

ONG EMBARQ Brasil: modelo de organização para a cultura sustentável de Porto Alegre.

Anerose PERINI; Fábio PARODE¹

RESUMO:

Este estudo em andamento apresenta e busca problematizar a relação da sociedade porto alegreense com a mobilidade urbana. Na cidade de Porto Alegre a mobilidade ocorre por automóveis e ônibus e com o aumento do uso cotidiano deste meio de transporte, acaba por reforçar os problemas de infraestrutura e mobilidade dentro do perímetro urbano. Este estudo tem como objetivo investigar a partir do design estratégico o modelo da ONG EMBARQ envolvida no processo de inovação social sustentável, a partir de ações que visam auxiliar governos e empresas no desenvolvimento e na implantação de soluções sustentáveis para a resolução de problemas de transporte e mobilidade urbana, para a promoção da cultura da sustentabilidade.

Palavras-chave: Sustentabilidade. Mobilidade Urbana. Cultura Organizacional.

INTRODUÇÃO

O presente estudo aborda a ONG EMBARQ Brasil como um modelo de organização inovadora para a promoção do transporte sustentável no perímetro urbano Brasileiro. Esta ONG é reconhecida por agir no desenvolvimento ambiental e social, com sede situada na capital do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, a organização se estabeleceu no Brasil, desde 2005. Esta ONG integra a Rede EMBARQ, com sede em Washington, nos EUA, dentro do WRI (*World Resources Institute*), do qual teve origem no ano de 2002. Segundo o WRI suas iniciativas são inspiradas por ideias, capacitadas pelo conhecimento e impulsionadas à mudança. O WRI organiza seu trabalho em torno de quatro metas programáticas. A primeira é conhecida por *peças e o ecossistema*, que tem como proposta reverter a degradação rápida dos ecossistemas e assegurar sua capacidade de promover bens e serviços à humanidade. A segunda é a *governança* que auxilia a dar poder a pessoas e apoiar instituições para

¹ Anerose PERINI, é mestranda na Unisinos em Design Estratégico, profa. na UniRitter Laureate International Universities, faz parte do grupo de pesquisa Design Estratégico para a Inovação Cultural e Social (UNISINOS) e do grupo de pesquisa em Semiótica e Culturas da Comunicação (GPESC). Fábio PARODE, é doutor em Art & Science de l'Art - IEDES-Université de Paris I - Pantheon Sorbonne. Atualmente é professor na Universidade do Vale do Rio dos Sinos-UNISINOS-, na Graduação e Pós-graduação em Design Estratégico, na linha de pesquisa Processos de projeção para inovar bens de uso; Realiza pesquisa sobre tendências em design, estética e sustentabilidade. É editor do periódico científico Strategic Design Research Journal.

encorajar decisões ambientalmente corretas e socialmente justas. A *proteção ao clima* é a terceira meta, que tem como princípio proteger o sistema climático global de danos futuros devido às emissões de gases de efeito estufa e ajudar a humanidade e o mundo natural a se adaptarem às mudanças climáticas inevitáveis, e por último *mercados e empresas* para ajudar a controlar os mercados e empresas para expandirem oportunidades e protegerem o meio ambiente.

A partir das práticas dessa organização e suas metas, busca-se entender sua perspectiva para inovações dos problemas sociais e de mobilidade urbana de Porto Alegre, cujo o propósito é a promoção de uma vida mais saudável, sustentável e em comunidade. Acredita-se que a análise as informações coletadas por meio dessa organização poderão nos auxiliar na compreensão do contexto sociocultural emergente com relação a mobilidade urbana. Para tal empreendimento partimos de referências teóricas que definem design estratégico. Para compreender design estratégico Zurlo (2010) expõe a expressão como a representação de um problema, um sistema aberto que inclui diversos pontos de vista, modelos de interpretações articuladas por várias perspectivas disciplinares. Este abrange a sua dimensão, dependendo das circunstâncias da operação e dos objetivos da ação e têm como aptidão interagir com as suas próprias capacidades (ver, prever e fazer ver), um processo dialógico entre múltiplos atores, com o dever de satisfazer as diferentes necessidades, percebendo assim resultados e valores. O design estratégico, além disso, intervém sobre outras questões que afetam o comportamento e motivação dos indivíduos. São os aspectos culturais relacionados com elementos tangíveis e intangíveis, símbolos, rituais, que são das condições específicas de cada atividade humana.

A inovação social sustentável, dirigida pelo design estratégico, a partir da compreensão do contexto urbano social pode-se potencializar pelas redes colaborativas e iniciativas de diversos atores envolvidos, a ONG aparece envolvida neste processo de reconhecimento do território e apropriação da cidade pelas pessoas. Esta implementação de soluções sustentáveis se dá por diversos atores e auxiliam no desenvolvimento da cidade, diminuindo assim, os problemas de transporte urbano e fortalecendo a mobilidade sustentável. Com isso, se propõem compreender estes atores e suas formas de agir estrategicamente para a inovação de produtos e serviços na capital gaúcha, como opera na promoção da sustentabilidade e quais são as redes colaborativas que interagem neste processo.

Neste estudo busca-se compreender como se dá uma organização inovadora no contexto de Porto Alegre a partir dos autores Manzini (2008) para fortalecer o entendimento sobre o design e seus diversos atores para a inovação social, Pavitt (2005) com relação a organização inovadora, Powell e Grodal (2005) afim de entender como acontecem as redes para a inovação e Murray, Caulier e Mulgan (2010) para compreender uma organização e as redes de colaboração que fortalecem a inovação social.

1. A ONG E A CULTURA ORGANIZACIONAL PARA A INOVAÇÃO

A ONG tem como missão promover soluções sustentáveis em transporte e mobilidade urbana, para reduzir o efeito estufa e melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras; sua visão é proposta a partir de um mundo em que as cidades são ambientes sustentáveis em que todas as pessoas podem ter uma vida produtiva e feliz. A ONG auxilia governos e empresas no desenvolvimento e implantação de soluções sustentáveis para os problemas de transporte e mobilidade nas grandes cidades brasileiras, e com esta interação de diversos atores de variadas áreas pretende-se gerar inovação para produtos e serviços para a sociedade, segundo Pavitt (2005) a inovação pode ser cada vez mais focada sobre o trabalho destas equipes e na combinação criativa de áreas de diferentes perspectivas, com o intuito de produzir resultados surpreendentes ao final do trabalho.

A atuação da ONG se desenvolve nas capitais com alianças efetivas com prefeituras; destacando-se as cidades do Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG) e Porto Alegre (RS), em que a ONG assinou com as perspectivas prefeituras Termos de Cooperação Técnica. A EMBARQ Brasil também apoia o setor privado na instalação de bicicletários, em estabelecimentos comerciais para de incentivar o uso de bicicletas. Ao promover o transporte sustentável, auxilia a desenvolver as cidades para ter menos poluição, melhor saúde pública, e criação de espaços públicos urbanos seguros, acessíveis e agradáveis ao convívio.

A ONG apresenta estratégias para integrar o transporte público como elemento fundamental do planejamento urbano para promover um sistema de transporte coletivo de alta capacidade e baixas emissões, eficiente, seguro, confortável e acessível; promover o uso racional dos automóveis; o espaço para pedestres e bicicletas e suas interações ao sistema de transporte coletivo; incorporar tecnologias veiculares e combustíveis mais limpos. Pavitt (2005) diz que compreender quais são as necessidades do sujeito são os pontos primordiais para desenvolver os requisitos essenciais para oferecer propostas inovadoras no mercado.

As ações da EMBARQ Brasil mediante a sociedade e empresas se dão a partir de alianças com autoridades dos três níveis de governo para estabelecer compromissos conjuntos no desenvolvimento da mobilidade sustentável; convocar a comunidade empresarial, a acadêmica e a sociedade civil para desenvolver ações conjuntas; dar suporte a projetos alinhados à missão da EMBARQ Brasil; desenvolver propostas de políticas que promovam a mobilidade sustentável; oferecer assistência e capacitação em temas técnicos, tecnológicos, financeiros e no planejamento, implantação e avaliação de projetos de transporte sustentável; implantar programas de comunidades e capacitação para fomentar uma nova cultura de mobilidade, mais equitativa e humana.

Outras propostas inovadoras de trabalhos em conjunto, segundo Pavitt (2005) ajudam a inovação como uma forma estrutural mais adequada para as circunstâncias particulares da organização. Pelo alto envolvimento de todas as partes ONG, governo, empresas e população, a inovação pode muitas vezes se desenvolver de uma inovação incremental para uma inovação radical. A soma desses esforços em conjunto pode ter a longo prazo um impacto de alcance maior, assim ajudará a criar as redes de inovação, que a medida em que a inovação tornou-se um processo mais aberto,

envolve redes cada vez mais ricas entre as organizações. Powell e Grodal (2005), também apontam que projetos com instituições chave (R&D), utilizando de novas tecnologias, interagindo com setor público e privado, com colaboradores eficazes de várias áreas, podem auxiliar no desenvolvimento de uma organização inovadora.

A EMBARQ se apresenta neste estudo como uma organização inovadora pois, tem comprovado com o passar dos anos que o transporte sustentável em países em desenvolvimento, como o Brasil, com a ajuda dos governos, empresas e sociedade cria uma rede de inovação que pode ser transformada em oportunidades econômicas para os negócios e bem estar da população e uma visão de futuro promissor.

1.2 Os poderes públicos e privados, iniciativas criativas para a mudança.

Através da rede de inovação com diversos atores de diferentes áreas, Powell e Grodal (2005) descrevem que a inovação pode estar nestas parcerias interorganizacionais colaborativas. A partir disto pode-se entender que para se ter um melhor desenvolvimento da cidade de Porto Alegre, a prefeitura juntamente com a ONG e empresas privadas, podem simultaneamente auxiliar na melhoria dos passeios públicos e na divulgação do uso da bicicleta para uma vida mais saudável em sociedade. Alguns projetos de iniciativas de empresas privadas, políticas públicas com o apoio da EMBARQ, implementam bicicletários e ciclovias na cidade, que visam auxiliar no desenvolvimento e melhoria das vias públicas que por consequência ajudam ao desenvolvimento social na capital do Rio Grande do Sul.

Dentre os projetos para a melhoria urbana da EMBARQ Brasil, está o transporte integrado, que é implantado juntamente com os poderes públicos, um sistema de ônibus BRT mais eficiente, com combustível ecológico que pode melhorar a locomoção e um menor índice de poluição dentro da cidade. Outro projeto da ONG é a assessoria técnica para a implantação de bicicletários em empreendimentos comerciais e instituições públicas, estas interessadas em ajudar a disseminação do transporte sustentável e o bem-estar da população, em que o uso de bicicletas para curtas distâncias é uma forma de racionalizar o trânsito, emitir menos gases de efeito estufa e contribuir para a saúde dos cidadãos.

O objetivo destas iniciativas sustentáveis para mobilidade busca facilitar o transporte diário dentro da cidade. Pesquisas apontadas pela ONG mostram que a falta de locais seguros e adequados para deixar a bicicleta, acaba por inibir o ciclismo no perímetro urbano. Com cooperação dos múltiplos agentes e sociedade para disseminação destes dispositivos urbanos para mobilidade sustentável, pode-se compreender que a mudança de poder e melhores relações da sociedade com os poderes públicos e privados, são importantes para uma maior troca de conhecimentos sobre os problemas urbanos nas grandes cidades. Murray, Caulier e Mulgan (2010) acreditam que criar uma mudança nas relações de poder, e uma mudança de como as pessoas pensam e veem as formas organizacionais, são importantes para qualquer tipo de inovação, que envolvem invariavelmente mais que um novo serviço ou modelo. Invariavelmente estes sistemas mudam para além dos limites de uma única organização, estas necessitam de ajuda de todos os componentes envolvidos para uma

melhor percepção do problema, com o intuito de encontrar soluções rápidas e inovadoras.

Preocupados com a segurança urbana das cidades, empresas iniciaram juntamente com a ONG a implantação dos bicicletários, um primeiro exemplo, se apresenta no Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul), que tem a capacidade para vinte (20) bicicletas. Este bicicletário pode ser utilizado pelos funcionários do banco cadastrados no sistema, já que as vagas são limitadas. Os usuários contam com programa de acompanhamento físico, orientação de segurança no trânsito e primeiros socorros. O Banrisul com esta iniciativa fechou parceria também com a Academia Unitrainer que oferece um local para que os funcionários da instituição possam se trocar de roupa, e cuidar de sua higiene pessoal ao entrar e ao sair do trabalho.

Outra empresa gaúcha que aderiu a ideia da ONG é a rede de farmácias Panvel, que em sua filial da rua 24 de Outubro na frente do Parcão, disponibiliza o espaço para oito (8) bicicletas. Este espaço pode ser utilizado por qualquer ciclista pelo tempo que for desejado, e gratuitamente sem ser cliente da farmácia. A Panvel tem o patrocínio da Biketech loja especializada em bicicletas.

Com iniciativa semelhante, o Moinhos Shopping adquiriu bicicletários, porém, com suportes diferenciados para colocação de bolsas e sacolas, conforme exposto na figura 1. Este espaço tem a capacidade para vinte e quatro (24) bicicletas, e localiza-se na entrada do shopping.



Figura 1: Foto do Moinhos Shopping. Fonte: www.embarqbrasil.org.

A iniciativa de implantação dos bicicletários também foi adotada pela prefeitura que introduziu a Estação de Bicicletas no Mercado Público, na zona central de Porto Alegre. São no total trinta e duas (32) vagas. Estes exemplos de serviços inovadores são confirmados pela ótica de Powell e Grodal (2005), que veem como principal importância o trabalho em redes colaborativas para gerar a inovação, em que é relevante a análise das estruturas e das necessidades de mercado, para saber quais as relações estratégicas da organização e para assim conseguir montar as redes de colaboração para a troca de conhecimento. Como a transferência de conhecimento como ponto essencial para duas ou mais organizações (R&D, governo, empresa), que são capazes de combinar suas capacidades diferentes e criar um produto ou serviço diferenciado para a população. Murray, Caulier e Mulgan (2010) afirmam que as coalizões e redes são cada vez mais importantes para que a mudança seja bem

sucedida e aproveitada para acelerar a inovação e adoção de melhores soluções, isso, considerando que a empresa em funcionamento, seja o agente fundamental da inovação no campo social. É provável que possa alcançar uma rede mais ampla, ligada a alguns comissários no setor público, fornecedores de empresas sociais, defensores de movimentos sociais, empresários da rede de negócios e sociedade para fortalecimento da inovação.

Ao apostar no potencial de redes colaborativas e maior cuidado com a cidade e o meio ambiente, propostas como apresentadas por Manzini (2008) buscam promover um processo de conversação social orientada a construção de um futuro melhor para todos mais sustentável. Neste sentido de mobilidade urbana e “caminhabilidade” nas ruas da capital a prefeitura de Porto Alegre desenvolveu o projeto “Minha Calçada: Eu curto, Eu cuido”, apresentada na figura 2. O projeto da prefeitura contribui para que os moradores tomem consciência dos passeios públicos e cuidem das calçadas e do bairro como um sinal de respeito pela comunidade. Nesta mesma vertente de cuidado com a cidade, investidores privados ligados a prefeitura iniciam a proposta de inovações potencializadas pelas melhorias cicloviárias e no estilo de vida dos moradores da cidade. Um dos casos é o Bike Poa, um sistema de rede colaborativa de aluguel de bicicletas que se estende pela parte central da cidade, em pontos estratégicos para ajudar em pequenos percursos a mobilidade urbana sustentável.



Figura 2: Projeto da prefeitura para restauração dos passeios públicos de Porto Alegre. Fonte: www.eucurtoeucuido.com.br.

Este sistema é patrocinado atualmente pelo banco Itaú, com o auxílio da prefeitura e empresas privadas que tornam evidentes as alianças para fornecer o melhor produto e serviço ao consumidor. O aluguel de bicicletas até o momento tem contabilizadas mais de 312 mil viagens e 49 mil usuários cadastrados, em um ano desde sua inauguração. São 40 estações na capital gaúcha, com o total de 400 bicicletas disponíveis.

1.3 Bike Poa sistema de aluguel de bicicletas.

A partir de pesquisas no contexto da sociedade gaúcha, viu-se a possibilidade de novos negócios e empreendimentos sustentáveis. Segundo Powell e Grodal (2005) estas redes de pesquisa com vários colaboradores levam ao processo de inovação contínua com o fluxo de investigação e pesquisa.

Esta iniciativa de sistemas colaborativos de aluguel de bicicletas é um projeto de sustentabilidade da Prefeitura de Porto Alegre em parceria com o banco Itaú Unibanco e o Sistema de Bicicletas SAMBA. As Bicicletas do Bike Poa estão disponíveis em Estações distribuídas em pontos estratégicos da cidade, caracterizando-se como uma solução de meio de transporte de pequeno percurso para facilitar o deslocamento das pessoas nos centros urbanos.

O Sistema SAMBA é composto por estações inteligentes conectadas a uma central de operação via *wireless*, alimentadas por energia solar, distribuídas nos principais pontos de Porto Alegre. Os clientes cadastrados no sistema de aluguel podem retirar a bicicleta através de um aplicativo eletrônico disponível em sistemas Android e IOS, que pode ser baixado no celular, para facilitar o aluguel. Estes aplicativos apresentam a disponibilidade de bicicletas mais próximas do usuário e quais as estações para alugar ou devolver as bicicletas. Como demonstrado na figura 3 e na figura 4.



Figura 3 e figura 4. Fonte: figura 3 recorte do autor retirada do site movesamba.com.br em 06/11/2013 às 17:40h. Figura 4, fonte: <http://thecityfixbrasil.com>.

O sistema de compartilhamento está disponível diariamente das 6h às 22h. A política e as regras de utilização do Bike Poa, são de acordo com o sistema já implantado em outras cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Recife. A bicicleta pode ser usada por 60 minutos ininterruptos e quantas vezes por dia o usuário desejar. Para isto, basta que, após esses períodos, o ciclista devolva o equipamento em qualquer estação por um intervalo de 15 minutos. Para continuar utilizando a bicicleta, sem fazer a pausa, serão cobrados R\$ 5 por cada intervalo subsequente. O pagamento deverá ser realizado por cartão de crédito e o desbloqueio das bicicletas é feito pelo celular, informando a estação e o número da bicicleta desejada, ou através do aplicativo.

O passe mensal para utilização do serviço sai por R\$10,00 válidos por mês. Mas o sistema também oferece passagens diárias de uso eventual por R\$5,00 que tem validade por 24 horas, e para esses usos eventuais ainda existe a disponibilidade de não estar cadastrado no sistema. O sistema autoriza fazer quantas viagens o usuário quiser fazer durante todo o dia, nos horários de funcionamento do sistema de aluguel.

A devolução pode ser feita em qualquer estação que tiver vagas disponíveis, mas se caso o usuário não conseguir vagas, pode entrar em contato com a central de atendimento ao cliente.

Grande parte dessa de inovação de serviços está apontando para um novo tipo de economia emergente. Esta "economia social" mistura recursos muito diferentes das economias baseadas na produção e consumo de objetos, pois neste caso do Bike Poa as bicicletas podem ser alugadas assim reduzindo a produção e o consumo destes bens, faz-se assim um consumo consciente de um serviço e não mais a aquisição de um bem material. Segundo Murray, Caulier e Mulgan (2010), as principais características da economia social incluem: o uso intensivo de redes de distribuição para manter e gerenciar relações, possibilitando em larga escala pelos meios de comunicação; limites indefinidos entre a produção e consumo; ênfase na colaboração e nas interações, cuidados e manutenção ao invés de consumo *one-off*, forte papel dos valores da organização e missão.

Este projeto da Bike Poa tem como objetivo introduzir a bicicleta como modalidade de transporte público saudável e não poluente; preza combater o sedentarismo da população e promover a prática de hábitos saudáveis; 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. Com isso surgem outras fontes para auxílio dos ciclistas em Porto Alegre, a partir de grupos autorais que ajudam na inovação social e a proliferação do novo sistema de mobilidade urbana sustentável.

2. INOVAÇÕES SOCIAIS A PARTIR DE REDES COLABORATIVAS

Grupos autorais ajudam na inovação social no perímetro urbano da capital gaúcha alguns deles são o Bike Anjo Poa, Bike Crimes Poa, Cidade mais Humana. Redes como estas são importantes pois como os autores Murray, Caulier e Mulgan (2010) apontam existem de dois temas de grande importância, de um lado a tecnologia para a difusão de redes, para a criação de infraestruturas globais de informação e ferramentas de redes sociais. E por outro lado importância da cultura e dos valores na crescente ênfase na dimensão humana, para colocar as pessoas em primeiro lugar; dando voz democrática, nas relações com o indivíduo, ao invés de sistemas e estruturas.

Manzini (2008) apresenta que as redes e as organizações colaborativas envolvidas nestes sistemas podem promover a favorecimento entre diferentes atores sociais (comunidades locais e firmas, instituições e centros de pesquisa) para participar da visão compartilhada e na co-criação dos serviços utilizados no cotidiano, assim podendo contribuir para a melhoria destes. Com pessoas envolvidas nos problemas reais do cotidiano em redes mais abertas e seus modelos organizacionais inéditos, podem contribuir no desenvolvimento de sistemas que auxiliem a comunidade.

Um exemplo de iniciativa aberta de organização é o Anjo Bike Poa, com o lema "voluntários por um trânsito mais humano". Esta é uma organização sem fins

lucrativos, que busca incentivar o uso das bicicletas diariamente e reduzir o número de acidentes no trânsito, promovendo maior respeito e incentivo dos usuários para compreender as leis de trânsito vigentes para ciclistas no Brasil. O sistema busca orientar ciclistas no perímetro urbano de Porto Alegre, e ajudar para a locomoção das pessoas no cotidiano. Esta organização existe desde maio de 2011, e são atualmente 13 voluntários cadastrados.

Sabe-se que está proposto desde 2009 a implantação das ciclovias em Porto Alegre, totalizando um total de 500 km em toda a cidade, mas de acordo com a EPTC que cuida do sistema de trânsito da capital gaúcha, Porto Alegre está implantando o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), aprovado em 2009, que tem como objetivo incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte.

Manzini (2008) aponta que é necessário olhar a inovação social, identificar casos promissores, utilizar sensibilidades, capacidades e habilidades de design para projetar e indicar novas direções para a inovação. Estes grupos de pessoas que são capazes de dar vida aos sistemas e as soluções inovadoras são elementos primordiais para a inovação social, pois conseguem gerenciar estas soluções são importantes para reduzir problemas do cotidiano e auxiliam na mudança de vida da comunidade com mais qualidade.

Para os autores Murray, Caulier e Mulgan (2010) a inovação pode ser gerida, apoiada e estimulada. E qualquer um que quiser pode tornar-se parte dela. A inovação social é um campo relativamente aberto em um processo. No entanto, a mudança social, não é nem puramente *top-down* nem *bottom-up*. Tratam-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 o "*peer-to-peer*" (Manzini, 2008) é o Bike Crimes Poa. Este projeto busca auxiliar a qualquer usuário de bicicletas enviar relatos de riscos nas vias, irregularidades e crimes em geral que envolvem os ciclistas na capital gaúcha. Esta é uma plataforma online de ciclistas que visa ajudar toda a comunidade, o sistema só funciona com o auxílio da co-criação de seus usuários que a medida que alertam ou vivenciam novas irregularidades dão vida à rede de colaboração. Uma das grandes vantagens do portal é a possibilidade de receber alertas a cada vez que novos relatos forem enviados, em um raio de 20 quilômetros da localidade que o usuário escolher, isso visa contribuir para a maior segurança do usuário de *bike*, em tempo real, por meio dos relatos e alertas da comunidade.

Para os autores Murray, Caulier e Mulgan (2010) desenvolver ideias viáveis, gerar a sustentabilidade, fortalecer estruturas e criar soluções práticas para os problemas sociais, faz parte de uma inovação social. Esta pode ser definida como a criação de ideias (produtos, serviços e modelos) que atendem simultaneamente as necessidades sociais para criar 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 está inserida, em questões climáticas, políticas, sociais, mercadológicas (custos), para enfrentar os problemas complexos que afetam vários setores e estados-nação, e poder levar

soluções em grade escala reforçando os novos modelos e novos paradigmas para maior disseminação da inovação.

CONCLUSÃO

Pode-se compreender com este estudo que a cultura da mobilidade urbana, influenciada pelas práticas inovadoras e sustentáveis da ONG EMBARQ, conseguem gradativamente modificar a vida da comunidade porto alegre, pois a partir das redes de colaboração para troca de conhecimento com forte capital intelectual sustentável (ONG), financeiro (Prefeitura de Porto Alegre e EPTC) e tecnologias (empresa Itaú Unibanco), se apresentam de forma efetiva para submeter aos atores envolvidos maior compreensão das questões sociais e ambientais. Estes juntamente com a sociedade e o design, melhoram a qualidade e estabilidade das organizações envolvidas, para compreender as necessidades da população e assim gerar a inovação.

Para acontecer à inovação é necessário que hajam diversos atores envolvidos, como citado anteriormente, com vários conhecimentos e áreas diferentes, para criar uma plataforma de conhecimento de trocas não mais *top-down* nem *bottom-up*, mas sim *peer-to-peer*, para assim, criar alianças mais fortes e organizações mais estruturadas. Também é importante ter dentro de organizações a troca de experiência de órgãos públicos, empresas sociais (ONG), cooperativas, instituições de caridade, empresas, R&D, governo e sociedade.

É necessário também compreender este novo modelo de serviços (integrado e colaborativo). Esta nova ordem de relações sociais, mais colaborativa e solidária também influenciam uma mudança nas relações de poder e consumo sustentável, como no exemplo das bicicletas de aluguel em que se utiliza de um sistema de redes de serviço e não mais a aquisição de um bem tangível. Estas inovações culturais acontecem a partir do contexto em que as comunidades ou organização estão inseridas, quais as questões climáticas, políticas, sociais, mercadológicas, tecnológicas. Compreender quais são os problemas estruturais, e quais são as melhorias necessárias para se gerar inovação, dentro deste novo paradigma de mercado é fundamental para que se criem soluções práticas aos problemas sociais emergentes já existentes.

As melhorias geradas pela inovação social tendem a aumentar sua capacidade de ação, e podem ser potencializadas a partir do apoio da ONG EMBARQ Brasil, da prefeitura de Porto Alegre, EPTC, empresas privadas e sociedade. Com isso pode-se concluir que iniciativas inovadoras em plataformas de redes, podem vir a contribuir para que o sistema da inovação possa alcançar novos paradigmas e modificar a perspectiva de mudança social, para auxiliar em resultados de melhor qualidade de vida da comunidade a longo prazo, e gerar uma mudança sistêmica, de aprendizado contínuo com o design como potencializador para gerar a inovação social de serviços e produtos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

MANZINI, Ezio; **Design para a inovação social e sustentabilidade: comunidades criativas, organizações colaborativas e novas redes projetuais** / Ezio Manzini; [coordenação de tradução Crala Cipolla; equipe Elisa Spampinato, Aline Lys Silva]. Rio de Janeiro: E-papers, 2008. (Cadernos di Grupo de Altos Estudos; v01) 104 p.

MURRAY, Robin; CAULIER-GRICE, Julie; MUGLAN, Geoff. **The open book of social innovation**. *Social Innovator series: Ways to design, develop and grow social innovation*. The Young Fundation, Innovating public services, 2010.

_____. PAVITT, Keith. **Building the Innovative Organization**. TIDD, Joe; BESSANT, Jhon; PAVITT, Keith. *Managing Innovation: Integrating Technological, Market and Organizational Change*. Thisr Edition, John Wiley & Sons, LTD, 2005.

_____. POWELL, Walter W. ; GROGAL, Stine. **Networks of innovation**; FAGERBERG, Jan; MOWERY, David C.; NELSON, Richard R. *The Oxford Handbook of Innovation*. Oxford University Press New York, 2005.

<http://www.embarqbrasil.org/> acessado em 27/10/2013.

<https://www.itau.com.br/imprensa/releases/bike-poa-contara-com-o-apoio-do-itau-unibanco.html> acessado em 29/10/2013.

<http://thecityfixbrasil.com/> 06/11/3013.

<http://bicianjo.wordpress.com/page/2/> acessado em 28/10/2013.

<http://www.eucurtoeucuido.com.br/site/index.php> acessado em 11/11/2013.

[http://www.treccani.it/enciclopedia/design-strategico_\(XXI-Secolo\)](http://www.treccani.it/enciclopedia/design-strategico_(XXI-Secolo)) acessado em 11/11/2013.

<http://m.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> acessado em 15/11/2013.