúcho**. Planta de Porto Alegre ano 1772. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/almanaquegaucho/2012/03/?topo=13,1,1,,13>. Acesso em: 16 abr. 15.

CHOZICK, Amy. **As young lose interest in cars, g.m. turns to mtv for help**. New York Times, New York. 23, mar. 2012. Disponível em: http://www.nytimes.com/2012/03/23/business/media/to-draw-reluctant-young-buyers-gm-turns-to-mtv.html?pagewanted=1&_r=2&#. Acesso em: 06 jan. 2014.

CIPOLLA, Carla. **Creative communities as “relational” innovations**: a service design approach. Edizioni Polimi, [S.l.]. Design, 2008.

DALPIAN, Paulo Roberto Chaves. **Um carro a menos**: a contra-hegemonia e a resistência de consumo. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

DAMATTA, Roberto. O trânsito do Brasil é uma multidão de surtados. **Zero Hora**, Porto Alegre, 6 mar 2011. Geral p. 18.

DESERTI, Alessandro. **Intorno al progetto**: concretizzare l’innovazione. Design e innovazione: strumenti e pratiche per la ricerca applicata. Roma: Carocci, 2007, p. 57-121.

ERLHOFF, Michael; MARSHALL, Tim (eds). **Design dictionary**: perspectives on design terminology. Berlin: Birkhäuser, 2008.

EMBARQ BRASIL. **Falta de estrutura para bicicletas aumenta número de acidentes fatais**. [S.l.]. 25 jul. 2011. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/news/falta-de-estrutura-para-bicicletas-aumenta-n%C3%BAmero-de-acidentes-fatais>. Acesso em: 25 mar. 2013.

FONTANILLE, Jaques. **Significação e visualidade**: exercícios práticos. Porto Alegre: Sulina, 2005.

FORTES, Melissa Belato. **Mobilidade e adensamento urbano**: aplicação de indicadores em estudo de caso no Distrito da Barra Funda, São Paulo Dissertação (Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Florense Universitária, 2008.

FOUCAULT, Michel. **A história da sexualidade 2**: o uso dos prazeres. Rio de Janeiro: Graal, 1984.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 1996.

FURTADO, Cláudio. BikePoa comemora 500 mil viagens. **Prefeitura de Porto Alegre**, Porto Alegre. 30, mar. 2014. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_novo/default.php?p_noticia=16822. Acesso em: 11 abr. 2014.

- GAIESKI, Felipe. **Mais amor menos motor**. Site Flickr [S.l.], 29, nov. 2011. Disponível em: <<http://www.flickr.com/photos/felipegaieski/6433745549/>> Acesso em: 06 jan. 2014.
- GEERTZ, Clifford. **O saber local**. Rio de Janeiro: Vozes, 1997.
- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.
- GOMES FILHO; Hélio; HEMÉRITAS, Paulo César da Costa. Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**. Rio de Janeiro, v.3, n.1, p. 149 – 171, jan./jun. 2009 D.O.I.: <<http://dx.doi.org/10.5935/2177-4560.20090008>>
- GOMES FILHO; João. **Ergonomia do objeto: sistema técnico de leitura ergonômica**. São Paulo: Escrituras Editora, 2003.
- Grupo de Porto Alegre incentiva uso de bikes e orienta ciclistas no trânsito. **G1**, Porto Alegre. 28 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/08/grupo-de-porto-alegre-incentiva-uso-de-bikes-e-orienta-ciclistas-no-transito.html>>. Acesso em: 03 jan 2014.
- GUIMARÃES, Leandro Fraga; CRUZ, Jaciara Martins Fontes. As carroças de cinco *sous* para a comodidade dos burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da mobilidade urbana. **Future Studies Research Journal: Trends and Strategy**, v. 5, n. 1, p. 130-134, jan., 2013.
- HONORÉ, Carl. **Devagar**. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- Índice de Cidades Verdes da América Latina. **SIEMENS**, Monique, Alemanha, 2010. Disponível em: <http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/br/pt/pdf/report_la_tam_pt_new.pdf> . Acesso em: 12 mar. 2014.
- JONES, Tim; NOVO DE AZEVEDO, Laura. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. **Journal of Transport Geography** [0966-6923], v. 30, p. 208-219, ano 2013.
- LIPOVETSKY, Gilles. **A cultura mundo: resposta a uma sociedade desorientada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- LIPOVETSKY, Gilles. **Os tempos hipermodernos**. São Paulo: Barcarolla, 2004.
- LOCKWOOD, Thomas. **Transition: Becoming a design-minded organization**. Design thinking: integrating innovation, customer experience and brand value. Allworth Press, Nova York, ISBN 978-1-581-15668-3, p. 81-95, 2010.
- LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas: diferentes visões da bicicleta como forma de mobilidade urbana**. 2009. 105f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

MACHADO, Laura. **Índice de mobilidade sustentável para avaliar a qualidade de vida urbana**: estudo de caso Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

MALERBI, Fernando Korn. Ambient levels of air pollution induce clinical worsening of blepharitis. **Environmental Research**, [S.l.], 26 dez. 2011. Disponível em: <<http://scholar.qsensei.com/content/1ryfmx>>. Acesso em: 21 out. 2013.

MANZINI, Ezio. **Artefatti**: Verso una nuova ecologia dell'ambiente artificiale. Milão, Domus Academy, 1990.

MANZINI, Ezio. **Creative communities and enabling platforms**: An introduction to a promising line of research and actions on sustainable production and consumption. Allkopi, Norvegia: Hedmark University College Publishing, 2005.

MANZINI, Ezio. **Design para a inovação social e sustentabilidade**: comunidades criativas, organizações colaborativas e novas redes projetuais. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

MANZINI, Ezio; JÉGOU, François; **Collaborative services: social innovations and design for sustainability**. Edizioni Poli. Design, 2008.

MANZINI, Ezio; JÉGOU, François. Design dos cenários. *In*: BERTOLA, Paola;

MANZINI, Ezio. **Design multiverso**: notas de fenomenologia do design. Milano: Edizioni POLI.design, 2006. p. 189-207.

MANZINI, Ezio. The scenario of the multi-local society. *In*: CHAPMAN, Jonathan; GANT, Nick. **Designers, visionaries plus other stories**. London: Earthscan, 2007.

MASCARELLO, Ricardo Soares. **Preservação do cenário urbano espacial e sociocultural do bairro Teresópolis/Porto Alegre/RS**: análise crítica da evolução imposta frente à morfologia urbana preexistente. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

MAURI, Francesco. **Progettare progettando strategia**: Il design del sistema prodotto. Milano: Dunod, 1996.

MERONI, Anna. **Creative communities**: People inventing new ways of living - EMUDE case studies. Milan: Polidesign, 2006.

MERONI, Anna. **Creative communities**: A strategic view to innovation. Edizioni Poli. Design, 2008a.

MERONI, Anna. Strategic design: where are we now? Reflection around the foundations of a recent discipline. **Strategic Design Research Journal**, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 31-38 Jul./Dic. 2008b. Doi: sdrj.10081.05.

MERONI, Anna. SANGIORGI, Daneila. **Design for Services**. Englad: Gower, 2011.

MORAES, Dijon de. **Metaprojeto**: o design do design. São Paulo: Blücher, 2010.

MORAES, Roque. **Análise de conteúdo**. Revista Educação, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MORELLI, Nicola. Designing product/services systems: methodological exploration. Massachusset Institute of Technolog. **Design Issues**, [S.l.], v. 18, n. 3. p. 3-17. Summer, 2002. The MIT Press. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/1512062>. Acesso em: dezembro de 2014.

MORIN, Edgar. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina, 2011.

MORIN, Edgar. **Para onde vai o mundo?** Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

MURRAY, Robin; CAULIER-GRICE, Julie; MUGLAN, Geoff. **The open book of social innovation**. The Young Foundation, [S.l.], Innovating Public Services, 2010.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. ONU. Declaração Universal dos Direitos Humanos. Disponível em: < <http://www.dudh.org.br/wp-content/uploads/2014/12/dudh.pdf>>. UNIC, Rio, 05 jan. 2009. Acesso em: 15 mar. 2014.

Pensando juntos o futuro das nossas cidades. **Olho no Futuro**, São Paulo, [2012?]. Disponível em: <<http://www.olhonofuturo.org.br/index.php>>. Acesso em: 03 mar. 2013.

PORTO ALEGRE. Empresa Pública de Transporte e Circulação. **Ciclovário**. Porto Alegre, [2014?]. Disponível em: < http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227>. Acesso em: 12 dez. 2013.

PORTO ALEGRE. Prefeitura de Porto Alegre. Secretaria do Planejamento Municipal. **Regiões de planejamento e macrozonas com bairros vigentes**. Disponível em: https://rgp1poa.files.wordpress.com/2010/03/rps-porto_alegre.jpg. Acesso em: 16 abr. 15.

ROSSETTO, Luiza Mara Mattiello. **A inclusão do Design Estratégico nas redes de comunidades práticas**: a construção de cenários como estratégia. Dissertação (Mestrado em Design). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Porto Alegre, 2013.

SAMUELSON, Paul A.; NORDHAUS, Willian D. **Economia**. Mcgraw-Hill, 2005.

SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA DE SÃO PAULO. SESI-SP. **Ciclismo, BMX, Mountain Bike**. Serviço Social da Indústria. São Paulo - Sesi, SP, 2012.

STEIN, Peolla Paula. **Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP**. Dissertação (Mestrado Engenharia). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

TEIXEIRA, José Carlos. **Applying design knowledge to create innovative business opportunities**. Chicago, USA: Institute of Design - Illinois Institute of Technology; 2001.

TOURAINÉ, Alain. **Após a crise**. Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

ZURLO, Francesco. Design Strategico. **XXI Secolo**, v. IV, Gli spazi e le arti. Roma: Enciclopedia Treccani. 2010.

ANEXOS E APÊNDICES

APÊNDICE A – Resumos do *Corpus* da revisão sistemática

TEXTO 1 - MACHADO, Laura. **Índice de Mobilidade Sustentável para avaliar a qualidade de vida urbana**: estudo de caso Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA. Dissertação (Mestrado em Design). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, 2010.

O desenvolvimento de um Índice de Mobilidade Sustentável (IMS) que representasse os principais impactos da mobilidade na sustentabilidade e na qualidade de vida urbanas foi a motivação deste estudo. A partir da revisão bibliográfica de sustentabilidade, qualidade de vida e mobilidade, selecionou-se um conjunto de indicadores a partir de três critérios decisivos: a disponibilidade de dados, a periodicidade anual e que estes não gerassem ônus às prefeituras para a construção do Índice. O IMS foi aplicado em 10 municípios da região metropolitana de Porto Alegre, revelando as deficiências no planejamento e na gestão da mobilidade na região. Em nível municipal mostrou a fragilidade do poder público diante das operadoras do transporte coletivo urbano e a ausência de diretrizes de promoção do transporte não motorizado. Na análise geral, pode-se dizer que o IMS respondeu satisfatoriamente aos objetivos, ou seja, de ser um marco de referência, um ponto de partida para iniciar a mensuração da sustentabilidade da mobilidade e, com isso, identificar as prioridades do planejamento urbano regional nesse setor.

TEXTO 2 - MASCARELLO, Ricardo Soares. **Preservação do cenário urbano espacial e sociocultural do bairro Teresópolis/Porto Alegre-RS**: análise crítica da evolução imposta frente à morfologia urbana preexistente. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

O estudo propõe uma análise crítica do cenário urbano atual frente à descaracterização da morfologia urbana preexistente na cidade de Porto Alegre-RS, especificamente tomando-se como enfoque de caso o bairro Teresópolis. Para isso, desenvolveu-se uma avaliação dos Planos Diretores do município de Porto Alegre,

identificando-se sua influência na construção da paisagem urbana porto-alegrense. Neste sentido, referenciam-se contextualmente as características do bairro Teresópolis, frente à sua evolução urbana, identificando suas transformações ao longo da história e, principalmente, dentro de sua atual configuração, as possíveis consequências que vêm acarretando prejuízos em sua paisagem urbana natural e cultural. O principal objetivo é destacar os fatores que estão propiciando as transformações de descaracterização dos ambientes com valor significativo, tanto do ponto de vista histórico, quanto sociocultural. [...]Acredita-se que a preservação dos aspectos peculiares da cidade e a não descaracterização das morfologias urbanas preexistentes significativas conferem qualidade ao ambiente urbano.

TEXTO 3 - DALPIAN, Paulo Roberto Chaves. **Um carro a menos: a contra-hegemonia e a resistência de consumo.** Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

Estudos sobre diferentes comunidades e suas resistências ao consumo mostram a crescente onda de opções alternativas de estilo de vida, opostas ao esfacelamento das comunidades no ambiente de mercado – e seu subsequente restabelecimento em contextos de eventos e grupos com interesses especiais. Este estudo buscou compreender a atividade contra-hegemônica e sua ligação com resistência ao consumo na cidade de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil no evento Massa Crítica, contexto que se caracteriza por pregar valores contrários à cultura vigente de consumo, maior ligação com a comunidade e sustentabilidade. O estudo utilizou três técnicas diferentes para coleta de dados para que a captura do fenômeno fosse mais ampla e cobrisse os possíveis desdobramentos para os consumidores locais do contexto pesquisado. [...] Entre alguns pontos relevantes dos achados estão a necessidade de engajamento para a aceitação, pelo grupo, de conceitos e termos de marketing; a indicação de que o não uso, o não consumo e a não posse pode, também, ajudar um indivíduo a se expressar perante o grupo a que se sente pertencente e à sociedade; e o capital social intrínseco às bicicletas entre os participantes do movimento.

TEXTO 4 - LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas**: diferentes visões da bicicleta como forma de mobilidade urbana. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

O desenvolvimento do capitalismo toma de assalto a cidade, promovendo a implosão/explosão do urbano (LEFEBVRE, 1999). O automóvel, objeto técnico fundamental nesse projeto de transformação do urbano, ao mesmo tempo em que se desenvolve cria a sua própria dependência. Estamos convencidos, com o auxílio da bibliografia analisada nesta dissertação, mas com destaque para Lefebvre, que tal processo não pode ser analisado sem se levar em conta a produção e reprodução do espaço, nem sem a correlata transformação da vida cotidiana. Diante da atual crise ambiental e/ou urbana, emergem defensores da bicicleta como alternativa à (i) mobilidade urbana centrada no automóvel. Mesmo o Estado, historicamente o ator social que comandou a adaptação das cidades ao automóvel, com consequências sociais ainda mais graves em sociedades periféricas como a nossa, promove, mesmo que timidamente, o seu uso. Analisamos, então, como foram desenvolvidas as políticas de incentivo ao modal ciclovitário na metrópole do Rio de Janeiro (1990-2009). Também levantamos discursos, propostas e fundamentalmente práticas de movimentos sociais acerca do tema, com destaque para a bicicletada carioca. Ao final comparamos essas representações e as colocamos em sua tensão dialética. Acreditamos, desta forma, poder, mesmo que timidamente, contribuir com o debate acerca do direito à cidade.

TEXTO 5 - GOMES FILHO, Hélio; HEMÉRITAS, Paulo César da Costa. Nos caminhos da retirada sustentável, a redenção da bicicleta. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 149-171, jan./jun. 2009 D.O.I.: <<http://dx.doi.org/10.5935/2177-4560.20090008>>

O presente trabalho é uma reflexão teórica sobre o limiar de uma era de substituição de fontes de energia fósseis por energias alternativas, que sirvam de arrefecimento dos problemas ambientais, notadamente o aquecimento global. A necessidade das reduções de emissões promovidas pelo automóvel e a busca de fontes de energia renováveis têm ensejado o incentivo ao transporte ciclovitário e a criação de políticas públicas para melhoria das condições do setor, no momento em que o ponto de irreversibilidade das alterações climáticas globais já pode ter sido ultrapassado.

TEXTO 6 – GUIMARÃES, Leandro Fraga; CRUZ, Jaciara Martins Fontes. As carroças de cinco *sous* para a comodidade dos burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da mobilidade urbana. **Future Studies Research Journal: Trends and Strategy**, v. 5, n. 1, p. 130-134, jan., 2013.

Paris e São Paulo são cidades com histórias de ocupação marcadamente distintas. A partir de dados secundários, numa revisão bibliográfica que buscou o confronto de visões de autores das áreas de planejamento urbano e mobilidade, além de historiadores e estudiosos da formação e desenvolvimento de sistemas de mobilidade urbana, foi condensado o histórico em que as dificuldades da mobilidade evoluíram em cada um desses grandes centros urbanos. Trata-se de um estudo de caso abrangendo desde seu aparecimento, até o século XX, período de profundas transformações nas duas cidades, embora tenham ocorrido em sentidos substantivamente diversos. Nessa perspectiva, foram reunidos argumentos para também caracterizar, de forma geral, os desafios que a mobilidade urbana traz literalmente há milhares de anos para a convivência nos espaços restritos das grandes cidades. Muito ao contrário de ser um problema recente, é desafio que permanece e se modifica, embora alguns de seus elementos principais sejam incrivelmente perseverantes ao longo da história. Para concluir, são comentadas algumas das alternativas contemporâneas em uso, nas duas cidades, para melhor encaminhar o problema da mobilidade urbana, e também algumas alternativas mais bem-sucedidas do que se conhece como soluções para esse problema tão presente em todas as grandes cidades do mundo.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Metrópolis. Crescimento urbano. Transporte público. Transporte coletivo. Transporte individual. Paris. São Paulo. Cengage Learning, Inc.

TEXTO 7 – JONES, Tim; NOVO DE AZEVEDO, Laura. Economic, social and cultural transformation and the role of the bicycle in Brazil. **Journal of Transport Geography** [0966-6923], v. 30, p. 208-219, ano 2013.

Describes the reasons behind the rapid growth in motorised traffic in Brazil. Discusses development of sustainable urban mobility policy to encourage cycling. Discusses the general political and socio-cultural impasse inhibiting cycling mobility in Brazil. Provides case study example demonstrating the continued 'invisibility' of cycling in practice. This paper reviews the current socio-cultural and political state of cycling in

Brazil and the policies and activities over recent years that have aimed to reverse its marginalisation. In particular it focuses on the city of Pelotas in the southern state of Rio Grande do Sul and the significant societal and material transformations that are causing conflict and dissonance in relation to the future role of cycling on city streets. Using a combination of empirical evidence from existing literature; a focus group with members of the cycling stakeholder forum; interviews with planning officials whilst observing cycle infrastructure; interviews with participants whilst taking part in a 'protest' bicycle ride (bicicletada); and on street intercept interviews with cycle commuters, this paper highlights the tensions, conflicts, aspirations and imaginaries of a city grappling with significant growth and urban transformation. SciVerse ScienceDirect Journals.

TEXTO 8 - STEIN, Peolla Paula. **Barreiras, motivações e estratégias para mobilidade sustentável no campus São Carlos da USP.** Dissertação (Mestrado Engenharia). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

O objetivo deste trabalho foi investigar barreiras, motivações e estratégias que apresentam potencial para promover a mobilidade sustentável de alunos de graduação, pós-graduação, servidores técnico-administrativos e servidores docentes no *campus* da Universidade de São Paulo, em São Carlos. O método utilizado para atingir o objetivo foi dividido em três etapas: a) desenvolvimento de ferramenta para coleta de dados; b) análise dos dados por meio do modelo transteórico de mudança comportamental; c) análise de estratégias visando à mobilidade sustentável. [...] Duas alternativas foram classificadas como as melhores estratégias para promoção da mobilidade sustentável no contexto estudado: a construção de ciclovias que ligam o *campus* com a rede viária urbana e estacionamento para bicicletas dentro do *campus*. Uma avaliação adicional da primeira alternativa demonstrou significativo potencial para servir a usuários de vários modos de transporte, com grande impacto positivo sobre o modo a pé. Outra estratégia também testada foi a abertura de novos pontos de acesso para pedestres no *campus*. Estimou-se que sua implantação resultaria na redução de 20% nas distâncias de viagem a pé dos alunos.

TEXTO 9 – FORTES, Melissa Belato. **Mobilidade e adensamento urbano**: aplicação de indicadores em estudo de caso no Distrito da Barra Funda, São Paulo Dissertação (Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.

O objeto desta pesquisa é a relação entre o adensamento, a multifuncionalidade e a mobilidade urbana mais sustentável, sendo que o objeto concreto são as áreas sem uso ou subutilizadas do Distrito da Barra Funda, em São Paulo, de forma a serem consideradas como unidades de planejamento urbano integrado, tendo o Rio Tietê e a ferrovia como eixos estruturantes. [...]

TEXTO 10 - ROSSETTO, Luiza Mara Mattiello. **A inclusão do Design Estratégico nas redes de comunidades práticas**: a construção de cenários como estratégia. Dissertação (Mestrado em Design). Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Porto Alegre, 2013.

Esta pesquisa procura relacionar o Design a comunidades de prática. Comunidades de prática são grupos espontâneos que se reúnem em torno de um objetivo comum com ou sem objetivos comerciais (BETTIOL *et al.*, 2011), como, por exemplo, um grupo de amigos que se encontra para trocar ideias sobre algo que agrada ou incomoda a todos. Criam-se comunidades em torno de áreas propícias para desenvolver projetos, porém fora das estruturas de organizações tradicionais. As dificuldades enfrentadas por esses grupos muitas vezes não são resolvidas de maneira satisfatória, por não utilizarem métodos ou alguma forma sistematizada de chegar às soluções. [...] Neste trabalho foi realizada pesquisa exploratória com o objetivo de identificar e analisar uma comunidade de prática em rede, no caso, de ciclistas da cidade de Porto Alegre, e entender de que forma podem-se propor cenários de Design Estratégico para ajudá-la a alcançar seus objetivos. Trata-se de um grupo formado por pessoas de idades variadas que tem a bicicleta como meio de transporte alternativo em comum. Esse grupo busca discutir como incluir essa forma de mobilidade de maneira igualitária e, assim, ser respeitado no tráfego diário, conquistando seu espaço. Com essa finalidade, utilizou-se um método de projeto do Design Estratégico adaptado a elementos próximos do dia-a-dia das pessoas, desenhando-se um processo mais acessível. [...] Foi realizado exercício projetual com algumas pessoas pertencentes a esse grupo. [...]

APÊNDICE B

Entrevistas

Disponível em: <https://www.dropbox.com/home/ANEXOS%20A%20-%20ENTREVISTAS?preview=anexos+transcri%C3%A7%C3%B5es+com+numera%C3%A7%C3%A3o+de+pag.pdf>

Vídeos

MENOS CARROS, MAIS TECNOLOGIA E MOBILIDADE. Mudança de comportamento de jovens influencia mobilidade urbana nas grandes cidades, revela reportagem. **Rádio Gaúcha**. Porto Alegre: Da Redação, 05 out. 2013. Duração: 08:17min. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/4716/menos-carros-mais-tecnologia-e-mobilidade.html>>. Acesso em: setembro de 2013.

PATROLA MOSTRA A ROTINA DOS PROFISSIONAIS QUE TRABALHAM DE BIKE. CONHEÇA UM GRUPO QUE UTILIZA A BICICLETA COMO PROFISSÃO. **Patrôla**. Porto Alegre: RBS TV, 25 maio 2013. Duração: 05:19 min. Disponível em: <<http://redeglobo.globo.com/rs/rbstvrs/patrola/noticia/2013/05/patrola-mostra-rotina-dos-profissionais-que-trabalham-de-bike.html>>. Acesso em: 20 jun. 2013.

PESQUISA PRETENDE ENTENDER PORQUE POUCAS PESSOAS VÃO DE BICICLETA PARA O TRABALHO. Fonte: **Bom-dia Rio Grande Notícias**. Porto Alegre: RBS TV, 28 ago. 2013. Duração: 04:33 min. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/bom-dia-rio-grande/videos/t/edicoes/v/pesquisa-pretende-entender-por-que-poucas-pessoas-vao-de-bicicleta-para-o-trabalho/2786739/>>. Acesso em: 25 set. 2013.

PORTO ALEGRE EM DEBATE 461 – PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO. **Porto Alegre em Debate**. Porto Alegre: TV Câmara, Lumiere HD, 28 jan. 2014. Duração: 49:33min. Disponível em: <<http://vimeo.com/83333328>>. Acesso em: 05 fev. 2014.

Estatutos

Disponível em:
<<https://www.dropbox.com/sh/r6lggq0e2m56vgc/AACMpmM0zII3NRc2KBRSWngga?dl=0>>

PDCI e Segurança Viária

Disponível em: <https://www.dropbox.com/sh/gw36bnr67lch358/AAD630-MyOCLGE0m-Is_BPqza?dl=0>

ANEXO A – ZERO HORA

O trânsito do Brasil é uma multidão de surtados. ZERO HORA 6 de março de 2011.

18

ZERO HORA DOMINGO, 6 DE MARÇO DE 2011

Editor executivo: Diego Araújo - 3218-4727
 Editor: Marcelo Emel - 3218-4732
 Coordenadora de produção: Bianca Nicolai - 3218-4726
 geral@zerohora.com.br

Geral

ENTREVISTA Roberto DaMatta, antropólogo

“O trânsito no Brasil é uma multidão de surtados”

ITAMAR NELO

O brasileiro não suporta a igualdade. Essa é a imagem sugerida por um dos intelectuais mais eminentes do país, o antropólogo Roberto DaMatta, para explicar a origem da atitude do servidor do Banco Central Ricardo Neis, que atropelou um grupo de ciclistas em uma rua de Porto Alegre. Com uma carreira dedicada à tarefa de explicar o Brasil e os brasileiros, DaMatta sustenta que carregamos um sentimento aristocrático, que nega a igualdade com o outro. No trânsito, isso se traduz na dificuldade para seguir regras e para aguardar nossa vez. Na entrevista a seguir, concedida por telefone na tarde de sexta-feira, DaMatta aborda o atropelamento da Capital sob a luz dessa tese, desenvolvida por ele no recém publicado *Pê em Deus e Pé na Talua - Ou Como e Por Que o Trânsito Enlouquece no Brasil*.

itamarnelo@zerohora.com.br

ZH - Zero Hora - O que leva alguém a cometer um ato como o atropelamento de ciclistas?

Roberto DaMatta - Há uma questão que permeia as sociedades que transitam para a modernidade, que é a dialética entre familismo e universalismo, entre regras particulares e regras universais. São essas regras que possibilitam a democracia liberal, ainda um nome feio no Brasil, o que permitiu o golpe de Estado e o atropelamento de ciclistas. Todos nós, não só esse criminoso que teve um surto psicótico, surtam no trânsito. O trânsito no Brasil é uma multidão de surtados. Ele permite que a gente oneruje com clareza que os brasileiros sentem mal-estar diante da igualdade. Não é diante da desigualdade que temos mal-estar.

ZH - Qual seria a causa desse mal-estar?

DaMatta - Temos uma matriz aristocrática, ibérica e patrimonialista, que nunca discutimos. Achamos que o Estado vai mudar isso, mas os caras que dirigem o Estado, que se transformam em governadores, em deputados, em juizes, são os nossos irmãos, os nossos primos, os nossos tios. A mudança a partir do Estado é uma falácia. Obviamente, esse sujeito tem um modo



Repúdio à barbárie

Atropelamento coletivo em Porto Alegre desencadeou protestos no Brasil (na foto, Florianópolis) e no mundo

com a igualdade, a igualdade no sentido de que o trânsito obriga você a esperar a sua vez. Não somos educados para isso. Não temos uma pedagogia da igualdade no Brasil.

ZH - Então esse episódio revela algo sobre o comportamento do brasileiro em geral?

DaMatta - O trânsito revela o comportamento e os valores do brasileiro. É violento por não obedecer esse sujeito, quem está de automóvel é superior ao pedestre. Há uma hierarquia projetada em um espaço que, na realidade, é igualitário.

ZH - O brasileiro não enxerga isso?

DaMatta - Não enxerga. Em outras situações igualitárias, como a fila do banco, você passa na frente se for primo de quem está no guichê. Temos um desconforto muito grande com componentes da modernidade democrática, liberal e igualitária um desconforto com o anonimato, a meritocracia, a paciência de esperar sua vez, de não reclamar.

ZH - Dentro desse contexto, que papel o carro assume no imaginário do brasileiro?

DaMatta - O carro vira o emblema, a corajosa do brasileiro. Quando a pessoa entra no seu carro, está em uma carangum com 250 cavalos na sua frente. O carro é uma espécie de casa. Ele se sente um aristocrata. Como o trânsito é uma situação igualitária, impessoal, se ele boia, o sujeito muda de tom de barba. Então ele se enfurece porque se sente ofendido.

ZH - Esse é um fenômeno exclusivamente brasileiro?

DaMatta - Enxergo esse fenômeno em todos os lugares, só que nos outros lugares as pessoas têm consciência disso e educam os meninos, desde a escola, a esperar na fila.

ZH - No Brasil, como ficam o pedestre e o ciclista?

DaMatta - O ciclista, o motociclista, o carroceiro e o pedestre têm uma hierarquia complicada. Porque o ciclista também, sem querer, minimizar o incidente, que faz um colega andar por onde ele quer. Acho que está sendo de negras. Quase toda ciclista que encontro está se contraindo. É a mesma coisa com os pedestres. É uma atitude tipicamente aristocrática. A pessoa não dá lugar para o outro. O outro não existe. Como é que

você pode viver em uma sociedade igualitária em que o outro não existe?

ZH - A forma de alterar esse comportamento seria a partir da educação?

DaMatta - A única maneira de alterar é, primeiro, discutir. Temos consciência, admitir que a gente tem um viés aristocrático que precisa ser discutido. A mudança está no respeito de comportamentos, de valores. É ver isso feito em pedagogia. Não é só na escola. É todo um sistema educacional, uma consciência de que os outros também existem. Nós estamos com os outros, e não contra os outros.

ZH - O senhor entende que o atropelamento dos ciclistas pode ter algum efeito positivo, no sentido de favorecer essa discussão?

DaMatta - O choque provocado por essa situação é equivalente a uma rasteira, a tomar um tiro, nas costas. Tem de ser aproveitado como uma lição. O que isso está dizendo sobre Porto Alegre, sobre o trânsito e sobre o Brasil? As pessoas em geral vivem sua vida e não vão repensar suas atitudes. Mas aqueles que têm um desconforto, como eu com a desigualdade, esses repensam.



DaMatta explica origem da violência no trânsito

Protestos além da Cidade Baixa

Estava programado para este fim de semana um novo protesto contra o atropelamento de ciclistas em Porto Alegre. O detalhe é que a manifestação teria como palco Paris, a milhar de quilômetros do local onde o Golf conduzido por Ricardo Neis avançou sobre integrantes do movimento Massa Crítica, no dia 25 de fevereiro. O protesto dos ciclistas franceses, anunciado no site da organização *Vélocités*, sob o título “Tragédia em Porto Alegre”, deve incluir uma parada diante da embaixada brasileira, para a qual já foi endereçada uma carta de repúdio. A manifestação é mais uma mostra de como o episódio no bairro Cidade Baixa ganhou dimensão internacional.

Nas primeiras horas depois do atropelamento de integrantes do *Massa Crítica*, um movimento que há cerca de um ano promove bicicletadas matinais na cidade, a repercussão esteve restrita ao Estado. No dia seguinte, o choque atingiu o Brasil inteiro, com as imagens da violência do motorista exibidas pelo jornal *Nacional*.

Favorecidos pela facilidade de propagação permitida pela internet, os vídeos que mostravam o veículo avançando em velocidade sobre os ciclistas e arremessando-os longe convertem o mundo. Viraram notícia em jornais e TVs do planeta e ameaçaram estapafúrdios nos mais diversos idiomas. Participante do *Massa Crítica*, o empresário Marcelo Kalli, conta ter recebido inúmeras manifestações de solidariedade durante a semana, de várias partes do Brasil e do Exterior. Entre as mensagens enviadas a da *Massa Crítica de São Francisco (PE)*, que iniciou o movimento em 1992.

Elas manifestaram surpresa e horror e aos ofereceram solidariedade.

Durante a semana, na medida em que as imagens do atropelamento coletivo se disseminavam, as bicicletadas ocorriam em diferentes cidades: em São Paulo, em Recife, no Rio, em Curitiba, em Florianópolis. Na quinta-feira, em Brasília, manifestantes fizeram o protesto no Asfalto Vivo. O filho do Trânsito Brasileiro e do Código Penal, no gramado em frente ao Congresso. Em Buenos Aires, na Argentina, uma manifestação da *Massa Crítica* foi do Obelisco, o coração da cidade, até a Embaixada do Brasil.

A esperança dos ciclistas é que toda essa mobilização se traduza em uma mudança de atitude dos motoristas e em medidas práticas por parte das autoridades.