Comuns

Conectando perspectivas por diversos olhares

Organizadora:
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Comuns

Conectando perspectivas por diversos olhares

Cleonice Alexandre Le Bourlegat (org.)

Grupo de Pesquisa em
Desenvolvimento Territorial Sustentável
Universidade Católica Dom Bosco

A produção deste e-book foi viabilizada com o apoio do Conselho Federal de Engenharia e Agronomia - Confea, oriundo de projeto da Associação Campo-Grandense de Engenheiros Agrônomos - ACEA.

O conteúdo é produto das atividades da linha de pesquisa Dinâmicas Territoriais Sustentáveis do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável, vinculado ao Diretório de grupos de pesquisa do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq.

Comissão Organizadora:
Cleonice Alexandre Le Bourlegat (coordenadora)
Felipe Buller Bertuzzi
Juliana de Mendonça Casadei
Marcus Osório da Silva
Bruno Passos Dantas
Orildes Amaral Martins Júnior

Capa: Talita Marcondes Bertuzzi
Projeto Gráfico: Aline Rubia Teixeira
Diagramação: Wagner Diniz
Revisão: Mayara Martins da Quinta Alves da Silva
Editoração e indexação: Editora Majupá

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Comuns [livro eletrônico] : conectando
perspectivas por diversos olhares / organização
Cleonice Alexandre Le Bourlegat. -- 1. ed. --
Campo Grande, MS : Editora Majupá, 2023.
PDF

Vários autores.
Bibliografia.
ISBN 978-85-67572-15-4

1. Bens comuns 2. Governança colaborativa
3. Territórios inteligentes 4. Sustentabilidade
I. Le Bourlegat, Cleonice Alexandre.

23-178030 CDD-304.2

Índices para catálogo sistemático:

1. Bens comuns : Territórios inteligentes :
Sustentabilidade 304.2

Aline Graziele Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

Todos os direitos estão reservados. Nenhuma parte deste e-book pode ser utilizada ou reproduzida sob quaisquer meios sem a expressa autorização dos editores e dos seus autores. Os capítulos, bem como a autorização de publicação das imagens, são de exclusiva responsabilidade dos autores.

Conselho Editorial e Científico

Prof. Dr. **Alessio Surian**
Universita degli studi di Padova/Itália

Prof. Dr. **Antonio Elizalde Hevia**
Presidente de la Fundación Chile Sustentable/Chile
Presidente de la Fundación Manfred Max-Neef/Chile

Profa. Dra. **Dolores Pereira Ribeiro Coutinho**
Instituto de Direitos Humanos de Mato Grosso do Sul José do Nascimento (IDHMS-JN)

Prof. Dr. **Fábio Caires Pereira**
Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Campus Rio Claro (UNESP)

Prof. Dr. **Luis Román Arciniega Gil**
ESPAS-ESTICE, Université Catholique de Lille/França

Prefácio

Orildes Amaral Martins Júnior
Juliana de Mendonça Casadei

As páginas que virão na sequência desta tratam de um tema emergente que vem sendo discutido e aperfeiçoado no meio acadêmico, e tem refletido nas discussões mais recentes de organismos internacionais. Diz respeito, sobretudo, à lógica de pensar, ou de como lidar, com os recursos essenciais e que são de interesse de todas as pessoas para assegurar a sobrevivência e o bem-estar da coletividade.

Evidentemente que a obra toca em campo fértil no qual ainda há muito que lavorar e colher, deixando o leitor ao final com uma saudável ansiedade pela expectativa de novas produções acerca do tema. É exatamente isso que destaca o presente trabalho conjunto, pois o sabor da leitura está na diversidade de abordagens empreendidas pelos autores, que por suas mais variadas formações e experiências, puderam lançar seus olhares sobre perspectivas também distintas, cada qual aprofundando em uma questão. E certamente,

também por este motivo, o produto perfaz um rico mosaico de conteúdo.

Aliás, as várias análises e insights propostos pelos autores se tornou possível a partir de uma obra produzida coletivamente, o que se destaca como peculiar. Tal como o tema tratado no livro, este foi concebido como se fosse tecido por múltiplas e habilidosas mãos de quinze artesãos, que assinam a autoria dos oito capítulos. Os textos, apesar de conclusivos em si mesmo, fazem mais sentido quando se lê toda a obra, restando impregnado no produto final as digitais desse trabalhar há muitas mãos.

O livro "Comuns: conectando perspectivas por diversos olhares" foi gerado colaborativamente, ao longo de mais de dois anos de encontros do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável, vinculado ao Programa de Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local (PPGDL) da Universidade Católica dom Bosco. Após sucessivas reuniões, pesquisas de referências, leituras de textos, estudos coletivos, partilha de achados e impressões, ou seja, o exercício da prática de se produzir em comum o conhecimento.

Da mesma maneira, o conhecimento gerado pelo grupo dedicado de autores não têm por destino uma estante comercial de livraria, tampouco se limita a residir prateleiras empoeiradas de alguma biblioteca. Ao contrário, tem por destino ser partilhado com a comunidade nestas páginas eletrônicas de acesso amplo e aberto, absolutamente livre para o uso sem contraindicações do leitor. Possibilidade conquistada pela rede de apoio concebida entre atores estratégicos

que uniram a universidade, associação de classe (ACEA) e o conselho de representação profissional (Confea).

O aprofundamento teórico, aplicado inclusive na maneira de concepção da obra, materialização e entrega à coletividade, por certo que só foi possível em razão da habilidade de condução do grupo. Cabe aqui, portanto, um destaque especial à organizadora da obra. Profa. Dra. Cleonice Alexandre Le Bourlegat é Geógrafa e Doutora em Geografia (Desenvolvimento Regional) pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP. Acumula larga experiência acadêmica, no Brasil e internacional, além de uma particular atuação no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Mato Grosso do Sul, com reconhecidas homenagens lhe sendo prestadas.

Quanto ao mais, compreendemos desnecessário neste prefácio uma revisão panorâmica sobre todos os capítulos; o esforço seria em vão, pois certamente as palavras introdutórias elaboradas pela organizadora da obra atingiram esse mister de forma pontual, detalhada, profunda, abrangente e sintética, qualidades dificilmente encontradas concomitantemente. A organizadora sintetizou a construção histórica da teoria e passeou por todas as vertentes do livro, de maneira absolutamente didática. E por esse motivo, fica nossa sugestão ao leitor de começar imediatamente a leitura, sem hesitar!

Por fim, registramos nossa gratidão pelo convite de prefaciar esta valiosa produção científica. Um discurso de abertura de uma obra deve corresponder a sua magnitude, eis então um desafio que recebemos com

surpresa e satisfação! Dessa forma, gostaríamos que cada leitor fosse contagiado com o mesmo entusiasmo que vibramos ao finalizar a leitura desse livro, para que então avidamente possa apreciar cada uma das próximas páginas. Fica o convite!

Boa leitura!

Palavras do Confea

Informação de qualidade para o segmento profissional

Eng. eletric. Evânio Nicoleit
Presidente em exercício do Confea

A boa gestão das relações entre entidades e conselhos de fiscalização é condição indispensável para alcance da eficiência, eficácia e efetividade do sistema profissional. Acresce salientar que o complexo formado por essas organizações é estruturado primeiramente no âmbito dos municípios, depois no estadual e, finalmente, no âmbito federal, adquirindo, dessa forma, representatividade, capacidade de mobilização e, consequentemente, força reivindicatória. Força essa direcionada principalmente ao aperfeiçoamento da legislação profissional, a fim de que os regramentos possam acompanhar o dinamismo do contexto do País.

Apesar de integradas a um mesmo sistema profissional e alinhadas aos propósitos estabelecidos, essas organizações também possuem finalidades próprias e desempenham diferentes papéis. As

associações, por exemplo, desenvolvem atividades políticas, sociais, culturais, recreativas e desportivas. Os sindicatos se incumbem da defesa socioeconômica dos profissionais. Os Conselhos, por sua vez, são autarquias criadas para a defesa social diante da prestação de serviços nos ramos das profissões regulamentadas e neles registradas.

O Confea é considerado órgão central desse conjunto que atua de forma associada e coesa em prol de um objetivo comum: zelar pela proteção dos cidadãos e contribuir para o progresso sustentável do Brasil, observados os princípios éticos profissionais. Para fortalecer essa sinergia e aprimorar as entregas à nação, o Confea investe em ações de patrocínio, que funcionam como relevante suporte para projetos de cunho científico e técnico. Isso porque o apoio financeiro auxilia entidades de classe na realização de eventos e publicações, estimulando iniciativas voltadas para atualização, inovação e geração de conhecimento de interesse da Engenharia, da Agronomia e das Geociências.

Com patrocínio do Conselho, as entidades elaboram revistas, livros e manuais e entregam informação de qualidade ao segmento profissional, motivando assim o aprimoramento técnico e a reflexão sobre tendências do mercado. Como resultado, a sociedade passa a contar com profissionais cada vez mais conscientes de suas atribuições, responsabilidades e potenciais, nos ramos acadêmico, científico ou tecnológico.

Manter a política de patrocínio é, portanto, valorizar ações que contribuam com o regular exercício profissional e o desenvolvimento de atividades da área, visando sobretudo salvaguardar a população brasileira. Por isso, o Confea reforça esse compromisso com entidades atuantes e seus projetos consistentes.

Apresentação

Cleonice Alexandre Le Bourlegat
Organizadora

A globalização tem permitido viver em um planeta comum, dotado de recursos naturais suficientes para serem compartilhados por toda humanidade (Hardt; Negri, 2016). No entanto, vive-se um mundo em que se gera muita riqueza, sem se superar a pobreza e a miséria e onde pouco tem sido feito em relação à incessante destruição desta natureza. Enfim, vivem-se sistemas com maior tendência destrutiva do que criativa em relação às pessoas e aos seus lugares de vida.

As desigualdades sociais, que já eram extremas antes da pandemia, atingiram novos patamares históricos, conforme informações trazidas no Relatório da Oxfam (2022), apresentado no Fórum Econômico Mundial de maio de 2022. Em 2022 os ricos já contavam com uma fortuna três vezes maior do que em 2000. A conclusão foi a de que mundo já havia perdido o controle

sobre a desigualdade social, situação que vem afetando extremamente a vida e o bem-estar humano em todo o planeta.

Até os finais do século XVIII, conforme lembra Zamagni (2018), a riqueza era vista como um "bem" que tinha o sentido de bem-estar de valor público. Na obra "A Riqueza das Nações" publicada por Adam Smith em 1776, o termo "riqueza" traduzia este significado de bem-estar da nação. No entanto, ao longo da Primeira Revolução Industrial, manifestada na primeira metade do século XIX, o "bem" foi ganhando o sentido de mercadoria, cujo valor passou a ser atribuído pelo preço e de benefício individual. Nesta nova conotação, o bem-produzido foi deixando de atender às necessidades coletivas, para priorizar preferências individuais do consumidor que contasse com poder aquisitivo para adquiri-lo. Durante o período Neoliberal da Segunda Revolução Industrial no Pós-Guerra, a lógica da competição pautada nos pressupostos parettianos, de que 80% dos resultados só dependem de 20% do esforço de poucos, veio favorecer o princípio da escassez. Partiu-se do pressuposto de que a sociedade contava com recursos limitados para esta aquisição e, portanto, de que os bens não eram produzidos para todo mundo. Quanto mais difícil em se obter um recurso, maior se tornaria seu valor comercial. De acordo com esta lógica, a retirada de circulação de determinados bens transformou-se em estratégia de aumento dos preços dos bens no mercado, enquanto o medo da escassez passou a induzir a necessidade de posse e acumulação

(Zamagni, 2018). Ela deu origem a uma sociedade do ter e a uma economia de exclusão, geradora de enriquecimento acentuado a pequenos grupos, concomitante a uma situação generalizada de pobreza e fome, num aumento gradual da desigualdade social.

Em 1968, ano em que se manifestaram dentro de universidades importantes movimentos de crítica a este modelo do capitalismo industrial, ganhou notoriedade a obra do ecologista norte-americano Garret Hardin (1968), intitulada "A Tragédia dos Comuns". Preocupado com a superpopulação de inspirações neomathusianas e, ao levar em conta o espírito de competição individualista para maximizar os ganhos, Hardin (1968) considerou inviável a manutenção dos espaços comunais no sistema capitalista. Por permanecerem sem dono, segundo ele, estes recursos ficavam desprotegidos, diante da superexploração e consequente degradação ambiental. Recorreu à metáfora do pasto em terra comunal, no qual cada pastor procurava manter o maior número de gado possível até ultrapassar sua capacidade natural, conduzindo-o à degradação, sob o risco de deixá-lo indisponível para todos. A salvaguarda dos recursos vistos como bens-comuns, na proposição do autor, precisava ser realizada por meio de gerenciamento e regras estabelecidas, tanto pelo Estado (estatização) como por uma empresa (privatização).

Em realidade, esta obra de Hardin (1968), veio corroborar com a ideia da finitude dos recursos, ao supor que a possibilidade de extrair estes recursos seria maior do que a capacidade de oferta do ambiente, induzindo ao

princípio da escassez.

As consequências deste dualismo de salvaguarda dos bens-comuns dirigida ao Estado ou ao empreendimento privado, refletidas no fortalecimento dos monopólios capitalistas e desigualdade social, induziram a novas reflexões. Em 2009, um ano depois de deflagrada a crise financeira do sistema capitalista vigente, a pesquisadora norte-americana Elinor Ostrom foi agraciada com o Prêmio Nobel, por sua obra "Governando os Comuns" (*Governing the Communs*). A obra, publicada em 1990, trazia o resultado de profundas pesquisas realizadas por Ostrom (1990) junto a comunidades tradicionais que viviam em terras comunais, compartilhando recursos naturais para deles extrair sua sobrevivência. Por meio de suas pesquisas, a autora questionou a teoria de Garret Hardin (1968) e provou como comunidades podem gerenciar de forma eficaz seus recursos, como bens-comuns, fora do dualismo Estado-mercado. Estes compartilhamentos, segundo ela, quando realizados por pequenas coletividades, não necessariamente precisam ocorrer por meio de contratos formais. Constituem-se por meio de arranjos horizontalizados, baseadas em comunicação e relações de confiança, que eram dotados de governança colaborativa, mantida por regras próprias. Portanto, esta obra comprovada de Ostrom (1990) veio invalidar o postulado teórico de Hardin (1968).

Num viés institucionalista, também o pesquisador austríaco Karl Polanyi (2000), buscou desvendar a pluralidade de arranjos institucionais existentes na

realidade complexa do mundo econômico capitalista, como forma de nele decidir e agir. Os resultados foram trazidos em sua conhecida obra "A Grande Transformação". Polanyi (2000) considerou a racionalidade individual muito limitada para as tomadas de melhores decisões num mundo interconectado, caracterizado pela complexidade e incertezas. Nele, o processo de produção, comercialização e consumo estão sempre inseridos numa rede de interações entre o homem e o ambiente institucional. Os adeptos dos sistemas de governança baseadas a partir de arranjos horizontalizados, defendem que estes sejam baseados em princípios éticos, solidários e humanísticos, de modo a favorecer um acesso mais justo e inclusivo.

Diante da sucessão de crises, aprofundamento das desigualdades sociais e problemas ambientais, passou a emergir uma consciência coletiva de que o mundo não pode mais continuar neste modelo de inspiração neoliberal (Houtart, 2011). As parcerias público-privadas, até então realizadas entre academia, empresa e governo, num modelo Hélice Tríplice, passaram a sofrer avanços em direção a um modelo de Hélice Quádrupla, ao inserir a sociedade civil em processos de decisão e cocriação de inovações, sob forma de governança colaborativa (Carayannis e Campbel, 2022). A Hélice Quádrupla foi adotada nas políticas da União Europeia desde 2014, após a declaração na Carta sobre a Inovação Aberta 2.0, feita pelos pesquisadores do Grupo de Política e Estratégia de Inovação Aberta (OISPG) em 2012 e 2013 (Curley; Salmelin, 2014). A declaração, com

base nas tendências já manifestadas de colaboração, dos avanços das tecnologias digitais e das necessidades prementes de sustentabilidade, veio propor a adoção de um novo paradigma, baseado em princípios de colaboração integrada, que visam o bem-estar humano. Dela fazem parte a adoção de um ecossistema de inovação aberto, baseado em Hélice Quádrupla, de valor cocriado compartilhado, se possível mediado por tecnologias exponenciais, de modo a facilitar processos cocriativos e de decisão em tempo real. O novo paradigma da Inovação Aberta 2.0, de acordo com seus pressupostos, responde a uma necessidade do mundo complexo atual, em que a inovação deixa de ser uma arte isolada dominadas por poucos, para ser praticada de modo aberto por um amplo espectro de partes interessadas que assumem papeis ativos. No lugar dos segmentos isolados, propõe-se o modelo de comuns (governanças colaborativas), constituído por um conjunto de redes de interconexão dotadas de aprendizagem coletiva e voltadas a objetivos comuns, que mediadas por tecnologias digitais, apresentem potencial para cocriar soluções em tempo ágil, no atendimento a necessidades específicas das coletividades locais e das pessoas (Curley; Salmelin, 2014; Curley, 2015).

Comuns, visto como uma forma de agir em comum por diversas coletividades organizadas em rede, de acordo com Bauwens e Kostakis (2017) se apresenta como um recurso do qual seus participantes dependem mutuamente para sobreviver, num processo governado

de forma compartilhada pelas partes interessadas, segundo regras e normas próprias. Para Dardot e Laval (2014) este agir em comum, ou comuns, manifesta-se numa cultura de nova ordem, que prioriza um conjunto de práticas coletivas de governança compartilhada de seus próprios recursos ou bens comuns. Pode ser visto ainda como um princípio político instituído por uma prática do fazer em comum. Na visão de Dardot e Laval (2014), este princípio político de autogoverno vai além do público e do privado e para Bollier (2014) se constitui num importante instrumento de inovação social.

Nesta visão predominante, o território ou sistema territorial, fruto de uma construção social em rede, a partir do lugar de vida, dotado de governança própria, enquadra-se como unidade de comuns. Conforme coloca Luxembourg (2016), cada território se constitui num "um lugar comum", ambiente que engloba as pessoas que o habitam e aí convivem, ao mesmo tempo em que atuam como objeto e sujeito desta construção.

A cidade no seu todo, se torna comuns, quando dotada de diversas iniciativas coletivas localizadas na defesa de recursos considerados essenciais para garantir a sobrevivência e favorecer o bem-estar (Foster; Iaione, 2016). Isto significa que a cidade como um todo se constitui num recurso compartilhado por seus habitantes. Cidade como comuns, segundo os autores, está alinhada aos pressupostos do "Direito à Cidade", defendida por Henri Lefebvre (2001), uma vez que nela se manifesta o poder de seus habitantes em fazer parte de sua criação, por meio de processo coletivos de tomada

de decisão sobre o destino de seus recursos.

O LabGov, laboratório de pesquisa teórica e aplicada, sediado na Itália, é constituído por uma rede internacional sobre as cidades como comuns (ou co-cidades). Numa conferência realizada em Bolonha, entre 6 e 7 de novembro de 2015, sobre "A cidade como Comuns", o LabGov trouxe importantes contribuições ao seu entendimento, com a presença de reconhecidos especialistas na área, publicada por Luigi Russi em 2016. Cidade como comuns, também chamada de co-cidade, apresentada nesta Conferência do LabGov, conta com uma estrutura emergente, que possibilita processos de inclusão e equidade, visto que nelas habitam pessoas de diferentes culturas, classes, que vivem, trabalham e crescem juntas (Russi, 2016). Na cidade como comuns, a governança não se manifesta como autogoverno e sim como governanças que envolvem a colaboração entre o setor público, sociedade civil, setor econômico e ligado ao conhecimento técnico e científico. Nela são favorecidas iniciativas de coletividades já existentes ou a criação de novas organizações coletivas, formais ou informais, que contemplem os habitantes e demais partes interessadas. O papel da tecnologia é importante como meio, mas não considerado fundamental e serve de apoio à capacidade das pessoas poderem agir juntas para colaborar no interesse da coletividade ou coletividades (Russi, 2015).

Em 2020, após estudos e experiências em diversas cidades italianas e no mundo, o LabGov (2020), publicou um protocolo sobre a co-cidade (cidade como comuns),

concebida como uma cidade, baseada em governança colaborativa e policêntrica. Por meio deste modelo, uma variedade de recursos urbanos (físicos, ambientais, culturais, de conhecimento e digitais) permanecem sob a gestão ou em co-propriedade, por meio de parcerias público-comunidade ou público-privado-comunidade, portanto como comuns. A autoridade pública da cidade atua como um facilitador das estruturas de cogestão que emergem em todo seu território, para que seus habitantes possam participar ativamente na regeneração de seu lugar de vida, na melhoria de seu estilo de vida e no desenvolvimento de toda coletividade à qual pertencem. Busca-se por meio deste processo uma governança mais justa e democrática de toda cidade (LabGov, 2020). Tem ocorrido um grande esforço metodológico para se operar em co-cidades, que consigam contemplar o Objetivo 11 das ODS, ou seja a de "Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis" (ONU, 2023), assim como aqueles previstos na "Nova Agenda Urbana" divulgada pela ONU-Habitat em 2016.

Os bens comuns foram considerados por Elinor Ostrom (1990), como recursos de interesse mútuo para a sobrevivência e bem-estar, sob a gestão da coletividade que dela faz uso ou se apropria. Zamagni (2018) procurou diferenciar o bem comum do bem privado e bem público. No caso do bem privado, segundo ele, o uso e consumo é exclusivo do proprietário. No caso do bem público, sob administração do Estado, ainda que aberto, o uso de bem por uma pessoa ocorre sem nenhuma

conexão com a vida de outras pessoas ou parceiros. A diferença no bem comum é a reciprocidade estabelecida entre os usuários, por meio de governança colaborativa, de modo que a vantagem de uso ou consumo de um não resulte em desvantagem para outros (Zamagni, 2018).

Alguns pesquisadores entendem que a transição para o novo modelo baseado em governanças colaborativas, é um processo e preferem se utilizar do verbo "comunizar" ou "comunalizar" (*commoning*) para defini-lo. Este termo foi popularizado pelo historiador Peter Linebaugh, desde 2008, ao se referir às práticas sociais utilizadas pelos plebeus na Inglaterra na gestão dos bens-comuns, interpretando-as como um processo relacional, sob iniciativa de um coletivo de pessoas, no intuito de facilitar a implementação como para sua manutenção. Comunizar refere-se, portanto, ao processo ativo do agir em comum.

Charlotte Hess (2008), ao partir do pressuposto deste processo ativo em comunizar recursos considerados fundamentais e de interesse mútuo na garantia da sobrevivência e o bem-estar coletivo, pesquisou a respeito do que chamou de "novos bens comuns". Estes abrangeram aqueles recursos para os quais determinadas coletividades estão atuando para criar governanças colaborativas que favoreçam o acesso ao seu uso e apropriação. Em função disso, Hess (2008) distinguiu duas categorias de Bens-Comuns: (a) Bens-Comuns Tradicionais, ao se referir aos bens naturais trabalhados em sistemas comunais tradicionais, visando o manejo de proteção ambiental dos recursos naturais,

estudados por Ostrom (1990); (b) Novos Bens Comuns, para se referir àqueles que emergiram na literatura mais recentemente, resultante do maior nível de conscientização em relação à recuperação e proteção e que se encontram sob ameaças de privatização ou enclausuramento. Entre estes destaca: (a) Bens Comuns de vizinhança tais como moradia, calçadas, hortas urbanas; (b) Bens comuns de infraestrutura, como os meios de transporte e de comunicação; (c) Bens comuns de cultura, incluindo entre estes, música, arte, espiritualidade, esporte; (d) Bens comuns médicos e de saúde, tais como hospitais, consultórios médicos; (e) Bens comuns do conhecimento, como se nos apresenta a ciência, bibliotecas, *internet*, propriedade intelectual; (f) Bens comuns de mercado compartilhado facilitados por trocas, doações; (g) Bens comuns globais, tais como a água, oceanos, atmosfera, segurança alimentar, biodiversidade (Hess, 2018). Em 2015, Michel Bauwens, um dos teóricos defensores da teoria dos comuns, procurou identificar os bens-comuns, por sua natureza em materiais e imateriais, discriminando dentro de cada uma aqueles herdados e os produzidos (Araya, 2015).

Esta introdução foi organizada, com a finalidade de proporcionar ao leitor uma visão geral do que vem sendo abordado a respeito de *Commons*, tema selecionado na construção desta obra. Ele foi serviu de objeto de diversas pesquisas, pelos integrantes do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável, certificado pelo Conselho Nacional de Pesquisa (CNPQ), vinculado ao Programa de Mestrado e Doutorado em

Desenvolvimento Local (PPGDL) da Universidade Católica dom Bosco.

As diversas abordagens realizadas pelos autores, integrantes do referido grupo de pesquisa que deu origem a esta oba "Comuns: conectando perspectivas por diversos olhares", reflete a interdisciplinaridade da formação de seus autores.

O primeiro capítulo, escrito por Luiza Christina Mendo Schulz, "O Direito à Cidade na lógica dos Bens Comuns e do Comuns" reflete sua formação e atuação na área jurídica na discussão a respeito do tema. Parte do pressuposto de um sistema individualista gerador de cidades fragmentadas, conflituosas e desiguais, estabeleceu como objetivo de relacionar o direito à cidade com a construção de uma cidade sustentável, com base nos princípios do conceito de bens comuns e do comum, para chegar ao conceito de co-cidade e discutir o modelo à luz dos princípios dos comuns e dos bens comuns.

O segundo capítulo, intitulado "Capacidades Dinâmicas na construção da Cidade como Comuns", elaborado por Marcus Osório da Silva, professor da educação básica técnica e tecnológica e formado em Administração, com a coautoria de Cleonice Alexandre Le Bourlegat, docente do PPGDL, com formação de geógrafa, revela os dois olhares. O objetivo foi trazer reflexões a respeito da abordagem das capacidades dinâmicas na construção da cidade como comuns, como uma forma de estimular práticas coletivas participativas, no sentido de cocriar soluções inovadoras em termos de

produtos e serviços para e por quem vivencia a cidade. Foram apreciadas duas proposições políticas, uma do governo brasileiro, a "Carta Brasileira para as Cidades Inteligentes", a outra foi proposta pela Cepal/Nações Unidas para a América Latina e Caribe, "Desenvolvimento territorial sustentável e novas cidadanias: considerações sobre políticas públicas para um mundo em transformação".

"O Espaço Público em Comuns Urbano para Cidades Inteligentes Humanas e Sustentáveis", foi tema abordado no terceiro capítulo por Felipe Buller Bertuzzi, professor universitário e com formação em arquitetura e urbanismo, também com a coautoria de Cleonice Alexandre Le Bourlegat, já apresentada no capítulo anterior. O objetivo deste estudo foi trazer reflexões a respeito da valorização de espaços públicos no espaço de relações construídas coletivamente na cidade, com enfoque em comuns urbano. Partiu-se do modelo de cidades sustentáveis pensadas para o futuro, nas quais os espaços públicos vêm sendo considerados estratégicos para revitalizar comunidades, protagonizar ações cívicas e promover uma vida mais vibrante, no sentido de contribuir para melhor qualidade de vida e de forma mais inclusiva. O estudo também trouxe reflexões no sentido de transformar espaços públicos em lugares, com sentimento de pertença.

No quarto capítulo, o tema também contempla os espaços públicos urbanos numa relação do bem-comum como forma de uso e apropriação, intitulado "A via pública e os bens comuns: uma análise sobre os espaços

comuns e seus múltiplos usos". Foi produzido por Juliana de Mendonça Casadei, engenheira agrônoma, em coautoria com a economista Catiana Sabadin Zamarrenho, a arquiteta e urbanista Ana Cláudia Marques Bacarji e a historiadora Dolores Pereira Ribeiro Coutinho. As duas primeiras autoras participaram diretamente da requalificação da rua apresentada. Em realidade, isto explica a preocupação das autoras em detalhar as experiências, para então fazer as devidas reflexões, com maior atenção ao processo de engajamento dos usuários e comerciantes, mas também como um potencial pedagógico para novas experiências.

No quinto capítulo foi abordada a "Dimensão Social da Mobilidade e Comunizar Mobilidade: transição para um novo modelo de mobilidade urbana", sob autoria do geógrafo Renato Saravy Diacopulos e coautoria de Marcus Osório da Silva, já apresentado no segundo capítulo. A pesquisa foi realizada com o objetivo de trazer maiores reflexões sobre a dimensão social da mobilidade urbana e as práticas atuais no sentido de comunizar mobilidade no âmbito da cidade. Procurou-se demonstrar como as a dimensão social da mobilidade urbana e as práticas do comunizar mobilidade vêm contribuindo para uma nova transição para um novo modelo de mobilidade, numa visão relacional, que valorize processos de governança colaborativa.

O sexto capítulo teve como tema o cuidado na saúde, intitulado "Humanização do ambiente físico hospitalar no serviço do cuidado com a Saúde Coletiva abordado como Comuns". A autora, Edivânia Anacleto

Pinheiro Simões, formada em enfermagem, atua há longo tempo em ambiente hospitalar. Os coautores, o arquiteto e urbanista Felipe Buller Bertuzzi e a geógrafa Cleonice Alexandre Le Bourlegat já foram apresentados no segundo capítulo. Partiu-se da importância do papel das variáveis físicas exercido na composição de um ambiente hospitalar, enquadrado na Política Nacional de Humanização. O serviço do cuidado em saúde foi abordado teoricamente como um comum, no suporte às reflexões sobre a dimensão física do ambiente hospitalar humanizado no cuidado em saúde, como vem sendo implementada e os principais desafios a serem enfrentados neste sentido.

O sétimo capítulo teve o ambiente natural como tema, com o título "Comuns e bens-comuns ambientais contemplados no ordenamento jurídico brasileiro". Esta autora, Juliana de Siqueira Gusmão Pereira da Rosa, é formada e atua no campo jurídico, e o coautor Fernando Jorge Correa Magalhães Filho, engenheiro sanitarista, ambos atuantes em relação à sustentabilidade ambiental. O objetivo da pesquisa foi trazer os princípios baseados nas atuais concepções construídas sobre comuns e bens comuns ambientais, já contemplados no ordenamento jurídico brasileiro. Com base nos pressupostos jurídicos buscou-se avaliar a prática da governança ambiental como política e como arranjo e os principais atores nele envolvidos.

O oitavo e último capítulo teve como tema "Academias ao Ar Livre em Campo Grande/MS na abordagem dos Comuns", produzido por dois integrantes

do grupo de formação na área da saúde, ou sejam Elaíne Britto de Castro e Israel Vitor Bonfim Rodrigues, por uma arquiteta e urbanista, Flávia Cristina Albuquerque Palhares Machado e a historiadora já apresentada no capítulo anterior, Dolores Pereira Ribeiro Coutinho. Partiu-se do pressuposto de que os princípios e práticas propostas no Programa de Promoção da Saúde e Sistema Único de Saúde no Brasil estão fundamentados na concepção dos comuns. O objetivo do estudo foi verificar a forma de oferta e funcionamento das Academias ao Ar Livre em Campo Grande, com base na abordagem do agir em comum (comuns), por meio de governança colaborativa. Ainda que tenha, que se encontram em plena expansão, inclusive nas cidades brasileiras. Assim como em Campo Grande, as Academias ao Ar Livre têm sofrido grande expansão, mas ofertadas pelo Governo municipal para animar praças e parques públicos, associados a esportes e lazer, no entanto, ainda sem o engajamento da sociedade civil na sua implementação e processo de gestão. Embora não se enquadrem nos princípios do agir em comum, apresentam forte potencial para isto.

Referências

ARAYA, D.N. Interview: Michel Bauwens on Peer-To-Peer Economics and Its Role in Reshaping Our World. **Futurisme**, 11 de dezembro de 2015. Disponível em: <https://futurism.com/interview-michel-bauwens-on-peer-to-peer-economics-and-its-role-in-reshaping-our-world>. Acesso em 14 out. 2023.

CARAYANNIS, E. G.; CAMPBELL, D. F.J. Towards an emerging unified theory of helix architectures (EUTOHA): focus on the quintuple innovation helix framework as the integrative device. **Triple Helix**, v. 9 p. 65-75, 2022.

BAUWENS, M.; KOSTAKIS, O. **Manifeste pour une véritable économie collaborative:** vers une société des communs. Paris: Charles Leopold Mayer, 2017.

CURLEY, M. The Evolution of Open Innovation. **Journal of Innovation Management (JIM)**, v. 3, n. 2, p. 9-16, 2015.

CURLEY, M; SALMELIN, B. **Open Innovation 2.0:** a new paradigm. Comissão Europeia, 2014. Disponível em: <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/24-oispgopeninnovation20anewparadigm-whitepaper.pdf>. Acesso em: 11 out. 2023.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **Commun:** essai sur la révolution au XXIe siècle. Paris: La Découverte, 2014.

FOSTER, S; IAIONE, C. The city as a commons. **Yale Law & Policy Review**, v. 34, p. 281, 2016.

HARDIN, G. The Tragedy of the Commons. *Science 162* (3859), jun., p. 1243-1248, 1968. Disponível em: <https://doi.org/10.1126/science.162.3859.1243>. Acesso em 11 out. 2023.

HESS, C. Mapping the New Commons. **12th Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons**, University of Gloucestershire, 2008.

HOUTART, F. **Dos bens comuns ao "bem comum da humanidade**. Bruxelas: Fundação Rosa de Luxemburgo, 2011.

LABGOV (LABoratory for the GOVernance of the City as a Common). **Co-City Protocol.** LabGov, 2020. Disponível em: <https://labgov.city/city-as-a-commons>. Acesso em: 11 out. 2023.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LINEBAUGH, P. **The Magna Carta Manifesto:** Liberties and Commons for All. Berkeley:Universityof California Press, 2008.

LUXEMBOURG, C.. Territoires en commun? Biens communs?. **La Revue du Projet** n. 60, out. 2016. Disponível em: <http://projet.pcf.fr/92346>. Acesso em: 11 out. 2023.

ONU HABITAT III. **Nova Agenda Urbana.** Organização das Nações Unidas, 2016.

ONU/Brasil. **Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.** ONU, 2023. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/246357-declaração-política-da-cúpula-dos-ods>. Acesso em: 11 out. 2023.

OSTROM, E. **Governing the commons:** the evolution of institutions for collective action. New York: Cambridge University Press, 1990.

RUSSI, L. **The City as a Commons:** conference in Bologna. LabGov, Bologna, 2016. Disponível em: <http://labgov.city/theurbanmedialab/the-city-as-a-commons-conference-in-bologna-or-phenomenological-flanerie-as-urban-commoning-pedagogy-part-one/>. Acesso em: 11 out. 2023.

ZAMAGNI, S. Beni comuni territoriali e economia civile. **Scienze del Territorio Rivista di Studi Territorialisti**, n. 6, p. 50-69, 2018.

Sumário

Capítulo 1. Direito à cidade na lógica dos bens comuns e comuns 32
Luiza Christina Mendo Schulz

Capítulo 2. Capacidades Dinâmicas na construção da cidade como comuns 60
Marcus Osório da Silva
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Capítulo 3. Espaço público em comuns urbano para cidades inteligentes humanas e sustentáveis 101
Felipe Buller Bertuzzi
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Capítulo 4. A via pública e os bens comuns: uma análise sobre os espaços comuns e seus múltiplos usos 142
Juliana de Mendonça Casadei
Catiana Sabadin Zamarrenho
Ana Cláudia Marques Bacarji
Dolores Pereira Ribeiro Coutinho

Capítulo 5. Dimensão Social da Mobilidade e Comunizar Mobilidade: transição para um novo modelo de mobilidade urbana **167**
Renato Saravy Diacopulos
Marcus Osório da Silva

Capítulo 6. Humanização do ambiente físico hospitalar no serviço do cuidado com a saúde coletiva abordado como comuns **214**
Edivânia Anacleto Pinheiro Simões
Felipe Buller Bertuzzi
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Capítulo 7. Comuns e Bens Comuns ambientais contemplados no ordenamento jurídico brasileiro **253**
Juliana de Siqueira Gusmão Pereira da Rosa
Fernando Jorge Correa Magalhães Filho

Capítulo 8. Academias ao Ar Livre em Campo Grande: abordagem de Comuns **281**
Elaíne Britto de Castro
Flávia Cristina Albuquerque Palhares Machado
Israel Vitor Bonfim Rodrigues
Dolores Pereira Ribeiro Coutinho

Capítulo 1

Direito à cidade na lógica dos bens comuns e comuns

Right to the city in the logic of common goods and commons

Luiza Christina Mendo Schulz

Resumo

O sistema predominantemente individualista criou cidades fragmentadas, conflituosas e desiguais. O objetivo deste artigo foi relacionar o direito à cidade com a construção de uma cidade sustentável, com base nos princípios do conceito de bens comuns e de comuns. Para este fim, foram consultadas fontes secundárias, para se refletir sobre os conceitos do direito à cidade, bens comuns e comuns, assim como as formas como se interrelacionam para trazer soluções aos atuais complexos problemas urbanos, em prol da justiça social. Foi verificado nos princípios do direito coletivo à cidade a garantia de uma distribuição mais equânime dos recursos urbanos e a participação democrática de todos os cidadãos na sua formação. A lógica dos bens comuns e de comuns, conforme apontado no estudo, baseia-se no direito à cidade, abordado no modelo de Co-Cidade. Nela, o pleno acesso aos bens-comuns urbanos ocorre por meio de comuns, este visto como um processo de governança colaborativa urbana, protagonizado pelas comunidades locais, governo, universidade e empresa, na co-construção de ambientes sustentáveis em que todos possam ter acesso e usufruir dos bens comuns, a partir do princípio de justiça social e equidade.

Palavras-chave: Direito à Cidade. Bens Comuns. Comuns. Sustentabilidade.

Abstract

The predominantly individualistic system created fragmented, conflictual, and unequal cities. The objective of this article was to relate the right to the city with the construction of a sustainable city, based on the principles of the concept of common goods and the commons, To this end, secondary sources were consulted, to reflect about the concepts of the right to the city, common goods and commons, as well as the ways in which they interrelate to bring solutions to current complex urban problems, in favor of social justice. It was verified in the principles of the collective right to the city, the guarantee of a more equitable distribution of urban resources and the democratic participation of all citizens in their formation. The logic of common goods and the commons, as pointed out in the study, is based on the right to the city, approached in the Co-City model. In it, full access to urban commons occurs through the commons, seen as a process of urban collaborative governance, led by local communities, government, universities, and companies, in the co-construction of sustainable environments in which everyone can have access and enjoy common goods, based on the principle of social justice and equity.

Keywords: *Right to the City. Commons Goods. Commons. Sustainability.*

Introdução

Nas atuais cidades complexas se concentram as diversas formas de dinâmicas da vida em sociedade e seus diferentes desafios. Diante do atual mundo conectado regido por fluxos rápidos, torna-se imprescindível repensar o modelo de cidade herdado da Segunda Revolução Industrial, de natureza fragmentada e desigual do ponto de vista social. É preciso buscar acompanhar as novas opções transformativas que possam contribuir para a sustentabilidade destas cidades.

A preocupação com o desenvolvimento das cidades e assentamentos humanos de maneira sustentável, inclusiva, segura e resiliente foi definida como um dos objetivos de desenvolvimento sustentável, definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU), a serem atingidos na Agenda 2030 (ONU-Brasil, 2022).

Nessa linha, o direito à cidade tem a finalidade de buscar soluções frente ao atual modelo da cidade industrial, predominante nas grandes cidades complexas, que impacta de forma injusta, sobretudo às classes vulneráveis, que carecem de moradias dignas e acesso à infraestrutura básica. Por sua vez, a concepção de bens comuns e do comum, configura uma nova visão estudada por teóricos, com alternativas de uma nova lógica para garantia de referido direito.

Parte-se da ideia de que o desenvolvimento urbano justo e equilibrado depende de um processo de co-construção, que envolva uma atuação conjunta, efetiva e

mútua entre atores locais, setor privado, comunidade científica, instituições sociais e governo, que possa garantir maior acesso e usufruto dos recursos necessários à garantia da vida e do bem-estar.

O objetivo deste artigo é relacionar o direito à cidade com a construção de uma cidade sustentável, com base nos princípios do conceito de bens comuns e de comuns, este entendido como governança colaborativa.

Para este fim, o artigo foi estruturado em: introdução, três seções de discussão teórica e considerações finais. Na primeira parte da argumentação foram trazidas reflexões a respeito do Direito à Cidade. Na segunda buscou-se tratar a lógica dos bens comuns e de comuns, para na terceira e última parte relacionar esta lógica com os princípios do direito à cidade.

1. Direito à cidade

O direito à cidade surgiu como um contraponto a cidades fragmentadas, violentas, conflituosas e desiguais, com o intuito de garantir o direito à participação democrática, ou seja, de todos os sujeitos, na sua formação. Não basta a produção de riqueza nas cidades, é preciso que elas se desenvolvam sob a premissa da sustentabilidade: equilíbrio entre as necessidades de seus habitantes e a distribuição dos recursos.

No entanto, é importante esclarecer que o direito à cidade ainda é um instituto em construção, com base em

estudos e deliberações de âmbito nacional e internacional. Refere-se ao direito dos habitantes das cidades ao acesso a múltiplas garantias, como à vida urbana digna, acesso igualitário à infraestrutura, moradia, mobilidade, lazer, alimentação, saúde e outros serviços essenciais. Além disso, deve possibilitar a concretização da cidadania e da democracia, mediante participação concreta da população (em especial grupos vulneráveis) na construção de um padrão de vida mais harmônico e justo.

Nessa linha, foi deliberada a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Fórum Mundial Urbano, 2004) elaborada a partir da deliberação de movimentos sociais, organizações não governamentais, associações profissionais e outras entidades, a fim de buscar a construção de cidades democráticas e sustentáveis. Esta Carta define o Direito à Cidade, como sendo o "usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça social" (Fórum Mundial Urbano, 2004, p.1). A cidade constitui um direito coletivo de quem nela habita e a atenção particular deve ser voltada às populações vulneráveis e desfavorecidas, com o devido respeito a seus usos e costumes. O Direito à cidade foi concebido na Carta como um direito interdependente dos Direitos Humanos.

Também a Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948, determina no art. 25 que: "Toda pessoa tem direito a um nível de vida suficiente para lhe assegurar e à sua família a saúde e o bem-estar, principalmente quanto à alimentação, ao vestuário, ao alojamento, à assistência médica e ainda quanto aos

serviços sociais necessários [...]" (ONU, 1948, p. 6)

Para entender a construção da cidade baseada em direitos é importante a análise dos estudos desenvolvidos pelo filósofo francês Henri Lefebvre (2001) e o geógrafo inglês David Harvey (2014). As teorias de Lefebvre e Harvey, desenvolvidas na segunda metade do século XX, propõem, em resumo, uma visão das cidades que garanta o acesso igualitário aos recursos e serviços urbanos, bem como participação ativa de seus habitantes na criação e evolução dos espaços.

Lefebvre (2001) analisou o replanejamento urbano estabelecido em 1848 na cidade de Paris, no final da década de 1960, fruto das ideias de Georges Haussman. O modelo de Haussman, conforme assinalado pelo autor, expulsou os trabalhadores urbanos para os subúrbios, como forma de controlar a democracia que crescia a partir de lutas populares. Assim, a concepção da cidade como espaço de convívio, socialização e comunhão entre diferentes classes, passou a perder força. Para Lefebvre (2001), o replanejamento de Haussman teria utilizado como estratégia a construção de moradias afastadas do centro da cidade, a fim de enfraquecer as lutas populares e a democracia urbana em relação à população vulnerável. Afinal, esta situação estava representando ameaça aos interesses das classes dominantes. Nesse contexto, assinala a necessidade em se romper com a lógica capitalista, para se poder construir o direito à cidade numa perspectiva política e filosófica, capaz de garantir a utilização e fruição plena dos locais por todos. a reconstrução espacial a partir da lógica do sistema atualmente dominante propõe "uma ideologia da

felicidade através do consumo, a alegria através do urbanismo adaptado à sua nova missão." e sustenta que "o direito à cidade engloba o direito à vida urbana transformada." (Lefebvre, 2001, p.32).

Na leitura de Dantos (2020), o direito à cidade é abordado por Lefebvre como sendo a garantia de dimensão coletiva de aproveitamento dos benefícios urbanos, de modo a evitar qualquer tipo de segregação socioeconômica. E, ao lado do conteúdo científico e objetivo do direito urbanístico, ele se mostra uma verdadeira reivindicação social por uma maior democratização de espaços habitáveis. Na interpretação de Benach (2017), a obra de Henri Lefebvre é fruto de um poder de análise transformador e revolucionário, para ajudar a compreender as ações necessárias para mudar a cidade por uma outra sociedade. Para a autora, no replanejamento de Haussman houve eliminação das partes mais incômodas e, especialmente, um esquecimento do espaço vivido, subsumido ao espaço percebido.

Deduz-se que o impacto das políticas não se deu de modo uniforme na paisagem urbana e que a reorganização espacial da cidade veio configurar o mecanismo para se estabelecer estratégias políticas neoliberais. Para ela, na compreensão da experiência urbana na complexidade da cidade, no lugar de olhar o espaço como simples mercadoria, é preciso identificar o conhecimento do cotidiano na definição dos problemas a tratar, a reapropriação ideológica da vida urbana no espaço utilizado e a redefinição do espaço urbano como espaço de relação social. A justiça social é o processo que

acompanha esta luta pelo direito à cidade (Benach, 2017).

Para David Harvey (2014, p. 20), na obra 'Cidades Rebeldes: do Direito à Cidade à Revolução Urbana', a necessidade de acúmulo de capital provocou a expansão interminável e desordenada das cidades, sem levar em conta as possíveis consequências sociais, ambientais ou políticas. Esta política urbana explica como "[...] investimentos públicos são alocados para produzir algo que se assemelhe a um bem comum, mas que promove ganhos em valores patrimoniais privados a proprietários privilegiados de bens imóveis." (Harvey, 2014, p. 153).

Na concepção de Harvey (2014) o direito à cidade é sobretudo um poder coletivo sobre o desenvolvimento da urbanização. Para se encontrar soluções aos problemas urbanos instaurados, Harvey (2014) sustenta a necessidade de garantir o direito à cidade àqueles que participam da vida urbana, para que possam construir a cidade conforme seus reais anseios. Uma política urbana que garanta o direito à cidade só é possível quando se consegue compreender que aqueles que a constroem e mantém nela a vida são os que, de fato, possuem o direito de construí-la de acordo com seus desejos e necessidades. Assim, não se pode separar as pessoas de como elas querem ser e as relações que buscam com a sociedade e a natureza, do estilo de vida que pretendem levar. Visto assim, mais do que o acesso aos recursos, o direito à cidade significa também um direito de mudar e reinventar a cidade de acordo com os mais profundos desejos de quem vive nela. E, apesar de inúmeros descontentamentos e inadequações na vida urbana,

segundo Harvey (2014), ainda falta coragem da população urbana para que se exercite este tipo de reivindicação.

Na Nova Agenda Urbana, da Conferência Habitat III da ONU, realizada em 2016, o desenvolvimento urbano sustentável tem a finalidade de terminar com a pobreza e alcançar prosperidade urbana sustentável e inclusiva. Ou seja, as cidades são consideradas participativas, quando garantem sensação de pertencimento entre todos os habitantes, os quais se comprometem em promover acesso equitativo à infraestrutura física e social, sem discriminação (ONU-Habitat, 2016).

De início, o urbanismo e os direitos relativos à cidade tiveram como objetivo central regular os aspectos sanitários e estéticos da formação dos centros urbanos. Posteriormente, surge a preocupação com a formação de cidades mais equânimes, tendo a Constituição Federal de 1988 incorporado essa premissa em diversos de seus dispositivos. Nessa linha, os artigos 5º, inciso XXIII[1]; 170, III[2] e 182, *caput,* da Constituição Federal[3] estabelecem

[1] Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) XXIII - a propriedade atenderá a sua função social.

[2] Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: (...) III - função social da propriedade.

[3] Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

que a ordem social e a política de desenvolvimento urbano devem garantir a função social da propriedade, o que significa que o exercício do direito à propriedade individual encontra limites na necessidade de observância dos interesses coletivos, a fim de garantir o bem-estar de todos os habitantes. Para disciplinar a matéria foram elaborados o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015) e inúmeras outras normas.

A função social das cidades prevista na Constituição Federal ultrapassa o individualismo e impõe a necessidade de se buscar o bem-estar e a qualidade de vida, adaptando as oportunidades na medida das desigualdades. O direito à cidade e o princípio da função social estão intimamente relacionados. É preciso equilibrar distorções de um sistema em que o objetivo econômico suplanta a função social da cidade. O direito a um ambiente urbano adequado e equilibrado, com acesso de todos aos recursos urbanos que propiciem qualidade de vida, deve ser a ideia central tanto das ações do poder público e dos indivíduos que a compõem. De acordo com Guimarães (2020, p. 219) reconhece "uma dimensão jurídica em sentido estrito do direito à cidade" e, para isso, considera fundamental mudar a concepção hegemônica de interpretar o direito como mero instrumento, e não como processo sociopolítico, sob pena de cair sempre no ceticismo e no irreal. Para esta autora, o direito à cidade é um bem difuso, cuja finalidade é cumprir a sua função social, "com base em critérios de equidade distributiva, complementaridade econômica, garantia à cultura, à

sustentabilidade ambiental e à diversidade" (Guimarães, 2020, p. 221). Um interesse é difuso quando não se pode dividir as garantias e funções entre os habitantes ou grupos; é algo que deve ser garantido em prol do bem comum, de todos, sendo, portanto, indivisível. Em resumo, são princípios relacionados ao direito à cidade: gestão democrática; função social da cidade; função social da propriedade; pleno exercício da cidadania; igualdade; não discriminação; proteção espacial de grupos e pessoas vulneráveis; compromisso social do setor privado e impulso à economia solidária e a políticas impositivas e progressivas.

A garantia do direito à cidade, para Saule Jr (2007) pode indicar o quão eficaz é o cumprimento das funções sociais das cidades. Assim, quanto maior for "o estágio de igualdade, justiça social, de paz, de democracia, de harmonia com o meio ambiente, de solidariedade entre os habitantes das cidades, maior será o grau e proteção e implementação do direito à cidade" (Saule Jr, 2007, p. 221).

Diante do exposto, o direito à cidade ultrapassa o conceito de ideia política utópica e constitui verdadeiro fundamento na constituição do direito urbanístico. Não se trata de buscar o ideal, o perfeito, mas sim de buscar corrigir distorções e implementar melhorias, conciliando velhos e novos modelos.

O direito à cidade surge como um contraponto a cidades fragmentadas, violentas, conflituosas e desiguais, com o intuito de garantir o direito à participação democrática, ou seja, de todos os sujeitos,

na sua formação. Não basta a produção de riqueza nas cidades, é preciso que elas se desenvolvam sob a premissa da sustentabilidade: equilíbrio entre as necessidades de seus habitantes e a distribuição dos recursos.

2. Lógica dos bens comuns e do comum

> *"A lógica dos bens comuns reintroduz o humanismo e as questões democráticas como aspectos centrais das políticas públicas." DAVID BOLLIER (2011)*

Bem comum tem sido interpretado como sendo "o recurso do qual dependemos mutuamente para garantir nossa sobrevivência e bem-estar" (Ramos, 2016, p.2). Para Bauwens e Kostakis (2017), os bens comuns podem ser de diversas naturezas, tanto materiais como imateriais, produzidos e herdados e podem fazer parte tanto do ambiente natural (oceanos, florestas, atmosfera, mundo biológico) como do ambiente construído (infraestrutura de transporte, *internet,* moradia, serviços sociais, como também sob forma de cultura, conhecimento.

O teórico Garrett Hardin (1968) sustentou que a gestão dos bens comuns feita pela coletividade inevitavelmente leva à sua degradação e escassez, tendo em vista o espírito racional e egoísta das pessoas em sua

forma de agir. Partindo do pressuposto que o aumento da população implica no aumento do consumo dos bens comuns, a solução apresentada por ele foi a de passar esta gestão para o Estado ou para a propriedade privada (Simões; Macedo; Babo, 2011).

Entretanto, na década de 1990, Elinor Ostrom apresentou e comprovou por meio de pesquisas, uma visão que privilegia o uso sustentável dos bens comuns do ambiente natural, por meio da gestão coletiva. Nesse sentido, ela veio esclarecer que, apesar de existirem tragédias inevitáveis ao longo do desenvolvimento da humanidade, sempre houve modelos de comunidades capazes de se auto-organizarem, a fim de gerir os recursos considerados bens comuns, de maneira sustentável (Ostrom, 1990). Sua abordagem trouxe contribuições para uma melhor compreensão de como os bens comuns podem ser administrados pelas próprias comunidades que deles usufruem, fora da esfera estatal ou privada. A gestão desses bens comuns, que ela chamou de Comum (*commun*), implica num processo de governança construída com a participação dos grupos que desfrutam de tais bens, num respeito a regras de uso equitativo.

De acordo com os princípios apresentados por Elinor Ostrom, conforme assinala Ramos (2016, p. 4), comuns não é uma coisa, mas um princípio político de governança formado por "um tecido orgânico de estruturas e processos sociais". Comuns se manifesta quando um grupo ou comunidade reconhece necessidades semelhantes e interdependência mútua em relação ao uso de um determinado bem comum, para

garantir a sobrevivência e bem-estar coletivo. Nestas condições, comuns manifesta-se como ação criativa, promovida por meio de práticas de governança, em que "os grupos cooperam e fazem uma autogestão que permite atingir resultados mais eficientes." (Ramos, 2016, p. 2).

Elinor Ostrom (1990) indicou oito regras de governança, consideradas por ela necessárias ao adequado funcionamento de um espaço comum compartilhado, ou seja, comuns (*commun*), que foram aqui retomadas por Week (2016, p. 80), quais sejam: "limites; regras de apropriação; arranjos de escolha coletiva; monitoramento eficaz; sanções graduadas; resolução de conflitos acessível; reconhecida autodeterminação da comunidade; e, onde os bens comuns são grandes, diferentes níveis de organização."

Neste sentido, comuns, conforme assinala David Bollier (2011) consiste na construção de um sistema social voltado à gestão dos bens comuns a longo prazo, com base em valores compartilhados e com a identidade da coletividade envolvida. Trata-se de um sistema auto-organizado, por meio do qual as comunidades gerenciam seus bens comuns, sejam como recursos esgotáveis ou renováveis, com o mínimo ou nenhuma dependência do mercado ou do estado. Num sistema social baseado no comuns, tanto a riqueza dos bens comuns herdados como daqueles construídos são passados adiante, de modo a atingir as próximas gerações.

3. Bens comuns e Comuns em suas relações com o direito à cidade

Comuns, visto pela ótica do direito à cidade pode ser abordado, como se pôde apresentar, como uma forma de empoderar os cidadãos na reinvenção do espaço urbano em que vivem, num processo de co-construção e cooperação, visando a garantia dos bens comuns fundamentais para a sobrevivência e bem-estar.

Com base nestes princípios e à luz do direito à cidade, Foster e Iaione (2016) entendem que a cidade como um todo pode ser pensada como um bem comum, quando vista como um bem de acesso aberto ao uso dos recursos de importância à sobrevivência e bem-estar de todos - tangíveis e intangíveis - sujeitos à tragédia das condições de rivalidade, sobre-exploração e degradação.

Neste novo olhar para as cidades, os espaços públicos urbanos compartilhados - a moradia, o transporte, a saúde, o saneamento, o lazer, o meio ambiente urbano equilibrado, a tecnologia, a organização, a educação, a participação ativa e inúmeros outros elementos compõem direitos básicos - devem ser assegurados a todos os habitantes de uma cidade, a fim de que possam usufruir de uma vida digna. Os autores também apontam como determinados recursos podem se transformar em diversas potencialidades de bens comuns na cidade: terrenos urbanos vazios, espaços abertos e infraestruturas (ruas, avenidas) e mesmo algumas estruturas e edifícios públicos e privados abandonados ou subutilizados (Foster; Iaione, 2016).

Portanto, numa concepção mais pluralista, conforme apontam Foster e Iaione (2016) a cidade passa a ser vista como um bem comum que pertence a quem nela habita e que, portanto, precisa ser compartilhada por todos. O fundamental é contribuir para a melhoria da qualidade do meio ambiente urbano, da sua segurança e da distribuição dos recursos implica transformação urbana positiva, em prol de todos seus habitantes. Tanto o direito à moradia é um direito de todos, como também o direito a morar em locais seguros e ecologicamente saudáveis e o direito de usufruir dos serviços e dos espaços públicos.

Mas o direito à cidade, segundo Foster e Iaione (2016), inclui o direito de também fazer parte dos processos de tomada de decisão na gestão destes recursos, o que leva à ideia de comuns sob forma de uma governança colaborativa urbana. Trata-se de uma forma democrática de fazer parte da criação da cidade e da tomada de decisão coletiva a respeito de bens comuns que afetam a todos. Do ponto de vista dos bens comuns urbanos, a cidade pode ser pensada a partir de relações de comunhão, "onde os cidadãos reconhecem e promovem os bens comuns por meio da consciência e da ação" (Ramos, 2016, p. 5).

É o próprio cerne relacional da equação dos bens comuns que transforma o entendimento de governança colaborativa urbana em prol de uma melhor sustentabilidade da cidade. Visto por este novo prisma, a qualidade dos espaços públicos é vista como sinônimo de qualidade de vida, a segurança pública implica na segurança de todos e o preço da habitação relaciona-se

com a capacidade de sustento. A governança colaborativa urbana, como comuns, deve transformar o anterior relacionamento de observadores passivos do decadente estado neoliberal para formadores ativos de uma cidade como um bem comum.

Na visão de Foster e Iaione (2016), o Estado deve ser um facilitador de comuns, ou seja, da governança colaborativa urbana, e não da desagregação dos residentes às periferias ou da formação de um ambiente urbano poluído. Para este fim, longe de uma visão de monopólio, a governança compartilhada e colaborativa, para ser de fato considerada democrática, precisa ser orientada por três princípios: subsidiariedade horizontal, colaboração e policentrismo.

A subsidiariedade horizontal, tomada de um princípio jurídico italiano, segundo Foster e Iaione (2016), consiste na ideia de que os poderes devem ser estabelecidos na dimensão local e precisam ser compartilhados com a base da organização social, no atendimento a suas necessidades especificas. O ideal é contar, neste sentido, com cidadãos ativos que incentivam políticas públicas adequadas em relação aos bens comuns em direção ao bem-estar coletivo, de modo não só a serem governados como também governar, num modelo de quádrupla hélice.

Já a colaboração, como segundo princípio apontado pelos autores, significa a interação de diversos intervenientes na construção de políticas públicas estratégicas, no sentido de criar e implementar soluções criativas para solucionar problemas relativos aos bens

comuns, considerados cruciais para a população. Implica em parcerias entre integrantes dos setores públicos, privados, academia por um lado e os inovadores sociais e cidadãos de outro. Estas parcerias, segundo Foster e Iaione (2016) contribuem para três principais finalidades: vivenciar juntos os serviços colaborativos, crescer juntos os empreendimentos colaborativos e produzir juntos um urbanismo colaborativo. A interação entre estas três finalidades geram o valor coletivo dos bens urbanos compartilhados, tanto no crescimento como na revitalização das cidades.

Por fim, o terceiro princípio, o policentrismo, implica na gestão policêntrica dos bens comuns, num processo em que a cidade possa contar com vários centros de tomadas de decisão, de forma interdependente e coerente entre si. Isto não significa vários níveis de governo e, sim, maior autonomia de decisão tomada de forma interdependente pelas instituições e organizações, em vários níveis. Este princípio permite que este sistema do setor público evolua sem que o governo seja um regulador central.

O direito à cidade, apesar de englobar o direito à autodeterminação dos indivíduos no contexto urbano, tem caráter predominantemente coletivo. Trata-se da concepção que busca implementação de direitos básicos civis políticos, econômicos e sociais (como habitação, saúde, trabalho, lazer) de maneira equitativa e satisfatória a todos os moradores da cidade. É equitativo um direito quando se adequa às necessidades de cada um, observadas as regras da razoabilidade e proporcionalidade.

A teoria jurídica convencional, segundo Foster e Iaione (2016) ainda não teve recursos conceituais necessários para compreender a dinâmica e os potenciais dos bens comuns. Mas eles defendem uma compreensão normativa dos bens comuns baseada na ética, que corresponde ao direito de todos usarem os recursos da cidade, baseado nos valores que trazem para toda comunidade. No contexto das políticas urbanas, o alerta é, portanto, sobre a necessidade em se agregar novas concepções sociais e jurídicas. A lógica predominante dos últimos tempos foi positivista, tecnicista e neoliberal, baseada na reprodução das ideias e normas predominantes da sociedade. Sob outra perspectiva, a ideia de bens comuns propõe a formação de cidadãos ativos na formação de cidades mais justas e sadias. Em realidade, trata-se de uma visão em construção e mais holística das cidades, baseada em diferentes áreas do conhecimento e na cooperação entre os diferentes setores da sociedade, a fim de construir o bem-estar coletivo.

A cidade do século XXI, conforme lembram Iaione e Nictolis (2017), vem sendo mais atualmente refletida, com base em diversas novas visões. Neste sentido, foram referenciadas às três principais visões emergentes: (1) cidade baseada no conhecimento, em que a cidade é abordada numa visão de mercado; (2) cidade sustentável, neste caso a cidade é abordada como um ecossistema com visão de ambiente socioeconômico interconectado no ambiente ecológico urbano (eco-cidade); (3) cidade inteligente, esta baseada no compartilhamento de tecnologias digitais e que facilitam

a economia compartilhada. Os autores, no entanto, chamam atenção para uma quarta nova visão de cidade no século XXI, centrada numa visão complementar dos direitos de quem vive nela, ou seja, no direito à cidade, pautadas na questão dos direitos e da justiça social, que ainda não faziam parte das três primeiras visões.

Partiram da quarta visão, baseada no direito à cidade, segundo Iaione e Nictolis (2017), duas versões diferenciadas: (1) a da "cidade rebelde", que valoriza o conflito político mediante protagonismo na luta contra a urbanização no modelo capitalista, no direito à cidade; (2) a da "co-cidade" que propõe comuns (processo de co-governança) para o mesmo objetivo, com base no compartilhamento dos bens comuns. Segundo Iaione (2015), a co-governança implica numa atuação conjunta para co-governar e co-possuir a cidade. Para isto, segundo esta autora, é preciso modificar o sistema institucional e jurídico baseado em separações estruturais, em soluções formais, padronizadas e difíceis de modificar.

De todo modo, segundo Iaione (2015), a governança dos bens comuns pode contribuir para equilibrar assimetrias de poder no contexto urbano. Este novo modelo, ao mesmo tempo que parte, também se afasta daquele da hélice tripla de inovação, baseado na colaboração entre universidades, indústria e governo. A co-cidade avança para um modelo de hélice quadrupla (envolve a sociedade civil) e quíntupla (leva em conta a dimensão ambiental).

A cidade centrada em direitos é construída com

base em dois pilares principais e entrelaçados, segundo Iaione e Nictolis (2017), ambos alinhados com a ideia de direitos humanos. A primeira é a de que ela precisa ser construída com base na ideia do direito à cidade apregoada por Henri Lefebvre (2001). Isto significa o direito dos cidadãos em fazerem parte do futuro da cidade e dos espaços em que vivem e o de nela ter a mesma oportunidade de acesso aos recursos e serviços urbanos existentes. O segundo diz respeito ao uso de políticas urbanas para proteger os direitos humanos, já reconhecidas em nível internacional, a exemplo daquelas relativas às mudanças climáticas, o do acesso aos cidadãos aos recursos e serviços essenciais. A abordagem dos direitos humanos na governança da cidade e na formulação de políticas foi inserida na "Nova Agenda Urbana", elaborada na Conferência da ONU-Habitat em 2016.

A visão da cidade como um bem comum, precisa ser mais bem compreendida a partir de diferentes áreas do conhecimento, com contribuições para a solução de impasses presentes e futuros, de modo a conciliar a competitividade do mercado própria da formação atual da sociedade, com a demanda pela construção de uma sociedade menos desigual, mais sustentável e que garanta a participação de todos no seu processo de formação. É importante o enfoque interdisciplinar e cooperativo, a fim de possibilitar uma análise holística e completa da realidade e seus desafios e buscar respostas para os diferentes tipos de demandas urbanas.

A teoria dos bens comuns pode contribuir para a concretizar o objetivo central do direito à cidade, que é o

de dar preferência ao uso socialmente responsável do solo e dos recursos urbanos, de modo a garantir direitos básicos a todos, a partir da cooperação entre governos, iniciativa privada, sociedade civil, academia e habitantes. Para Moretti (2015), o problema não é apropriar-se individualmente de bens e recursos, mas sim o que é feito diante da realidade posta, a fim de potencializar a dignidade humana e a afirmação de necessidades vitais.

Considerações Finais

O presente estudo permitiu verificar o potencial de uma co-cidade, desenvolvida a partir da cooperação entre as diversas partes interessadas da academia (universidades e outras instituições de conhecimento), do setor privado (grandes empresas e pequenos negócios com responsabilidade social), organizações governamentais e a sociedade civil (pessoas, grupos informais e comunidades locais organizadas).

O fortalecimento do direito à cidade democrática, justa, equitativa e sustentável, tem se apresentado como o modo a assegurar a todos o pleno exercício de direitos econômicos, sociais, culturais, civis e políticos. Em parte, o aprendizado trazido pelas marcas do passado tem servido de reflexão de como proceder para se viver o presente. Enquanto no século XIX a preocupação do urbanismo era sobretudo estética, higiênica e individualista, nos tempos atuais a tendência tem sido a de se atender aos direitos dos cidadãos, num respeito à dignidade da pessoa humana, tendo em vista um

ambiente saudável e maior garantia de qualidade de vida e bem-estar.

O sistema predominantemente tecnicista e neoliberal, que vinha exaltando comportamentos padronizados, valores privados e direitos individuais favoreceu a construção de cidades complexas e fragmentadas, com desigualdade social no acesso e usufruto dos recursos considerados fundamentais para a sobrevivência e bem-estar. Sobretudo no Ocidente, a valorização do direito à autodeterminação e à liberdade, para que as pessoas façam suas próprias escolhas, foi capaz de enfraquecer as instituições sociais e coletivas. O referido sistema tornou-se incapaz de resolver problemas cada vez mais frequentes nas cidades complexas, diante de um inadequado ordenamento do solo, do surgimento de habitações e loteamentos irregulares e precários, da violência, poluição, desigualdade e desagregação social. Ficou comprovado o modelo de planejamento inadequado, com repercussões negativas na formação das cidades e que se fizeram refletir sobre toda a sociedade. O conhecimento científico especializado, baseado na busca de soluções padronizadas, diante do questionamento aos problemas presentes, já não se mostra mais adequado para as grandes cidades complexas, no atual mundo conectado e de fluxos rápidos, dotado de grandes incertezas. Constata-se, neste sentido, que a observação e estudo da realidade que busca mudança de padrões já não servem mais.

O enfoque interdisciplinar do estudo das cidades favorece uma análise holística e sistêmica dos diferentes

desafios e modalidades de respostas, para um conjunto de demandas urbanas específicas. A geografia se relaciona com a história, que se relaciona com o direito e outras disciplinas, mas que sobretudo, buscam aliar ao conhecimento científico, aquele vivenciado pelo cidadão no espaço da cidade, na geração de soluções criativas e adequadas às reais necessidades humanas em relação aos bens comuns, visto como um direito de todos.

Nesse contexto, o direito à cidade, visto como um direito de todos, por meio de uma governança colaborativa urbana - comuns - vem emergindo com o intuito de garantir um desenvolvimento urbano mais sustentável, humano e justo. Isto tem significado atender às necessidades de todos seus cidadãos e lhes propiciar qualidade de vida, mediante acesso adequado aos bens comuns na cidade. A garantia de referido direito de maneira equitativa e justa, em especial em relação à grande parcela da população mais vulnerável, resulta do direito dos interesses coletivos predominantes sobre aqueles meramente individuais, próprios de uma co-cidade.

Nesta nova versão da co-cidade, todos cidadãos, como partes diretamente interessadas, protagonizam, de forma colaborativa e criativa, a construção de um ambiente sadio e sustentável em favor de toda a sociedade urbana. Observa-se, assim, o processo democrático e o princípio da equidade.

Por fim, o trabalho leva à dedução de que é preciso fortalecer este processo de trabalho conjunto no processo de co-construção de uma governança

colaborativa urbana, de modo a possibilitar o usufruto equitativo dos bens urbanos na garantia do bem-estar coletivo, justiça social e da sustentabilidade urbana.

Referências

BAUWENS, M.; KOSTAKIS, O**. Manifeste pour une véritable économie collaborative:** vers une société des communs. Paris: Charles Leopold Mayer, 2017.

BENACH, N. Da desigualdade social à justiça espacial. *In:* CARLOS, A. F. A.; ALVES, G.; PADUA, R. F. (Org.). **Justiça espacial e o direito à cidade.** São Paulo: Contexto, p. 15-32, 2017.

BOLLIER, D. **The Growth of the Commons Paradigm:** understanding knowledge as commons: from theory to practice. (orgs) Charlotte Hess e Elinor Ostrom. MIT Press, 2011.

DANTOS, K.N. **As fontes do direito urbanístico e o papel do conselho das cidades. Direito Urbanístico:** fontes do direito urbanístico e o direito à cidade. (org.) Daniela Campos Libório. Belo Horizonte: Forum. 2020.

FORUM MUNDIAL URBANO. **Carta Mundial do Direito à Cidade.** Barcelona, 2004. Disponível em: <https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.4_Carta-Mundial-do-Direito-à-Cidade.pdf>. Acesso em: 5 out. 2023.

FOSTER, S.R.; IAIONE, C. The City as a Commons. **Yale Law and Policy Review**, v. 34, n. 2, 2016.

GUIMARÃES, A. A Ordem Jurídica Urbana e o Direito à Cidade: uma leitura sob o olhar da Constituição. *In:* LIBÓRIO, Daniela Campos, coord. **Direito Urbanístico, Fontes do direito urbanístico e o direito à cidade.** Belo Horizonte: Forum. 2020.

HARDIN, G. **The Tragedy of the Commons. Science**, v. 162, pp. 1.243-1.248, 1968.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes:** do Direito à Cidade à Revolução Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IAIONE, C. e NICTOLIS, E. **Urban Pooling. Fhordham Urban Law Journal.** Nova York, v. 44, n. 3, p. 665-701, 2017.

IAIONE, C. Governing the urban commons. **Italian Journal of Public Law**, v. 7, n. 1. 2015.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Nebli, 2001.

MORETTI, J.A. **A Terra Urbana e os Bens Comuns:** uso social e acesso à terra usucapião urbana coletiva e a teoria dos bens comuns. São Paulo: Dissertação Mestrado PUC-SP, 2015.

ONU (Organização das Nações Unidas). **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. ONU, 1948. Disponível em: <http://brasil.un.org/pt-br/91601-declaração-universal-dos-direitos-humanos>. Acesso em: 5 out. 2023.

ONU-Brasil (Nações Unidas no Brasil). **Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.** ONU-Brasil, 2022. Disponível em: <https:brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 5 out. 2023.

ONU-Habitat. **A Nova Agenda Urbana.** Nova York: ONU, 2016. Disponível em: <https://habitat3.org>. Acesso em: 5 out. 2023.

OSTROM, E. Reformulating the Communs. **Ambiente & Sociedade**, n. 10, 2002.

SAULE JÚNIOR, N. A relevância do direito à cidade na construção de cidades justas, democráticas e sustentáveis. *In:* SAULE JÚNIOR, Nelson. Org. **Direito Urbanístico:** vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: Safe, 2007.

GUIMARÃES, A. Ordem Jurídica Urbana e o Direito à Cidade: uma leitura sob o olhar da Constituição. *In:* LIBÓRIO, Daniela Campos, coord. **Direito Urbanístico, Fontes do direito urbanístico e o direito à cidade.** Belo Horizonte: Forum. 2020.

RAMOS, J. M. **The City as Commons:** a policy reader. Melbourne, Commons Transition Coalition, 2016.

SIMÕES, J; MACEDO, M. e BABO, P. **Elionor Ostrom:** Governar os Comuns. Portugal: Faculdade de Economia da Universidade de Porto, Mestrado em Economia e Política do Ambiente, 2011.

WEEK, D. Devolved Commons Governance for Cities. *In:* **Commons Transition Coalition, Melbourne.** Australia, 2016.

Capítulo 2

Capacidades Dinâmicas na construção da cidade como comuns

Dynamic Capabilities in the construction of a city as commons

Marcus Osório da Silva
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Resumo

O objetivo deste artigo foi proporcionar maiores reflexões a respeito da abordagem das capacidades dinâmicas na construção da cidade como comuns, no contexto do desenvolvimento territorial sustentável e das estratégias territoriais inteligentes. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa foi realizada em fontes secundárias, com base na coleta de material teórico e documental, a respeito das categorias apresentadas, para serem refletidas e apontadas suas correlações. O enfoque da teoria das capacidades dinâmicas visa estimular práticas coletivas participativas e comprometidas entre os sujeitos, com o propósito de construir e oferecer produtos e serviços inovadores de valor efetivo, além de otimizar aqueles já existentes, para superar desafios, alavancar o ecossistema inovador e consequentemente transformar sua realidade. Os estudos permitiram identificar e refletir sobre as características da teoria das capacidades dinâmicas, da cidade como comuns, do desenvolvimento territorial sustentável, bem como dos requisitos, atividades e dimensões da abordagem das cidades e territórios criativos e inteligentes, assim como as correlações estabelecidas entre estas categorias conceituais. Foram trazidas e apreciadas duas proposições de políticas públicas, uma do governo federal no Brasil, a "Carta Brasileira para as Cidades Inteligentes" e outra da Cepal/Nações Unidas para a América Latina e Caribe, "Desenvolvimento territorial sustentável e novas cidadanias: considerações sobre políticas públicas para um mundo em transformação".

Palavras-chave: Capacidades Dinâmicas. Cidade como comuns. Desenvolvimento Territorial Criativo.

Abstract

The objective of this article was to provide more reflections on the approach of dynamic capabilities in the construction of the city as a commons, in the context of sustainable territorial development and intelligent territorial strategies. As far as methodology is concerned, the research was carried out through secondary sources, based on the collection of theoretical and documental material, about the categories presented, to reflect on and point out their correlations. The dynamic capabilities theory approach has the purpose of stimulating participation and commitment to collective practices among subjects, so as to build and offer innovative products and services of effective value. It also aims to optimize existing ones in order to overcome challenges, leverage the innovative ecosystem and consequently transform its reality. The studies made it possible to identify and reflect on the characteristics of the theory of dynamic capabilities, the city as commons, sustainable territorial development, as well as the requirements, activities, and dimensions of the approach to creative and intelligent cities and territories, and the correlations established between these conceptual categories. Two public policy proposals were described and assessed, namely "Brazilian Charter for Smart Cities" from the Brazilian federal government and "Sustainable territorial development and new citizenships: considerations on public policies for a changing world" from ECLAC/United Nations for Latin America and the Caribbean.

Keywords: *Dynamic Capabilities. City as Commons. Creative and Innovative Territorial Development.*

Introdução

O adensamento populacional e a forte desigualdade social, em cidades com estruturas cada vez mais complexas, no atual mundo globalizado e interativo, vêm exigindo políticas públicas e ações com soluções mais ágeis, que possam atender uma grande diversidade de interesses e necessidades.

O termo "cidade inteligente" começou a ser utilizado desde o final da década de 1990, diante de iniciativas governamentais, buscando se beneficiar dos avanços das novas tecnologias digitais (Harrison; Donnelly, 2011). A implementação e mediação das tecnologias digitais foram inicialmente utilizadas na melhoria da oferta e integração de infraestruturas dos serviços públicos, assim como na maior transparência das ações governamentais e na instalação de infraestrutura digital favorecendo processos interativos entre pessoas, grupos e organizações. Os serviços de infraestrutura digital também foram utilizados para favorecer a interação entre as pessoas, comunidades e instituições públicas e privadas (Oliveira; Campolargo, 2015).

Estas iniciativas atraíram o interesse de empresas do ramo, na oferta de produtos e serviços e na gestão integrada da infraestrutura urbana, com apoio destas novas tecnologias. Este modelo inicial de cidade inteligente, também entendida como cidade mais competitiva em termos do empreendedorismo econômico, ficou conhecido por outros nomes, como

"cidade digital", "*cybercidade*" (Komninos, 2008).

Ainda que se reconheça a importância da presença das infraestruturas digitais na melhoria do desempenho da cidade, partiu-se do princípio que as tecnologias servem de suporte, mas a inteligência é reconhecidamente de natureza humana e, portanto, é ela que necessita ser valorizada na tomada de decisão política da cidade (Oliveira; Campo Largo, 2015). Com base nestes novos pressupostos, o modelo inicial de cidade inteligente com o suporte de tecnologias digitais sofreu avanços, numa transição para as chamadas "cidades inteligentes e humanas". As tecnologias digitais, neste novo modelo, passaram a ser pensadas apenas como facilitadoras de processos interativos abertos entre os setores do governo academia, empresas e sociedade civil. A inteligência coletiva de natureza humana que emerge destas interações, mediado por processos de aprendizagem, apresenta potencial para propiciar, de forma ágil e em tempo real, soluções inovadoras mais abrangentes e ajustadas às diversas situações e necessidades vivenciadas na cidade. Isso significa passar da condição de governo para aquela de governança colaborativa, que por implicar num ambiente de interação aberta e dialogada, tem sido abordada como um ecossistema de inovação. Neste modelo os cidadãos em seus espaços de vida são vistos como principais motores de mudanças, conforme assinalam Oliveira e Campo Largo (2015), motivo pelo qual os maiores desafios se iniciam na escala dos bairros. Isto atribui à governança uma característica não só

colaborativa como policêntrica, na tomada de decisões e implementação de políticas de desenvolvimento.

Para Iaione (2015), o novo modelo emergente de governança urbana colaborativa e policêntrica, que leva em conta as realidades vivenciadas nos bairros numa maior preocupação com bem-estar das pessoas, contribui na construção do conceito de cidade como comuns. Afinal esta forma de governança reflete o cuidado em relação ao compartilhamento dos interesses de quem habita a cidade, num melhor usufruto dos serviços de interesse comum.

O objetivo deste artigo foi proporcionar maiores reflexões a respeito da abordagem das capacidades dinâmicas na construção da cidade como comuns, no contexto do desenvolvimento territorial sustentável e das estratégias territoriais inteligentes.

Do ponto de vista metodológico, a pesquisa foi realizada com base na coleta de material teórico e documental em fontes secundárias, a respeito das categorias apresentadas, para serem refletidas e apontadas suas correlações.

O texto foi estruturado em quatro seções em sequência concatenada, de reflexões específicas a cada categoria apresentada, de modo a se trazer respostas ao objetivo proposto. Deste modo, no primeiro item foi abordado o conceito de capacidades dinâmicas desde suas origens e as características complementares adotadas posteriormente. A cidade como comuns foi o objeto de reflexões teóricas do segundo item. No terceiro

item, foi abordado o desenvolvimento territorial criativo e sustentável. Por fim, foram reflexões sobre estratégias territoriais inteligentes numa correlação com a cidade como comuns.

1. Capacidades dinâmicas

Ao longo do tempo, a mudança dos recursos e das habilidades organizacionais tem sido reflexo do resultado da renovação organizacional, determinada pelos processos de inovação. Na sobrevivência de um ambiente dinâmico, as capacidades dinâmicas são consideradas como elementos fundamentais (Wang, 2016). Elas favorecem a capacidade de inovação nos ambientes organizacionais (Teece *et al.*, 1997). As capacidades dinâmicas em processo de inovação já vinham sendo desenvolvidas para ampliar a competitividade das organizações (Breznick; Hisrich, 2014).

A teoria das capacidades dinâmicas tem como principal foco a compreensão do modo como as organizações reagem ao dinamismo, ao longo do tempo, por sua capacidade de criar, integrar, recombinar e economizar recursos (Eisenhardt; Martin, 2000). Seu estudo destaca o papel do dinamismo do ambiente organizacional, por meio da integração de suas rotinas, processos ou outras competências, de modo a atingir novas configurações em termos de recursos e capacidades (Ambrosini; Bowman; Collier, 2009; Helfat; Peteraf, 2003; Helfat; Winter, 2011).

A expressão “Capacidades Dinâmicas” refere-se à tradução da expressão originaria da língua inglesa: *Dynamic Capabilities*. O substantivo *capability* significa a capacidade ou o poder de se fazer algo por meio do uso de competências e habilidades (*Cambridge Dictionary*). Uma organização já pode contar com certa capacidade instalada, mas que só poderá produzir resultados quando contar com pessoas dotadas de habilidades e competências para poder atuar em seu contexto, para fazer uso de rotinas institucionalizadas (Meireles; Camargo, 2014). Já o adjetivo *dynamic* expressa a natureza de mudanças contínuas, eventualmente estimuladas por fortes e novas ideias que induzem transformações nas capacidades (*Cambridge Dictionary*).

Estas capacidades dinâmicas, segundo Teece (2007, 2009) precisam ser consideradas num mundo cada vez mais globalizado e dinâmico, nos quais a mudança tecnológica acontece de maneira rápida e sistêmica. A manutenção das organizações no atual mundo complexo e dinâmico, conforme afirmado por Teece *et al.* (1997) e Teece e Pisano (1994), exige um desenvolvimento pensado com base em recursos estratégicos e competências internas.

As mudanças no ambiente das organizações exigem uma regeneração da sua base de recursos e competências para garantir sua sobrevivência e sustentabilidade, bem como manter a sua performance e desempenho econômico diferenciado. Antecipar essas mudanças pode garantir as possibilidades de permanência ou continuidade da organização. A teoria

das capacidades dinâmicas busca fornecer uma explicação de como as organizações podem agir para reconfigurar sua base de recursos e competências, de forma proativa ou reativa, mesmo diante de situações de incertezas, e da degradação da sua base de recursos (Vasconcelos; Cyrino, 2000).

A capacidade de reprodução do conjunto das rotinas e dos processos organizacionais, para Winter (2003) é inerente ao seu processo evolucionário e é explicitada pela sua trajetória. As rotinas e os processos são estabelecidos por meio da estrutura organizacional e são articulados pelos níveis de aspiração percebidos e compartilhados por seus membros integrantes. A capacidade dinâmica desses aspectos corresponde à habilidade em quebrar, ou redistribuir, rotinas e estruturas em relação à sua cadeia de valor, à sua relação com seus fornecedores e seus clientes.

De acordo com Teece (2007, 2009) as capacidades dinâmicas, diante de possíveis ameaças e oportunidades proporcionadas no atual mundo globalizado, são organizadas em três dimensões. A primeira dimensão diz respeito à capacidade de detecção (*sensing*), entendida como a capacidade de perceber e explorar oportunidades e ameaças no ambiente externo, para compreender a demanda latente, que leve a mobilizar e adequar os recursos requeridos. A segunda é a capacidade de apreensão (*seizing*), relativa à capacidade de apreender as oportunidades existentes, para que se possa aprimorar as competências tecnológicas e ativos complementares, visando a integração de recursos existentes na criação e captura do valor das

oportunidades. Por fim, a terceira capacidade é a da reconfiguração (*reconfiguring*), considerada chave para a sustentabilidade da organização, que busca manter competências por meio da melhoria, da combinação, proteção, e, quando necessário, da reconfiguração dos ativos tangíveis e intangíveis da organização.

Nesta mesma linha de raciocínio, Wang e Ahmed (2007) destacaram três tipologias, como elementos integrantes das capacidades dinâmicas: (a) capacidade adaptativa, ou seja, a habilidade de identificação e de capitalização das oportunidades emergentes no mercado; (b) capacidade absortiva, a habilidade em reconhecer o valor de novas informações externas, as assimilar e aplicar para fins comerciais; e (c) capacidade de inovação, isto é, a habilidade de desenvolvimento de novos produtos e mercados por meio da orientação do alinhamento estratégico para comportamentos e processos de inovação.

A estas três dimensões, no entanto, foram sendo acrescentados novos atributos para se definir as capacidades dinâmicas numa organização. Meireles e Camargo (2014) identificaram nas novas definições atribuídas às capacidades dinâmicas em diversos autores pesquisados, três componentes: (a) conjunto de comportamentos, capacidades e habilidades (individuais e organizacionais); (b) rotinas e processos; e (c) mecanismos de aprendizagem e governança do conhecimento.

Mecanismos de aprendizagem e governança do conhecimento são considerados por Meireles e Camargo

(2014) elementos chave para a sustentação das capacidades dinâmicas. Correspondem aos processos de integração de *know how* externo, aprendizagem, compartilhamento e integração de conhecimento, bem como de manutenção e monitoramento das propriedades intelectuais, entre outras questões relacionadas ao desenvolvimento do modelo de negócio. Zollo e Winter (2002) apresentam um modelo de sistematização do processo de desenvolvimento das capacidades dinâmicas a partir de um modelo evolucionário do conhecimento, a partir do qual o conhecimento organizacional prossegue um padrão evolutivo baseado no tripé variação – seleção – retenção do paradigma evolucionário clássico (Meireles; Camargo, 2014).

As capacidades dinâmicas no ambiente da organização têm sido interpretadas como sendo o resultado da união do conjunto de comportamentos e habilidades de mudança e inovação, do conjunto de rotinas e processos organizacionais, com o apoio dos mecanismos de aprendizagem e governança do conhecimento. A identificação das capacidades dinâmicas pode ser realizada por meio de um conjunto de indicadores, como os sugeridos por Meireles e Camargo (2014): geração de ideias e introdução de rupturas no mercado; mudanças organizacionais; inovação e desenvolvimento de novos mercados, entre uma variedade de modelos de avaliação empregados empiricamente na literatura.

Na abordagem de Bulgacov e Takahashi (2019), as rotinas e práticas adotadas resultam de um conjunto de

capacidades, cujos mecanismos podem ou não gerar condições para se criar condições contínuas na melhoria das capacidades. Para isso, consideram como cerne na proposição das capacidades dinâmicas, que as organizações procurem manter uma combinação adequada entre seu nível de desempenho interno e o relacionamento com todos os integrantes do ambiente no qual se insere (fornecedores, consumidores, entre outros).

Esta abordagem atual e de natureza sistêmica, em que se considera o ambiente interno e externo da organização para manutenção de suas capacidades dinâmicas, foi fortalecida por Oberg e Alexandre (2018). Estes autores consideram relevante as capacidades dinâmicas neste sistema de inovação aberta, em que os processos de relacionamento interativo se dão em forma de parceria e que geram criação, negociação, cooperação no desenvolvimento de produtos e serviços. O mais fundamental neste processo, segundo os autores, é a capacidade de traduzir e assimilar o fluxo de conhecimento gerado neste processo.

Outro componente mais recente a respeito das capacidades dinâmicas é resiliência organizacional, trazida por Ducheck (2020), para aprender a lidar com eventos inesperados que possam ameaçar a organização. A autora define resiliência organizacional como sendo a "capacidade de resposta eficaz a eventos diversos" (Ducheck, 2020, p. 17). Ainda que o interesse acadêmico já seja grande em relação à resiliência organizacional, de acordo com o autor, este conceito ainda se encontra em sua fase inicial. Para ela, a diante de eventos inesperados,

a resiliência organizacional se traduz numa meta-capacidade que pode se manifestar em três estágios: (a) capacidade de antecipar eventos; (b) capacidade de enfrentá-los; (c) capacidade de se adaptar a eles. A capacidade de antecipar eventos se traduz na capacidade de observar desenvolvimento no âmbito interno e externo, procurando identificar situações críticas e ameaças potenciais. A capacidade de enfrentar eventos, considerada básica, supõe a maneira de lidar com os eventos depois de manifestados, e implementar soluções. Já a capacidade adaptativa implica nos ajustes que se seguem aos eventos, demonstrando capacidade de se recuperar, de modo a evitar consequências negativas à organização (Ducheck, 2020).

2. Cidade como comuns

A concepção da cidade como comuns, conforme os princípios de Ostrom (1990), tem sido atualmente abordado como governança urbana com o desafio de assegurar a transformação qualitativa do futuro das comunidades. Ao integrar a abordagem das capacidades dinâmicas nas estratégias de governança urbana, é possível enfrentar efetivamente os desafios urbanos e promover a construção de cidades mais justas, sustentáveis e inclusivas, através do desenvolvimento de habilidades adaptativas, da gestão participativa dos recursos urbanos e da promoção da equidade social e ambiental.

Iaione e de Nictolis (2017) argumentam que as

cidades são vistas como comuns, quando dotadas de espaços compartilhados e colaborativos, onde os cidadãos têm o direito de participar ativamente na tomada de decisões e na criação de políticas públicas.

A cidade abordada como comuns pressupõe o compartilhamento de recursos, espaços e serviços e o gerenciamento coletivo executado pelos cidadãos (Ramos, 2016). O compartilhamento permite que várias pessoas usem e aproveitem os mesmos recursos e serviços, em vez de cada indivíduo ter que adquiri-los de forma exclusiva, reduzindo a necessidade de duplicação e maximizando a eficiência do uso. Por outro lado, o gerenciamento coletivo executado pelos cidadãos refere-se a um modelo de gestão em que os próprios cidadãos de uma comunidade ou cidade participam ativamente na tomada de decisões e na administração de recursos e serviços públicos. Dependendo da cultura e do contexto específico de cada comunidade, essa participação pode ser realizada de diferentes maneiras, no entanto o seu objetivo é promover a responsabilidade compartilhada, aumentar a capacidade de autogestão da comunidade e fortalecer o senso de pertencimento e cooperação entre os cidadãos. Além disso, ele pode levar a soluções mais adaptadas às necessidades locais e contribuir para o desenvolvimento sustentável e a construção de comunidades mais resilientes e inclusivas.

Comuns deve responder pelas diversas formas de manifestação de governanças urbanas dos chamados bens-comuns da cidade, estes entendidos como sendo recursos tanto físicos como imateriais dos quais os habitantes de uma cidade dependem mutuamente para

garantir sua sobrevivência e bem-estar (Ramos, 2016). Podem se incluir entre os bens comuns com existência física, a habitação, transporte, espaços públicos, infraestrutura de serviços de energia, água, comunicação. Nesse sentido, a participação ativa dos cidadãos, a transparência na tomada de decisões e a prestação de contas dos governantes são elementos fundamentais para a garantir que as políticas e projetos sejam orientados pelas necessidades e aspirações da comunidade, resultando em uma cidade mais justa, inclusiva e sustentável (ONU-Habitat, 2015).

O Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), o Banco Mundial e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) indicam diversas diretrizes gerais sobre como lidar com cada uma dessas áreas, entre as quais destacam-se: (a) acesso equitativo à moradia adequada para todos os cidadãos. Implementação de políticas que incentivem a construção de moradias acessíveis, o desenvolvimento de projetos habitacionais inclusivos e a regulação do mercado imobiliário para evitar a especulação e a gentrificação; (b) promoção de um sistema de transporte eficiente, seguro e sustentável. Investimentos em transporte público de qualidade, desenvolvimento de ciclovias e calçadas, promoção da mobilidade ativa e compartilhada, além de incentivos para reduzir o uso de veículos particulares; (c) criação e manutenção de espaços públicos inclusivos, acessíveis e bem planejados, que promovam a interação social, o lazer, a cultura e o bem-estar da comunidade; (d) transição para fontes de

energia limpa e renovável, visando a redução das emissões de gases de efeito estufa e o combate às mudanças climáticas. Elaboração de políticas de eficiência energética, incentivos para energias renováveis e planejamento urbano que promova a geração distribuída de energia; (e) acesso equitativo a água potável e saneamento básico para todos os habitantes. Políticas de proteção e preservação dos recursos hídricos, investimentos em infraestrutura de tratamento de água e esgoto, além de programas de conscientização sobre o uso responsável da água; (f) desenvolvimento de infraestrutura resiliente, como estradas, pontes, redes de distribuição de energia e telecomunicações, além de investimentos em tecnologias inteligentes que melhorem a qualidade de vida e a eficiência dos serviços urbanos. Planejamento e gerenciamento da infraestrutura de forma a atender às necessidades da população, considerando o crescimento urbano sustentável.

A governança da cidade como comuns deve envolver a participação ativa dos cidadãos, a transparência na tomada de decisões e a prestação de contas dos governantes. Isso garante que as políticas e projetos sejam orientados pelas necessidades e aspirações da comunidade, resultando em uma cidade mais justa, inclusiva e sustentável.

A cidade como comuns, portanto dotada de espaços coletivos cujos bens-comuns são gerenciados de forma colaborativa e democrática, apresenta implicações políticas, sociais e econômicas significativas (Ramos, 2016). A participação ativa dos cidadãos na

tomada de decisões fortalece a democracia local e, ao descentralizar o poder e a autoridade, é possível promover a inclusão e reduzir as desigualdades políticas, pois diferentes grupos e comunidades passam a ter influência nas decisões que afetam suas vidas. A gestão dos bens comuns urbanos incentiva a formação de redes e comunidades locais engajadas na tomada de decisões, fortalecendo os laços sociais e a coesão comunitária. O acesso igualitário aos bens comuns da cidade auxilia no combate às desigualdades sociais e à exclusão, garantindo que todos os cidadãos possam usufruir dos benefícios da cidade. Ao promover práticas sustentáveis, como a agricultura urbana, a mobilidade sustentável e a conservação dos recursos naturais, a gestão colaborativa dos bens comuns urbanos enfatiza a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente. O surgimento de modelos econômicos colaborativos, como cooperativas e empreendimentos coletivos, entre outros modelos de negócios, podem promover a economia local; gerar empregos, especialmente em setores como agricultura urbana, energia renovável e economia circular; ajudar a reduzir os custos associados à manutenção e operação dos espaços públicos, ao encontrar soluções mais eficientes e sustentáveis, reduzindo a dependência de recursos externos, por meio da participação ativa dos cidadãos, além de incentivar a inovação e a criatividade na utilização dos espaços públicos, como em projetos de parques comunitários, hortas urbanas e espaços culturais coletivos, gerando novas oportunidades econômicas e melhorando a qualidade de vida.

A transição para um modelo de cidade como

comuns constitui-se num processo desafiador. Significa um modo de reconhecê-la como um recurso coletivo numa forma de gestão inclusiva, sustentável e equitativa, priorizando-se o bem-estar de todos os seus habitantes (Ramos, 2016). Para facilitar essa transição, é necessário implementar políticas e estratégias abrangentes com a participação ativa dos cidadãos. Este engajamento da sociedade possibilita garantir de forma mais efetiva o acesso a serviços básicos a todos, tais como moradia, educação, saúde e transporte, com maior inclusão social e equidade. Neste processo, a mediação de tecnologias inteligentes pode trazer importantes contribuições, ao garantir, entre outros, maior abrangência, agilidade e velocidade às ações.

É fundamental que governos, comunidades locais, organizações da sociedade civil e setor privado trabalhem em conjunto, compartilhando responsabilidades e colaborando para implementar as políticas e estratégias necessárias (Iaione, 2017). Somente por meio de uma abordagem colaborativa e comprometida será possível transformar as cidades em espaços onde todos possam viver de forma digna, saudável e próspera.

A abordagem das capacidades dinâmicas pode desempenhar um papel fundamental no processo de transição para um modelo de cidade vista como comuns. Os micro-fundamentos das capacidades dinâmicas se concentram na capacidade das organizações se adaptarem e se renovarem constantemente em resposta a mudanças no ambiente, permitindo-lhes atingir seus objetivos estratégicos a longo prazo (Meireles; Camargo,

2014). Ao aplicar essa abordagem à gestão estratégica de cidades, o aprendizado organizacional, a capacidade de inovação, a cooperação e a colaboração, a flexibilidade e adaptabilidade, bem como a liderança e a governança participativa podem ser considerados como elementos-chave que permitem uma transição mais eficaz para um modelo de cidade como comuns. Por outro lado, é fundamental, conforme assinalado por Bulgacov e Takahashi (2019) e Öberg e Alexandre (2018), capacidades dinâmicas impulsionadas por meio de uma conexão direta e via parcerias, do ambiente interno com o ambiente externo à organização.

3. Desenvolvimento territorial, criativo e sustentável

O desenvolvimento territorial, de natureza sistêmica, envolve interações entre diversas partes interessadas, que se organizam por meio de governanças colaborativas, portanto, como comuns. Implica numa dinâmica integrada de natureza multidimensional, por abranger relações estabelecidas entre as dimensões econômicas, sociais e ambientais em cada lugar em que se manifesta. As diversas redes interativas construídas socialmente pelos cidadãos, ou sistemas territoriais, manifestam-se de forma específica em diferentes realidades vivenciadas (CEPAL, 2022).

O desenvolvimento territorial implica na dinâmica mantida por estas diversas iniciativas individuais e coletivas em rede, que se manifestam na complexidade da estrutura da sociedade. A ideia central tem sido a de

buscar resolver os problemas sociais, não mais de forma padronizada e sim, no atendimento às necessidades específicas dos distintos territórios que estes se manifestam.

No contexto atual, as estratégias do desenvolvimento territorial têm sido mediadas, na atual Era do Conhecimento, por tecnologias digitais que facilitam a interação e os processos de aprendizagem coletiva. A construção do conceito de território inteligente e criativo parte desta "arquitetura" constituída por redes de integração e de suas "potencialidades" em proporcionar soluções criativas para poder inovar. Mas, além deste esforço sistêmica de integração, é necessário um conjunto de condições favoráveis ao investimento e a atividades de suporte, que viabilizem a implementação deste modelo de gestão urbana integrada voltada a um melhor desempenho das cidades (Fernandes, 2008).

O desenvolvimento do território criativo tem sido estimulado por processos de articulação entre as pessoas, num compartilhamento do conhecimento. Conforme pontua Gúsman (2013), a construção de soluções inovadoras, neste caso, emerge sob forma de conhecimento específico o lugar em se manifesta. Elas emergem, com base numa inteligência coletiva, construída de forma sistêmica, por processos de aprendizagem, em que os conhecimentos específicos resultantes ficam enraizados nas pessoas e no local.

A inteligência coletiva, que emerge das conexões sociais por meio de redes abertas, segundo Pierre Lévy

(2003), é potencializada pela densidade e diversidade de integrantes no processo. Este processo de compartilhamento de conhecimentos ainda é fortalecido, quando mediados por tecnologias digitais. O ciberespaço permite que os integrantes da rede se mantenham conectados, independentemente do local geográfico em que se situam (Lévy, 2003).

Um sistema territorial, neste caso, não se define por sua escala, mas por seu modo de organização em rede e pela forma como seus participantes interagem e se coordenam por meio de sistemas de governança, ou comuns. Por buscarem soluções criativas a seus problemas e necessidades específicas, por meio da cultura local, aprendizagem coletiva e com base nos recursos disponíveis, os conhecimentos produzidos acabam sendo dotados de características diferenciadas (Pecqueur, 2000). O desenvolvimento territorial sustentável implica em ativar os recursos locais específicos, agregando-lhes valores com base em sua identidade específica e princípios de sustentabilidade (Denardin, 2016).

Na área urbana, também é fundamental valorizar as especificidades típicas dos diferentes sistemas territoriais construídos e suas potencialidades para participar de soluções co-criativas em processos de inovação urbana. O paradigma da cidade criativa tem sido fundamental para encorajar a adoção de variados roteiros de políticas conduzidos pela cultura e implementados nos últimos anos. Aproveitar o potencial combinado de cultura e criatividade tem provado ser eficaz para capacitar comunidades, atrair talentos,

promover a inclusão de bens e indústrias culturais altamente localizadas, além de estimular a inovação na economia geral (Montalto; Sacco; Saisana, 2022).

O modelo de cidade inteligente e humana, abordada por Oliveira e Campolargo (2015), começou a ganhar adesão junto a diversos municípios europeus, no enfrentamento de diversos desafios, com a implementação de sistemas de governança baseadas em ecossistemas de inovação. Por meio de diálogos com os cidadãos, na identificação dos principais problemas e necessidades vivenciadas em seus próprios locais de vida, buscou-se criar estratégias de co-criação e co-produção de serviços. Neste caso, o engajamento dos cidadãos e o ambiente de confiança estabelecido nesta conexão têm sido considerados essenciais. Os autores chamam atenção para Projeto Meu Bairro (MyNeighbourhood), implantado em Lisboa, Milão, Aalborg e Birmingham, com apoio da União Europeia. Seus princípios foram adotados mais recentemente como boas práticas pela ONU-Habitat em 2023. Eles se baseiam em estratégias transformadoras, por meio de governanças colaborativas estabelecidas sob forma de Laboratórios Vivos (*Living Labs*), buscando partir das visões de moradores, nas relações sociais por eles estabelecidas em distintos bairros da cidade. Neste processo, procura-se identificar os principais desejos, interesses e necessidades, ao mesmo tempo em que os cidadãos são engajados em projetos de co-criação e co-construção das soluções mais ajustadas. A mediação das tecnologias digitais é considerada importante, mas não fundamental para este processo.

4. Estratégias territoriais inteligentes na abordagem da cidade como comuns

As estratégias territoriais inteligentes, baseadas nos princípios do comuns urbano, levam em conta o protagonismo dos integrantes das redes abertas de construção social, na cocriação de soluções criativas para seus problemas específicos de desenvolvimento, facilitadas pelos processos de interações sociais e com o espaço de vivência, dotados de governança de natureza colaborativa.

No Brasil, a política de desenvolvimento urbano, de acordo com o previsto no artigo 182 da Constituição Federal, tem como objetivo o ordenamento do "pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e garantir o bem-estar de seus habitantes" (BRASIL, 1988). A função social é cumprida apenas quando se atende os direitos da população de forma justa, igualitária e democrática, de forma sustentável, econômica, social e ambientalmente em favor de todos que vivem ali. Garcia e Bernadi (2008) identificam três grupos de funções sociais: funções urbanísticas (habitação, trabalho, lazer e mobilidade); de cidadania (educação, saúde, segurança e proteção); e de gestão (prestação de serviços, planejamento, preservação do patrimônio cultural e natural e sustentabilidade urbana). Já o bem-estar humano, na forma como vem sendo interpretado, se revela, quando a melhoria da qualidade de vida da população é ampliada e atinge a toda sociedade civil, mediante acesso aos bens e serviços fundamentais para

garantir a sobrevivência e o bem-estar, tais como garantia do direito à moradia e a terra urbanizada, ao transporte e mobilidade urbana, saneamento ambiental, equipamentos públicos de saúde, educação, cultura e lazer. O desenvolvimento humano e o bem-estar urbano, no entanto, têm sido definidos por meio de diferentes formatos e medidos de diversas maneiras diversas. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) e o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) são exemplos de indicadores empregados para avaliação do bem-estar, por meio de um conjunto sistematizado de características (Menezes; Possamai, 2015).

No Brasil, de acordo com o Estatuto da Cidade, criado por meio da Lei Federal 10.257/01, o Plano Diretor é considerado o principal instrumento utilizado na concretização das políticas de desenvolvimento urbano, por meio do qual se busca garantir as funções sociais e o bem-estar humano. O Plano Diretor foi considerado obrigatório para cidades com as seguintes características: (a) com mais de vinte mil habitantes; (b) integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; (c) onde o poder público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no §4o. do art. 182 da Constituição Federal; (d) integrantes de áreas de especial interesse turístico; (e) inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; (f) e inclusas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos; conforme disposições dos

artigos 40 e 41 do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

No Brasil, a "Carta Brasileira para Cidades Inteligentes" foi elaborada para substituir o anterior Programa de Cidades Digitais e, ao mesmo tempo, trazer uma agenda pública para a transformação digital das cidades (Sousa Júnior; Przeybilovicz; Lacerda; Costa, 2021).

A interpretação dos objetivos e proposições da Carta oficial, prescinde de contextualização durante seu processo de elaboração. De um lado, o documento contou com a participação da Secretaria de Telecomunicações do Ministério de Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (Setel/MCTIC), com fortes compromissos em consolidar os avanços em relação à transformação digital no país, já anteriormente definidos por políticas governamentais. De outro, nota-se que esta proposição procurou se associar à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), que ainda se encontrava em fase de formulação. O documento oficial foi precedido de consulta pública.

Em 2019 foi elaborado o primeiro documento pelo governo federal, colocado em apreciação sob forma de consulta pública. Naquele ano e até 2020, foram realizadas quatro oficinas a pessoas, instituições especializadas, organizações da sociedade civil, além de escutas internacionais com prefeitos e especialistas. O processo de consulta também possibilitou a manifestação de uma rede aberta a pessoas, instituições especializadas e organizações da sociedade civil, intitulada "Comunidade da Carta Brasileira para Cidades

Inteligentes". Posteriormente a esta fase da consulta, a Carta foi lançada oficialmente pelo governo federal em dezembro de 2020, com o propósito de se constituir uma "agenda pública para a transformação digital nas cidades brasileiras" (BRASIL, 2020, p. 2).

Uma síntese das proposições obtidas durante a fase da consulta pública veio compor a declaração, intitulada "Cidades Inteligentes que Queremos", publicada no início do documento oficial, que revelam diversos princípios de uma política para a cidade como comuns. Elas foram organizadas em onze itens, colocadas aqui ainda de forma mais sintetizadas: (1) cidades diversas e justas; (2) cidades agradáveis para viver e conviver a serviço do bem-comum e das pessoas com melhor qualidade de vida, que respeitem a autonomia, dignidade humana e direitos coletivos; (3) cidades conectadas e inovadoras, que fazem uso de tecnologias de comunicação e informação para soluções inovadoras e integradas e serviços públicos eficientes, embora se entenda que existem outras formas de se conectar e inovar além da tecnologia digital; (4) cidades inclusivas, dotadas de governança aberta e transparente, com engajamento das pessoas de forma ampla e colaborativa nas decisões sobre o próprio destino, e, ainda, cidades mais acolhedoras e acessíveis a todas as pessoas; (5) cidades seguras, resilientes e autorregenerativas, com capacidade para solucionar conflitos e problemas ambientais e sociais, de estarem preparadas para responder prontamente aos diversos desafios e garantir acesso aos serviços essenciais em todas circunstâncias; (6) cidades economicamente férteis, passíveis de

promover o desenvolvimento econômico e social de forma sustentável, em acordo ao seu estágio tecnológico e em respeito às pessoas de todas as idades, classes sociais, gêneros e raça com o ambiente; (7) cidades ambientalmente responsáveis, que saibam fazer uso eficiente dos recursos naturais, com soluções adequadas às características locais, visando conservação ambiental, da saúde e bem-estar das pessoas, capazes de ampliar sua capacidade de resiliência; (8) cidades articuladoras de diferentes noções de tempo, por levar em conta o ritmo de transformação digital adequado a cada pessoa, assim como a realidade e localidade vivenciada coletivamente, capazes de preservar e promover seu patrimônio material e imaterial com conexões de identidade, que consigam promover o encontro e o convívio social e comunitário; (9) cidades articuladoras de diferentes espaços, com base nos diversos territórios integrados manifestados localmente, que se conectam com outros espaços, cidades e de forma multiescalar, que saibam aprender com o conhecimento local e com a população, buscando promover o desenvolvimento local; (10) cidades conscientes, na qual se saiba atuar de forma reflexiva e fazer uso responsável e integrado das informações produzidas em acordo com cada contexto e capacidades locais; (11) cidades atentas e responsáveis, em que a inteligência e as dinâmicas possam se manifestar por meio de gestão adotada em sistemas de governança (BRASIL, 2020).

Neste contexto de preocupação com os avanços da transformação digital e a participação da comunidade, buscou-se uma definição específica de cidades

inteligentes para o Brasil, que embora tentasse contemplar ideias propostas durante a consulta pública, procurou se manter mais fiel aos compromissos com a transformação digital:

> são cidades comprometidas com o desenvolvimento urbano e a transformação digital sustentáveis, em seus aspectos econômico, ambiental e sociocultural, que atuam de forma planejada, inovadora, inclusiva e em rede, promovem o letramento digital, a governança e a gestão colaborativas e utilizam tecnologias para solucionar problemas concretos, criar oportunidades, oferecer serviços com eficiência, reduzir desigualdades, aumentar a resiliência e melhorar a qualidade de vida de todas as pessoas, garantindo o uso seguro e responsável de dados e das tecnologias da informação e comunicação (BRASIL, 2020, p. 26).

Os oito objetivos estratégicos estabelecidos revelam este forte compromisso do governo com a transformação digital nas políticas estabelecidas para as Cidades Inteligentes no Brasil: (1) Integrar a transformação digital nas políticas, programas e ações de desenvolvimento urbano sustentável, respeitando as diversidades e considerando as desigualdades presentes nas cidades brasileiras; (2) Prover acesso equitativo à internet de qualidade para todas as pessoas; (3) Estabelecer sistemas de governança de dados e de tecnologias, com transparência, segurança e

privacidade; (4) Adotar modelos inovadores e inclusivos de governança urbana e fortalecer o papel do poder público como gestor de impactos da transformação digital nas cidades; (5) Fomentar o desenvolvimento econômico local no contexto da transformação digital; (6) Estimular modelos e instrumentos de financiamento do desenvolvimento urbano sustentável no contexto da transformação digital; (7) Fomentar um movimento massivo e inovador de educação e comunicação pública para maior engajamento da sociedade no processo de transformação digital e de desenvolvimento urbano sustentável; (8) Construir meios para compreender e avaliar, de forma contínua e sistêmica, os impactos da transformação digital nas cidades.

A "Carta Brasileira para Cidades Inteligentes" traz um compromisso no auxílio ao processo de compreensão dos impactos e as potencialidades da transformação digital em cada cidade, além de auxiliar na tomada de decisão sobre os caminhos, levando em conta a visão de futuro definida em cada localidade.

No entanto, o Relatório da Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (CEPAL) das Nações Unidas, sob organização de Morales, Pérez, Riffo e Williner (2021), propõe novas políticas públicas pautadas no desenvolvimento territorial sustentável aos países latino-americanos e do Caribe, cujas proposições trazem um compromisso de avanço para a cidade como comuns. A finalidade das novas políticas é construir sociedades mais justas e sustentáveis e se considera o sistema territorial como estratégia chave para esta proposição, abordada num modelo de cidade concebida

como comuns. Cada sistema responde por uma identidade particular, construída por relações sociais, sendo dotado de governança e dinâmicas próprias para dar respostas a seus problemas. São considerados sistemas complexos, de natureza multidimensional, que podem se conectar entre si e se manifestar em escalas mais amplas. Portanto, se devidamente contemplados em suas necessidades e integrados no espaço da cidade, favorecem maior consolidação entre Governo e Sociedade Civil.

De acordo com Morales, Pérez, Riffo e Williner (2021), não tem sido mais suficiente permanecer com as estratégias utilizadas pela chamada nova gestão pública, que ainda guardam princípios positivistas. Estas ainda permanecem muito centradas em procedimentos técnicos e desenvolvimento de competências na oferta dos serviços, definidas de cima para baixo e de forma padronizada, como forma de garantir a boa qualidade das políticas públicas. Constata-se cada vez mais a necessidade em gerar novos modelos de serviço público, pautados em critérios mais democráticos, de modo a contemplar as reais necessidades de quem habita distintos lugares da cidade. Neste sentido, no lugar da simples racionalidade técnica e econômica de natureza individual é necessário avançar para um tipo de racionalidade estratégica de interesse e valor público. Isso implica, sobretudo, em diálogos que propiciem a construção de valores baseados em interesses compartilhados. Mais do que se voltar à sociedade como uma consumidora de serviços dotados de padrões técnicos elevados, é fundamental que estes contemplem

as necessidades específicas dos cidadãos, em seus distintos lugares de vida e de acordo com o princípio da equidade. Mais do que catalisar forças do mercado, tem sido fundamental promover negociações coletivas, incluindo governo, universidades, empresas, com forte engajamento da sociedade civil, por meio de ecossistemas de inovação, organizados sob forma de governanças colaborativas.

Visto assim, o modelo de interações envolvendo universidade-indústria-governo, no formato do modelo de Hélice Tríplice, proposto por Etzkowitz e Leydesdorff (1995), que vinha sendo considerado chave para auxiliar os processos de inovação e empreendedorismo baseados no conhecimento, já não é mais suficiente. Este modelo, de natureza competitiva e neoliberal, ainda se concentra numa racionalidade de natureza técnica e econômica. Nele, conforme colocado por Etzokowitz e Leydesdorff (1995), a universidade atua mais fortemente no desenvolvimento do conhecimento científico e técnico, para proporcionar soluções criativas. A empresa responde pela implementação das inovações e lucram com isso. O governo responde por políticas públicas voltadas ao financiamento e minimização das dificuldades para esta implementação, assim como para o desenvolvimento da cultura de inovação (Etzokowitz e Leydesdorff, 1995).

O modelo mais recente de governança, proposto pelos adeptos dos ecossistemas de inovação de natureza mais aberta e democrática em seus processos interativos na priorização de políticas de interesse público, apresenta o formato de Hélice Quádrupla, com o

engajamento da sociedade civil (Leydesdorff; Park; LengyelL, 2014). Na abordagem de Carayannis e Campbel (2022), neste modelo de governança a participação da sociedade civil representa a base do processo cocriativo para soluções capazes de contemplar diferentes necessidades. Este novo modelo se mostra mais propício à elaboração de políticas urbanas mais democráticas, inclusivas e resilientes. Visto neste formato, a política pública se revela muito mais como um processo, no qual os cidadãos participam desde a preparação dos processos decisórios, estendendo-se, inclusive, ao processo de implementação das soluções co-criadas.

No modelo de governança colaborativa de natureza democrática, segundo Morales, Pérez, Riffo e Williner (2021), as estratégias do desenvolvimento territorial se fundamentam numa abordagem da cidade como comuns. Neste caso, leva-se em consideração os diversos sistemas territoriais manifestados na cidade, dotados de governanças e dinâmicas próprias na condução do local de vida. Conforme assinalam os autores, importante considerar que cada território se constitui num espaço de interações, que se revela de forma integrada como lugar único e específico, sendo necessário interpretá-lo em sua complexidade. Neste caso, as decisões são dotadas de maior efetividade com relação aos rumos desejados, quando os integrantes do sistema já tenham construído a imagem do "nós", como um sujeito coletivo.

No modelo de governança colaborativa, com forte engajamento da sociedade civil se manifesta uma cultura de desenvolvimento da cidade centrada em comuns

(Morales, Pérez, Riffo e Williner, 2021). Neste modelo procura-se construir uma visão de comuns, de natureza coletiva e participativa, mediante coordenação baseada na colaboração e reciprocidade. A construção desta cultura, segundo os autores, se manifesta de forma gradual e multidirecional e exige muito esforço de aprendizagem entre os integrantes. O conceito de comuns trabalhado pelos autores, abordado por Dardot e Laval (2015), é visto como princípio de organização e forma de governar, que sustenta a atividade política. Por meio deste princípio político, busca-se reunir participantes diversos, capazes de desenvolver regras de forma conjunta, para poder atuar mediante interesses compartilhados. Parte-se do princípio que cada integrante ou grupo conta com capacidades, trajetórias e histórias próprias de um espaço específico, construídas com múltiplas lógicas. De forma deliberada, os participantes tomam decisões de forma coletiva, baseadas naquilo que coletivamente consideram justo.

Com relação às capacidades dinâmicas de uma governança colaborativa desta natureza, na atual condição dada pelo mundo, em que se precisa tomar decisões diante de problemas e eventos inesperados, Morales, Pérez, Riffo e Williner (2021), reforçam a relevância em valorizar mecanismos de resiliência organizacional apontados por Ducheck (2020).

Considerações Finais

Ao longo deste artigo, explorou-se a abordagem das capacidades dinâmicas no contexto da governança

colaborativa, que compõe uma cidade como comuns. No âmbito do desenvolvimento territorial sustentável e das estratégias territoriais inteligentes, a abordagem das capacidades dinâmicas revela-se fundamental para a implementação, manutenção e resiliência organizacional do sistema de governança colaborativa deste modelo de cidade.

O estudo permitiu verificar que a governança colaborativa, como organização baseada num ecossistema de inovação aberta, com papel estratégico de elaborar políticas urbanas de desenvolvimento, necessita ser dotada de capacidades dinâmicas, não só para manter o ambiente interno, como o externo, mas também de resiliência organizacional para aprender a lidar com situações e eventos inesperados. Isso revela a importância de capacidades adaptativas, flexíveis e inovadoras para desenvolver soluções capazes de responder às demandas sociais e enfrentar os diversos desafios urbanos contemporâneos, mesmo os mais inesperados. Nas reflexões apresentadas, foi possível verificar a relevância desses conceitos na construção de cidades mais resilientes, inclusivas e eficientes. Além disso, destacam-se algumas implicações práticas e desafios a serem enfrentados na implementação dessas abordagens, bem como possíveis direções futuras de pesquisa e ação.

O desenvolvimento de soluções inovadoras, favorecido pela mediação de tecnologias de informação e comunicação, vem contribuindo para a adoção de modelos de redes interativas de construção social, ou sistemas territoriais, envolvendo uma diversidade de

partes interessadas, com destaque ao engajamento da sociedade civil e com atenção à sustentabilidade do ambiente. Considerou-se oportuno nestas novas condições sistêmicas do processo de desenvolvimento, levar em conta o enfoque contemporâneo da gestão estratégica das capacidades dinâmicas, como uma abordagem integrada de desenvolvimento territorial capaz de promover a adaptação a essas mudanças de forma coerente. Visto assim, as capacidades dinâmicas desenvolvidas pelo conjunto de partes interessadas implicadas em processos de governança colaborativa urbana podem trazer importantes contribuições no desenvolvimento territorial sustentável da cidade vista como comuns, onde os bens comuns são compartilhados e geridos democraticamente em benefício de todos.

Por fim, o estudo permitiu verificar que as políticas públicas brasileiras vêm procurando avançar no conceito de cidades inteligentes, embora as principais preocupações ainda se mantenham em relação aos avanços nos processos de transformação digital nas cidades brasileiras. De todo modo, elas já contemplam grande parte do que foi refletido a respeito da importância das capacidades dinâmicas no âmbito das governanças colaborativas, com engajamento da sociedade. Por outro lado, novos avanços em direção a proposição de políticas que favorecem a transição para o modelo de cidade como comuns, vêm sendo propostas para os países da América Latina e Caribe, com base em estratégias de sistemas territoriais criativos e sustentáveis e mecanismos de resiliência organizacional.

Pesquisas e trabalhos futuros são essenciais para

aprofundar o entendimento dos resultados alcançados por meio da implementação dessas abordagens, considerando aspectos como a inclusão social, a equidade, a participação cidadã e a sustentabilidade. Além disso, é necessário investigar os desafios enfrentados na aplicação dessas estratégias, buscando soluções inovadoras e adaptáveis às diferentes realidades urbanas.

A abordagem das capacidades dinâmicas pode colaborar com a criação de cidades inclusivas, resilientes, sustentáveis e eficientes, promovendo a participação cidadã, a inovação e o uso inteligente da tecnologia. No entanto, a implementação dessas estratégias inteligentes também enfrenta desafios, com destaque para as desigualdades digitais, financiamentos, e governança participativa. Esses desafios exigem ações coordenadas dos governos, do setor privado e da sociedade civil para assegurar que todos os cidadãos se beneficiem das soluções inteligentes e que suas vozes sejam ouvidas no processo de transformação urbana. Ao fazer isso, é possível construir cidades mais equitativas, prósperas e resilientes, que atendam às necessidades de todos os cidadãos.

Referências

AMBROSINI, V.; BOWMAN, C.; COLLIER, N. Dynamic capabilities: an exploration of how firms renew their resource base. **British Journal of Management**, v. 20, n. 1, p. 9-24, 2009. Disponível em: <https://doi.org.10.1111/j.1467- 8551.2008.00610>. Acesso em: 6 out. 2023.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) **Carta Brasileira para Cidades inteligentes.** 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/desenvolvimento-urbano/carta-brasileira-para-cidades-inteligentes>. Acesso em: 6 out. 2023.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 6 out. 2023.

BRASIL, Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade:** estabelece diretrizes gerais da política urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 6 out. 2023.

BREZNIK, L. & HISRICH, R. D. Dynamic capabilities vs. innovation capability: are they related?, **Journal of Small Business and Enterprise Development,** v. 2, n. 3, p. 368-384. 2014.

BULGACOV, S; TAKAHASHI, A. R. W. Capacidades dinâmicas: origem, evolução e micro fundamentos do conceito. *In:* BULGACOV, S; TAKAHASHI, A. R. W. **Capacidades dinâmicas e renovação estratégica:** como organizações se reinventam ao longo do tempo, Curitiba: Juruá, 2019.

CAMBRIDGE, Dictionaries Online. **Dicionário.** Disponível em: <http://dictionary.cambridge.org/>. Acesso em: 6 out. 2023.

CARAYANNIS, E. G.; CAMPBELL, D. F.J. Towards an emerging unified theory of helix architectures (EUTOHA)**:** focus on the quintuple innovation helix framework as the integrative device. **Triple Helix**, v. 9, p. 65-75, 2022.

CEPAL, Nações Unidas. **Desarrollo Territorial.** 2020. Disponível em: <https://www.cepal.org/es/temas/desarrollo-territorial>. Acesso em: 6 out. 2023.

DARDOT, P.; LAVAL, C. Del Comune o della rivoluzione nel XXI secolo. **Derrive Approdi**, Roma, 2015.

DENARDIN, V. F. Desenvolvimento territorial e estratégias de valorização da origem de bens alimentares. *In:* WILKINSON, J.; MASCARENHAS, G. C. C. (org). **O sabor da origem.** Porto Alegre: Escritos do Brasil, p. 51-72, 2016.

DUCHECK, S. Organizational resilience: a capability-based conceptualization. **Business Research**, v. 13, p. 215–246, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s40685-019-0085-7>. Aceso em: 6 out. 2023.

EISENHARDT, K. M. Building Theories from Case Study Research. **The Academy of Management Review***,* v. 14, n. 4, p. 532-550, 1989.

EISENHARDT, K. M.; MARTIN, J. A. Dynamic capabilities: what are they?. **Strategic Management Journal***,* v. 21, n.10/11, p. 1105-1121, 2000.

ETZKOWITZ, H.; LEYDESDORFF, L. The Triple Helix University-Industry-Government relations: A laboratory for knowledge based economic development. **EASST Review***,* v. 14, n. 1, p. 14 19, 1995.

GARCIAS, C. M.; BERNARDI, J. L.. As Funções Sociais da Cidade. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia.** v. 4, Curitiba, 2008. Disponível em: <http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/viewFile/48/4 7>. Acesso em: 6 out. 2023.

GUSMÁN, A. R. P. Propuesta de un modelo de inteligencia territorial. **J. Technol. Manag. Innov.**, v. 8, Special Issue Altec, p. 73-86, 2013.

HARRISON, C; DONNELLY, I. **A theory of smart cities.** 55th Annual Meeting of the International Society for the Systems Sciences, p. 521-535, 2011.

HELFAT, C. E.; PETERAF, M. A. The dynamic resource-based view: capability lifecycles. **Strategic Management Journal**, v. 24, n. 10, p. 997-1010, 2003. DOI: 10.1002/smj.332.

HELFAT, C. E.; PETERAF, M. A Understanding dynamic capabilities:

progress along a developmental path. *Strategic Organization,* v. 7, n.1, p. 91-102, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/1476127008100133>. Acesso em: 6 out. 2023.

HELFAT, C. E.; WINTER, S. G. Untangling dynamic and operational capabilities: strategy for the (n)ever-changing world. *Strategic Management Journal,* v. 32, n.11, p. 1243-1250, 2011. Disponível em: <https://doi.org/DOI: 10.1002/smj.955>. Acesso em: 6 out. 2023.

IAIONE, C. The Right to the Co-City. **The Italian Journal of Public Law**, 2017, v. 15, n. 1, p. 80, 2017. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=3017184>. Acesso em: 6 out. 2023.

IAIONE, C. Governing the Urban Commons. **Italian Journal of Public Law**, v. 7, 2015.

IAIONE, C.; NICTOLIS, E., Urban Pooling (October 1, 2017). **Fordham Urban Law Journal**, v. 44, n. 3, 2017. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=3074240>. Acesso em: 11 jul. 2022.

KOMNINOS, N. **Intelligent cities and globalization of innovation networks.** Routledge: Londres, 2008.

LÉVY, P. **A inteligência coletiva: por uma antropologia do ciberespaço**. 4. ed. São Paulo: Loyola, 2003.

LEYDESDORFF, L., PARK, H.W., & LENGYEL, B. A routine for measuring synergy in university-industry-government relations: mutual information as a Triple-Helix and Quadruple-Helix indicator. **Scientometrics**, v. 99, p. 27-35. 2014.

MEIRELES, D. S.; CAMARGO, A. A. B. Capacidades dinâmicas: o que são e como identificá-las. **Revista de Administração Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 18, art. 3, p. 41-64, dez. 2014. Edição especial. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rac/v18nspe/1415-6555-rac-18-spe-00041.pdf. 2023>. Acesso em: 6 out 2023.

MONTALTO, V.; SACCO, P.L.; SAISANA, M. Cultural, Creative, and

Sustainable Cities: Assessing Progress and Measurement Perspectives. **Sustainability**, v. 14, p. 42-46, 2022. Disponível: <https://doi.org/10.3390/ su14074246>. Acesso em: 6 out. 2023.

MORALES, C; PÉREZ, R; RIFFO, L; WILLINER, **A. Desarrollo territorial sostenible y nuevas ciudadanías:** consideraciones sobre políticas públicas para un mundo en transformación. Cepal/ Nações Unidas, 2021.

ÖBERG, C; ALEXANDER, A. T. The openness of open innovation in ecosystems: integrating innovation and management literature on knowledge linkages. **Journal of Innovation & Knowledge**, v. 4, n. 4, p. 211–218, 2018. Disponível em: <https://doi.org.10.1016/j.jik.2017.10.005>. Acesso em: 6 out. 2023.

OLIVEIRA, A; CAMPOLARGO, M.. **From smart cities to human smart cities.** 48th Hawaii International Conference on System Sciences, p. 2336-2343, 2015.

ONU-Habitat Urban Lab. **My Neighbourhood.** ONU, 2023. Disponível em: <https://unhabitat.org/my-neighbourhood>. Acesso em: 6 out. 2023.

ONU-Habitat. **Diretrizes Internacionais para Planejamento Urbano e Territorial**, 2015. Disponível em: <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/IG-UTP_Portuguese.pdf>. Acesso em: 6 out. 2023.

PECQUEUR, B. **Le développement local:** pour une économie des territoires. Paris: Éditions Syros, 2000.

RAMOS, J.M. (org.). **The City as Commons. Melbourne:** Commons Transition Coalition, 2016. Disponível em: <https://www.academia.edu/27143172/The_City_as_Commons_a_Policy_Reader>. Acesso em: 6 out. 2023.

RÜCKERT, A. **A Política Nacional de Ordenamento Territorial Brasil:** uma política territorial contemporânea em construção**.** Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24566.htm>. Acesso em: 6 out. 2023.

SOUSA JR, A.M.; PRZEYBILOVICZ, E: LACERDA, H.C. e COSTA, L.C. (orgs). **Carta Brasileira para Cidades Inteligentes:** versão resumida. São Paulo: Livraria da Física, 2021.

TEECE, D. J. Explicating dynamic capabilities: the nature and microfoundations of (sustainable) enterprise performance. **Strategic Management Journal**, v. 28, n. 13, p.1319–1350, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1002/smj.640>. Acesso em: 6 out. 2023.

TEECE, D. J. **Dynamic capabilities & strategic management**. Oxford: Oxford University Press, 2009.

VASCONCELOS, C.F., CYRINO B. A. Vantagem competitiva: os modelos teóricos atuais e a convergência entre estratégia e teoria organizacional. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, out./dez, 2000.

WANG, C. L., & AHMED, P. K. Dynamic capabilities: a review and research agenda. **International Journal of Management Reviews**, v. 9, n. 1, p. 31-51, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2370.2007.00201.x>. Acesso em: 6 out. 2023.

WANG, Y. Investigating dynamic capabilities of family businesses in China: a social capital perspective, **Journal of Small Business and Enterprise Development**, v. 23, n. 4, p.1057-1080, 2016.

YOON, J.; YANG, J; PARK, H. Quintuple helix structure of Sino-Korean research collaboration in science. **Scientometrics**, v. 113, p. 61-81, 2017.

Capítulo 3

Espaço público em comuns urbano para cidades inteligentes humanas e sustentáveis

Public space in urban commons for humane and sustainable smart cities

Felipe Buller Bertuzzi
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Resumo

No novo contexto pensado para as cidades sustentáveis do futuro, os espaços públicos têm sido considerados estratégicos para revitalizar comunidades, protagonizar ações cívicas e promover uma vida mais vibrante, com maior qualidade de vida e de forma mais inclusiva. O objetivo deste estudo foi trazer reflexões a respeito da valorização de espaços públicos no espaço de relações construídas coletivamente na cidade, com enfoque em comuns urbano. A pesquisa, de natureza descritiva e explicativa, foi baseada em bibliografias de natureza teórica-metodológicas e documentos, detectados por meio de fontes secundárias. Reflexões foram feitas sobre o novo paradigma de cidade do futuro, para se abordar as cidades inteligentes, humanas e sustentáveis. Foi discutido o papel dos espaços públicos na promoção do convívio, equidade e inclusão social urbana, sob os princípios de comuns urbano. O estudo também abrangeu reflexões sobre a transformação social de espaços públicos em lugares (*placemaking*) e a respeito de estratégias co-criativas utilizadas na valorização dos espaços públicos mais humanos, equitáveis e inclusivos. Por fim, considerou-se que operar com pluralidade de ações baseada em comuns permite que a cidade também seja considerada comuns, para ser concebida como cidade inteligente, humana e sustentável.

Palavras-chave: Espaço público. Comuns urbano. Cidade inteligente humana e sustentável.

Abstract

In the new context designed for sustainable cities of the future, public spaces have been considered strategic for revitalizing communities, leading civic actions and promoting a more vibrant life, with a higher quality of life and in a more inclusive way. The objective of this study was to bring reflections on the valorization of public spaces in the space of collectively constructed relationships in the city, with a focus on urban commons. The research, of a descriptive and explanatory nature, was based on bibliographies of a theoretical-methodological nature and documents, detected through secondary sources. Reflections were made on the new city paradigm of the future, to address smart, humane and sustainable cities. The role of public spaces in promoting coexistence, equity and urban social inclusion was discussed, under the principles of urban commons. The study also covered reflections on the social transformation of public spaces into places (placemaking) and on co-creative strategies used to enhance more human, equitable and inclusive public spaces. Finally, it was considered that operating with a plurality of actions based on commons allows the city to also be considered common, to be conceived as an intelligent, humane, and sustainable city.

Keywords: *Public place. Urban space. Urban commons. Sustainable city.*

Introdução

No novo contexto pensado para as cidades sustentáveis do futuro, os espaços públicos têm sido altamente valorizados, em função do papel que podem desempenhar no enfrentamento dos atuais desafios neste sentido. Espaços públicos, de acordo com a Carta do Espaço Público elaborada em 2013 (INU, 2013) e utilizada na ONU-Habitat III de 2016, dizem respeito a todos os locais públicos ou de uso público, acessíveis e agradáveis a todos, de forma gratuita e sem fins lucrativos. Isso inclui ruas, espaços abertos e instalações públicas, indo desde calçadas, ruas, avenidas, praças, parques, entre outros, que constituem o esqueleto sobre o qual repousa a cidade, ao mesmo tempo em que moldam e lhe atribuem um caráter particular. Os espaços públicos possibilitam o provimento para uma infraestrutura de acesso aos serviços e habitação. Além disso, são considerados os principais cenários para abrigar um conjunto estruturado de atividades comerciais e festividades, valorizados como espaços de interação social, intercâmbio econômico e expressão cultural. Facilitam a vida comunitária, ao servirem de palco para o encontro e movimentos de uma ampla e grande diversidade de pessoas e de bens. Em alguns casos, são apropriados como meio de sobrevivência para um segmento de pobres urbanos. Vistos assim, os espaços públicos urbanos apresentam-se como espaços estratégicos para revitalizar comunidades, protagonizar ações cívicas e promover uma vida mais vibrante, com maior qualidade de vida e de forma mais inclusiva. É

neste sentido, que são considerados fundamentais para a vida humana na garantia da sustentabilidade social, econômica e ambiental nas cidades (ONU-Habitat, 2016).

As práticas democráticas de acesso e usufruto dos espaços públicos da cidade, baseadas nos princípios do comuns, aparecem como alternativas para transformar estes espaços em "espaços para os públicos". O comuns urbano, neste caso, contempla novas formas de governar a cidade a partir das relações sociais manifestadas em diversos lugares, com a participação efetiva da sociedade que faz uso dela, mediante suporte de parcerias e demais partes interessadas.

Durante o "Fórum Urbano Mundial da ONU-Habitat: vislumbrando o futuro das cidades", ocorrido em 2022, sinalizou-se o fato de as cidades estarem sendo as mais atingidas pela pandemia da Covid 19 e outras crises, o que acabou contribuindo para ampliar os desafios em relação a seu futuro. No relatório resultante deste evento, foi enfatizada a necessidade de os governos subnacionais enfocarem de forma mais ousada e urgente nas estratégias que possam garantir um futuro urbano mais resiliente, equitativo e sustentável. Diante dos desafios econômicos e sociais decorrentes da pandemia e de conflitos armados que ampliam o mundo de incertezas, o ano de 2022 foi considerado inspirador para se projetar o futuro de cidades sustentáveis.

O objetivo deste estudo foi trazer reflexões a respeito da valorização de espaços públicos no espaço de relações construídas coletivamente na cidade, com

enfoque no comuns urbano, tendo em vista a produção social de cidades inteligentes, humanas e sustentáveis. Do ponto de vista metodológico, a pesquisa descritiva e explicativa, foi baseada em bibliografias de natureza teórico-metodológica e documentos detectadas por meio de fontes secundárias.

Para este fim, o conteúdo foi estruturado em seis partes. Na primeira, foram abordadas teorias sobre a interpretação do espaço urbano, com reflexões sobre os direitos humanos e comuns, frente à necessidade de um novo paradigma para as cidades do futuro. Na segunda parte foram abordadas as cidades inteligentes, humanas e sustentáveis. O papel dos espaços públicos na promoção do convívio, equidade e inclusão social urbana foi refletido na terceira parte e na quarta, sob princípios de comuns urbano. Por fim, na quinta parte foram proporcionadas reflexões sobre a transformação social de espaços públicos em lugares (*placemaking*) e, na sexta parte, algumas estratégias co-criativas utilizadas na valorização dos espaços públicos mais humanos, equitáveis e inclusivos.

1. Espaço urbano como expressão do Direito à Cidade

Os estudos sobre espaço urbano ganharam destaque a partir da década de 1920 até metade do século XX, por pesquisadores da chamada "Escola de Chicago", especialmente sociólogos, preocupados em

compreender os fenômenos sociais manifestados na estruturação das metrópoles do Oeste dos EUA (Eufrasio, 1999). Baseados na abordagem da ecologia humana e teoria evolucionista de Darwin, estes cientistas buscaram compreender o comportamento humano competitivo em sua distribuição no tempo e no espaço das cidades, com atenção a fenômenos como forças centrípetas e centrífugas, coesão, segregação, invasão-sucessão. Desta abordagem surgiram teorias e metodologias para identificar centro e centralidades, eixos comerciais e polos comerciais e especializados, zonas concêntricas, entre outras. No entanto, estas teorias se mostraram insuficientes na interpretação das cidades nas décadas seguintes, por se limitarem a estudos morfológicos de produção dos padrões de usos da terra (Gottdiener, 2010).

Após a Segunda Guerra, em especial a partir da década de 1960, os teóricos de abordagem marxista trouxeram contribuições na interpretação de fenômenos urbanos mais complexos, abordados como expressão e condicionante das complexas relações sociais já predominantes nas grandes e médias cidades. Tiveram destaque, a partir de então, pensadores como Henri Lefebvre (1974, 2001), Manuel Casttels (2003), David Harvey (204) e, no Brasil, o geógrafo Milton Santos (1996).

O espaço geográfico, de acordo com Santos (1996), constitui uma totalidade, resultante de um sistema de objetos (ou coisas) e um sistema de ações que interagem entre si, no exercício de determinada função. Tais sistemas de objetos físicos se refletem tanto no ambiente

natural como no ambiente construído. Já os sistemas de ações originam-se de diversas ações sociais combinadas entre si em determinadas situações, segundo determinadas regras de coordenação. Um espaço físico, segundo Lefebvre (1974) não se torna realidade sem a energia que nele se desenvolve por meio destas interações. O sistema de ações acaba por se redefinir e ainda redefinir o sistema de objetos, portanto, neste processo um modifica o outro (Santos, 1996).

Na visão de Henri Lefebvre (1974), a cidade pensada como espaço socialmente produzido também constitui condição para a reprodução destas relações sociais. A natureza é a matéria-prima sobre a qual operam as forças produtivas de sociedades diversas para produzir seu espaço. O espaço de produção diz respeito à produção das relações sociais, assim como de outras formas de relações, o que abarca todas as atividades desenvolvidas numa sociedade. No conjunto de relações, o espaço urbano é ao mesmo tempo produto e produtor.

Visto nesta abordagem, Lefebvre (2001), em sua obra "O Direito à Cidade" escrita em 1967, mostrou como as relações sociais de uma sociedade industrial capitalista globalizada, mantidas por ideologias e estratégias de classe, haviam alterado as cidades. Contribuíram, segundo ele, para a reprodução de um espaço urbano fragmentado e segregado, até mesmo por meio de estratégias de zoneamentos. A segregação, em especial, além de destruir a morfologia da cidade, passou a significar uma ameaça à vida urbana. Em função disto, Lefebvre (2001) alertou para a necessidade em se avançar para um novo humanismo da sociedade

moderna, que pudesse atender às reais necessidades de quem vivencia o cotidiano da cidade. Enfatizou, neste sentido, a necessidade de um papel mais ativo por parte destes habitantes urbanos na luta contra todas estas ameaças, como um "direito à cidade" (Lefebvre, 2001).

Ao tomar consciência e refletir sobre as intensas manifestações urbanas de lutas e movimentos sociais que marcaram o mundo, em especial a Europa e Norte da África na primeira década do século XXI, inspirado nas obras de Lefebvre (1971), David Harvey (2014) escreveu o livro "Cidades Rebeldes". Nele traduziu estes movimentos como uma forma de reivindicar um direito coletivo à cidade. Enfatizou a necessidade da coletividade se apropriar do poder configurador do processo de urbanização, visando mudar e reinventar a cidade, para moldá-la em acordo aos interesses gerais da sociedade. Partindo das obras de de Hardt e Negri (2009) e de Elinor Ostrom (1990), Harvey (2014) concebeu a cidade como espaço de produção e reprodução da vida em comum e os recursos fundamentais para a vida das populações, a exemplo de moradias e espaços públicos, "bens comuns urbanos". As reivindicações por estes recursos possibilitam, segundo ele, a emergência de práticas por meio de diversas organizações coletivas em pequena escala dentro da cidade, que, no conjunto, fazem parte de um amplo processo do comunalizar (*communing*) a cidade. Nele se integram e se misturam todos os tipos de classes, numa forma de agir juntos, processo que supostamente havia se perdido, diante do impacto de cercamentos, controles espaciais, policiamentos e vigilância adotados no modelo

capitalista industrial (Harvey, 2014). Por meio destes movimentos do comunalizar, construído em pequena escala a partir de diversos lugares da cidade, as coletividades são engajadas numa gestão colaborativa dos recursos urbanos de interesse comum e com um objetivo comum.

De acordo com o Relatório Mundial das Cidades (RMC) "Prevendo o Futuro das Cidades", publicado pelo ONU-Habitat em 2022, a população mundial será 68% urbana até 2050. Os fenômenos da desigualdade social e da fome vem abalando o mundo, especialmente reforçado durante a pandemia da Covid-19 entre 2019 e 2022. Estas previsões do crescimento da população urbana e da situação da humanidade, somada aos problemas relativos às mudanças climáticas e questões ambientais, já vinham preocupando esta organização internacional em relação ao futuro das cidades, quando lançou em 2016 a "Nova Agenda Urbana". De acordo com esta agenda, "as cidades podem ser a fonte de soluções dos desafios enfrentados pelo mundo atualmente, em vez de sua causa" (ONU-Habitat, 2016, p. 4). Em 2022, o secretário-geral das Nações Unidas, no Relatório Mundial das Cidades, relevou esta necessidade em se construir um futuro urbano resiliente, capaz de proteger e sustentar a todos (ONU-Habitat, 2022). Tais preocupações vêm contribuindo para novos estudos para melhor se compreender relações sociais na apropriação do espaço urbano, a partir de diversos lugares da cidade, em especial, buscando contemplar o objetivo 11 dos Objetivos de Desevolvimento Sustentável (ODS), ou seja, o de "tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes

e sustentáveis", que contribuam na transição a um novo paradigma de cidade.

As cidades do futuro podem desempenhar um papel fundamental, segundo Iaione e Nictolis (2017), quando nelas for possível reconhecer e assegurar a cada habitante o direito do acesso a recursos e serviços essenciais. Para estes autores, este novo paradigma de cidade sustenta-se numa governança baseada no direito de os cidadãos fazerem parte dos processos de tomada de decisão, visando favorecer o acesso de todos aos recursos e serviços urbanos considerados de interesse comum.

Os estudos apresentados pelo RMC em 2022 em relação ao futuro das cidades também chamam atenção a respeito das limitações de modelos de governos, que ainda atuam de cima para baixo e de forma centralizada, no enfrentamento dos atuais desafios na complexidade dos sistemas urbanos. Nas formas de governança inclusivas e participativas na busca de soluções de natureza integrada (social, econômica e ambiental), ainda que emerjam de localidades, é assinalada a necessidade em envolver articulações com outros níveis governamentais, num processo interativo também de natureza multiescalar. A mediação das novas tecnologias digitais, conforme alertam, podem tornar as decisões tomadas por meio destas formas de governança, mais ágeis, céleres e adaptáveis às diversas necessidades (ONU-Habitat, 2022).

2. Desenvolvimento sustentável em cidades inteligentes e humanas

A Meta 7 do objetivo 11 dos ODS de tornar as cidades e os assentamentos humanos mais inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, é garantir o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência (ODS, 2022).

Com base neste objetivo e meta, foi proposto na Nova Agenda Urbana de 2016, um novo modelo para se repensar as cidades e estabelecer padrões e princípios para nela atuar com visão compartilhada, em direção a um futuro melhor e mais sustentável. O propósito é que se pense o modelo no qual todas as pessoas possam ter direitos e acessos aos benefícios e oportunidades nelas oferecidas (ONU-Habitat, 2016). Para este fim, recomenda-se que as cidades sejam pensadas sob a abordagem de comuns, portanto, mediante participação colaborativas entre todas partes interessadas, num processo inclusivo. As políticas públicas e legislações urbanas inclusivas são centradas nas pessoas, mediante contribuição de governos subnacionais e locais e de outros setores e engajamento da sociedade civil, por meio de cooperações em diversos níveis de organização (ONU-Habitat, 2016).

No atual mundo interconectado, tem sido a partir dos espaços vivenciados que atores locais, articulados entre si e com o ambiente, constroem territórios,

induzidos por objetivos comuns, mediante processos de governança (Raffestin, 1993). A Era do conhecimento e a maior interdependência estabelecida em níveis cada vez mais amplos, ao mesmo tempo em que passou a exigir processos inovadores constantes na reorganização destes territórios construídos socialmente, tem favorecido sua articulação em vários níveis, para melhor manter sua resiliência (Dematteis; Governa, 2005). As inovações necessárias para uma transição ao novo modelo de cidade sustentável, portanto, implica em estratégias de desenvolvimento local, processo em que a coletividade deixa de ser demandante para assumir o papel de protagonista e empreendedora, com maior autonomia (Alcoforado, 2006). Neste processo coletivo e sinérgico, afloram-se as capacidades e habilidades para trazer respostas ao suprimento de necessidades locais (Ávila, 2021).

A mediação dada pelo avanço das tecnologias digitais nestes sistemas territoriais, construídos por meio de redes interativas dotadas de governança própria, tem facilitado estratégias cocriativas de ecossistemas de inovação aberta, com soluções mais ajustadas às necessidades específicas das pessoas em seus ambientes de vida. Na transição para o novo modelo de comuns urbano, a governança de hélice tripla (governo, empresa e academia) passa a ser dotada de uma mais uma hélica, da qual faze parte a sociedade que lhe serve de contexto, num formato de Quádrupla Hélice (Carayannis; Rakhmatullin, 2014). Neste caso, a sociedade engajada, não só se torna alvo das inovações, como fazem parte de sua cocriação (Hoghlund; Linton,

2018). A miríade de relacionamentos internos e externos do sistema territorial também se manifesta em dado um mesoambiente, considerado a Hélice Quíntupla a ser considerada no processo de inovação (Carayannis; Campbel, 2009). Deste processo emerge um modelo de desenvolvimento de visão compartilhada, envolvendo diferentes modos de conhecimento, num aprendizado mútuo, sob forma de ecossistema de inovação aberta e adaptativa, manifestado em sistemas multiníveis.

As chamadas "cidades inteligentes" ou ainda "cidades digitais", conforme aponta Schwwartz (2016), manifestadas inicialmente, a partir dos avanços da web 3.0 com a chamada "*Internet* das Coisas", possibilitaram interaçoes colaborativas entre pessoas, digitalização das realidades materiais e dos processos de produção e gestão. Já na geração seguinte das "cidades inteligentes e humanas" o modelo se manifesta sob forma de ecossistemas de inovação aberta, constituídos no âmbito de governanças colaborativas. Deles emergem inteligências coletivas, com potencial para tomada de decisões e implementação de políticas públicas urbanas mais consistentes, passíveis de contemplar múltiplos interesses, afetos e valores associados ao desenvolvimento. Tais redes convidam as pessoas a pensar diferente e a diferença, assim como se transforma num novo potencial de emancipação (Schwartz, 2016).

Para Leite (2012) a cidade sustentável precisa ser dotada necessariamente de uma inteligência humana coletiva na proposição do desenvolvimento sustentável, para a qual a tecnologia se manifesta como força impulsora. Esta inteligência humana coletiva é que torna

possível co-criar soluções criativas na implementação de inovações que correspondam às reais necessidades dos indivíduos que habitam a cidade (Turcu, 2012). Nesta caso, a sustentabilidade urbana é encarada sob a ótica da equidade de recursos e da redução das desigualdades existentes (Pickett *et al*., 2011; Macedo; Haddad, 2016).

De acordo com entrevista realizada com o reconhecido sociólogo Vicente Mosco (2019), questionador das alternativas democráticas nas cidades inteligentes, a experiência coletiva e a inteligência de pessoas que trabalham e visitam as cidades é que as tornam de fato inteligentes (DigiLabour, 2019). Para isto, o sociólogo alerta sobre a necessidade em se estar atento para que os objetivos dos aplicativos de tecnologia das cidades inteligentes se voltem, antes de tudo, para melhorar a qualidade de vida das pessoas e não apenas para expandir o lucro e poder das empresas ou então ampliar o controle do governo sobre os cidadãos. Para serem inteligentes, as cidades precisam ser democráticas, com cidadãos envolvidos nas tomadas de decisão que afetam suas vidas, numa forma de participação completa, o que significa desde o início até a conclusão de um projeto, num processo de co-participação. Além disso, na cidade inteligente democrática, se garante aos cidadãos o direito de acesso a todo o tipo de informação sobre o processo de desenvolvimento da cidade. Mosco (DigiLabour, 2019) também assinala sobre a importância em se valorizar o espaço público (*on-line* e *off line*) nas cidades inteligentes democráticas. É por meio destas duas modalidades de espaço que os indivíduos e grupos ficam livres para se

encontrarem e se comunicarem de forma aberta, seja para trocar ideias ou planejar ações políticas a respeito de problemas sociais comuns, incluindo serviços públicos essenciais (energia e água) e instituições públicas (parques, escolas, bibliotecas, entre outros) (DigiLabour, 2019).

3. Espaços públicos na promoção do convívio, equidade e inclusão social urbana

A definição e os princípios para se construir espaços públicos de qualidade para todos em uma cidade inteligente sustentável estão contidos na "Carta do Espaço Público", iniciada em 2011. Foi publicada em 2013, no único encontro internacional sobre o tema, a Bienal do Espaço Público, coordenada pelo Instituto Nazionale di Urbanistica (INU) em Roma, em parceria com o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat). A carta foi divulgada em diversos fóruns internacionais e utilizada na Conferência Habitat III para a elaboração de seu plano de ação e serviu de base para a proposição de um *kit* de ferramentas de princípios globais para políticas e práticas com espaços públicos. Em 2012, a ONU-Habitat lançou o *Global Public Space Programme*, ou Programa de Espaço Público Global. Nesta oportunidade, já se tomava consciência do papel dos espaços públicos urbanos para a saúde, o bem-estar, a inclusão social, assim como para o intercâmbio econômico. O objetivo foi auxiliar os governos locais na promoção de espaços públicos de

qualidade, a partir de uma abordagem integrada e, que promovesse estratégias urbanas a partir da capacitação e do apoio técnico por meio de ferramentas participativas inovadoras (ONU-Habitat, 2012). Em 2015 estas discussões vieram à tona, quando o tradicional *World Habitat Day* (Dia Mundial do Habitat) elegeu como tema o "Espaço Público Urbano para Todos". Nele, ressaltou a importância da inclusão e de uma participação coletiva envolvendo os próprios cidadãos, os setores privado e público, grupos de mulheres, planejadores urbanos entre outros (Lykketoft, 2015). O reconhecimento internacional da importância do espaço público vem se dando especialmente, após a adoção do conceito e princípios atribuídos pela Nova Agenda Urbana e no Objetivo 11.7 da Agenda 2030.

De acordo com a Carta do Espaço Público (INU, 2013), os espaços públicos se definem como sendo "todos os locais públicos ou de uso público, acessíveis e agradáveis a todos de forma gratuita e sem fins lucrativos". São caracterizados principalmente por: (1) constituírem a teia física e o suporte para movimentação e local de permanência de pessoas e meios de transporte, dos quais depende a vitalidade da cidade; (2) sediarem e darem acesso às atividades comerciais e de serviços, numa expressão da dimensão socioeconômica da cidade; (3) oferecerem oportunidades preciosas de recreação, exercício físico e regeneração para todos (ex. de parques, jardins e instalações esportivas públicas); (4) ajudarem a promover a educação e a cultura (ex. museus, bibliotecas públicas); (5) se constituírem em lugares de memória individual e coletiva, em que a identidade das pessoas se

espelha e encontra sustentação, ampliando o conhecimento de que elas formam uma comunidade; (6) promoverem o convívio, o encontro e a liberdade de expressão; (7) serem partes integrantes e significativas da arquitetura urbana e paisagística, com um papel determinante na imagem geral da cidade.

Na classificação dada por este mesmo documento, é possível reconhecer dois tipos de espaços públicos: espaços públicos físicos e não físicos. Entre os espaços públicos físicos foram reconhecidos três categorias: (1) aqueles mais frequentemente utilizados no cotidiano (ruas, avenidas e *boulevards, square* e pequenas praças, calçadas, passagens e galerias, ciclovias); (2) espaços públicos abertos e usados no cotidiano (parques, jardins*, playgrounds,* praias públicas, margens de rios e orlas marítimas; (3) instalações públicas acessíveis aos usuários de forma gratuita (bibliotecas públicas, centros cívicos/comunitários, mercados municipais, instalações desportivas públicas). Em relação aos espaços públicos não-físicos também foram reconhecidos mais três categorias: (1) espaço do público, que se diferencia do espaço público, já que este se refere a um espaço físico sob domínio do setor público, enquanto que o espaço do público diz respeito ao pacto estabelecido entre a comunidade, governo e partes interessadas para tornar este espaço de uso a um público em geral, portanto como comuns; (2) a cidade em si como um bem público refere-se a uma forma de se conceber a cidade como a arena expressão de um espaço físico e simbólico dedicado a todos, compartilhado por todos e confiado a todos; (3) ciberespaço, a *internet* e redes sociais se tornaram novos

espaços públicos, por se tornarem novas técnicas de comunicação e uso urbano, um meio para novas oportunidades de encontro e interação virtual que podem levar à multiplicação de interações "reais" no espaço "real".

Quadro 1 - Categorias de espaços públicos

Físicos	Exemplos
1. Mais frequentemente utilizados no cotidiano	Ruas, avenidas e *boulevards*, *square* e pequenas praças, calçadas, passagens e galerias, ciclovias.
2. Abertos e usados no cotidiano	Parques, jardins, *playgrounds*, praias públicas, margens de rios e orlas marítimas.
3. Instalações públicas acessíveis gratuitas	Bibliotecas públicas, centros cívicos/comunitários, mercados municipais, instalações desportivas públicas.
Não-Físicos	**Condição**
1. Espaço do público visto como "comuns"	Estabelecido com a comunidade, governo e partes interessadas
2. Cidade em si como um "bem público"	Espaço físico e simbólico de todos, compartilhado e confiado a todos
3. Ciberespaço	*Internet* e redes sociais vistas como novos espaços públicos (meio para novas oportunidades de encontro e interação virtual, que podem ajudar à multiplicação de interações "reais" no espaço "real").

Fonte: Carta do Espaço Público (INU, 2013).

A melhoria da qualidade dos espaços públicos, como promotores de equidade e inclusão social, não se refere apenas ao *design*, mas também por sua condição de espaços abertos a diferentes usos e usuários, onde as pessoas possam garantir seus direitos e fortalecer maior coesão social (ONU-Habitat, 2016). Para Gehls (2013), existem três critérios básicos para avaliar a qualidade dos espaços públicos: (1) **proteção**, propiciada por espaços com vida e iluminação de dia e à noite, que garantam segurança contra o tráfego e acidentes, crimes e violência, além de experiências sensoriais desagradáveis; (2) **conforto**, quando oferecem acessos adequados para caminhar, ambiente agradável para permanência e contemplação, com mobiliário para sentar e descansar, em que as pessoas possam conversar e com aparelhos para se exercitar; (3) **usufruto**, tanto do espaço público na perspectiva do alcance dos olhos das pessoas, como do potencial que a topografia e o clima possam proporcionar, assim como do que a natureza possa disponibilizar (presença de animais, cursos d'água, árvores e plantas).

As particularidades de cada território na proposição dos espaços públicos precisam ser observadas, desde as condições ambientais, comportamentos culturais, como o quadro jurídico e o tecido urbano. O documento também alerta sobre a valorização de uma rede de espaços públicos em toda cidade, acessíveis, conectados entre si, distribuídos entre diferentes setores, bairros e assentamentos, para maximizar seu potencial e contribuir para uma imagem distintiva da cidade.

Espaços públicos na promoção da equidade e inclusão social, segundo a ONU-Habitat (2016), apresentam como uma das âncoras o compromisso político da administração pública, com autoridades locais treinadas para este fim, e necessitam de maior clareza do papel a ser exercido pelos diferentes setores e da coordenação entre eles. Também requerem administradores e profissionais bem treinados e comprometidos com a participação da sociedade civil. São considerados fundamentais um sistema político e um ambiente de gestão que incentivem uma participação bem-sucedida da sociedade civil e estejam comprometidos em aceitá-la com verdadeira parceira neste processo (ONU-Habitat, 2016).

4. Espaço Público em comuns urbano: compartilhado e gerido por todos

As práticas sociais são resguardadas de forma democrática nas cidades, quando todos os cidadãos participam de forma ativa nas decisões sobre as melhorias e adequações urbanas, buscando garantir melhoria efetiva no bem viver das pessoas (Brandão, 2006). O comuns urbano, mais especificamente, refere-se ao conjunto de práticas do agir em comum, segundo Tonucci Filho e Cruz (2019, p. 488), práticas alternativas "mais autônomas e coletivas de produção e reprodução social". Conforme coloca Bollier (2014), comuns não consiste num bem, mas em práticas coletivas de compartilhamento social voltadas à gestão do bem de

mútuo interesse. Seu objetivo é regular o uso de dados recursos urbanos, sem a necessidade de ser proprietário (Dardot; Laval, 2016).

Por meio do comuns urbano, ameniza-se a aparente polarização exclusiva e perniciosa entre o público e o privado, para se abrir um novo espaço político (Hardt; Negri, 2009). Dardot e Laval (2016) entendem o comuns como um princípio político de ação no combate à razão competitiva do neoliberalismo, em prol da dimensão da vida. Como apresentado na classificação de espaços públicos da Carta do Espaço Público (INU, 2013), comuns é abordado como o "espaço do público", portanto, diferenciado do "espaço público", uma vez que exalta a forma como este recurso é compartilhado e gerido para o bem de todos.

Sob esta forma de governança colaborativa, que envolve processos pactuados entre a sociedade civil, governo e outras partes interessadas, característica de comuns, segundo Foster e Iaione (2016) os recursos de interesse mútuo são considerados "bens comuns urbanos". Do ponto de vista jurídico, por meio de comuns eles se apresentam como recursos de acesso aberto irrestrito, mesmo que seja um bem privado ou esteja sob controle público, dado o valor social e a utilidade que seu acesso pode proporcionar a uma dada coletividade (Foster; Iaione, 2016).

Garret Hardin (1968), em sua obra "A Tragédia dos Comuns", partem do pressuposto que os interesses individuais e o comportamento competitivo e de superexploração poderiam comprometer os recursos

considerados fundamentais para a vida, se mantidos por meio de uso compartilhado, podendo levá-los ao esgotamento. Em função disso, este cientista argumentou em favor do controle e regulação destes recursos comuns por instituições privadas ou pelo Estado. Estes pressupostos foram posteriormente questionados por Elinor Ostrom (1990), frente ao flagrante domínio do Estado e oligopólios resultantes desta lógica. Ela ganhou o prêmio Nobel de Economia, após demonstrar que era possível manter recursos comuns fundamentais para se viver, em acesso aberto e de forma compartilhada, por meio de arranjos coletivos de pequena escala, mediante regras de governança, que ela chamou de comuns. Nesta modalidade, segundo ela, os usuários que dependem mutuamente de determinados recursos, demonstram maior capacidade de comunicação e organização, extraindo maiores proveitos do uso comum e evitando danos (Ostrom, 1990).

Quatro tipos de bens-comuns, vistos como recursos de interesse mutuo, para os quais emergem as práticas de comunalização foram apresentados por Ramos (2016), ao citar David Bollier (2011): (1) bens-comuns materiais herdados (ex. linguagem e cultura); (2) bens comuns imateriais que criamos (ex. conhecimento, comunicação digital) ; (3) bens-comuns materiais que herdamos (ex. oceanos, a atmosfera, água, florestas); (4) bens-comuns criados (ex. recursos produzidos, manufaturados).

Hess (2008) também propôs uma classificação de sete setores nos quais se manifestam os novos bens

comuns, além dos bens comuns tradicionais, ou sejam: (1) bens comuns culturais; (2) bens comuns de informação/conhecimento; (3) bens comuns em medicina e saúde; (4) bens comuns de infraestrutura; (5) bens comuns de mercado; (6) bens comuns de vizinhança; (7) bens comuns globais. Os bens comuns de vizinhança, de interesse direto desta pesquisa, envolvem bens comuns urbanos e rurais, onde as pessoas que vivem nas proximidades se reúnem para fortalecer, gerenciar, preservar ou proteger recursos de interesses comuns. De acordo com Foster e Iaione (2016), a maior questão que envolvem estes bens urbanos diz respeito à sua desigual distribuição e compartilhamento entre os habitantes e usuários da cidade, num reconhecimento do direito da comunidade em geri-los e usá-los de forma democrática.

5. Espaços públicos transformados em lugares: placemaking

A qualidade dos espaços públicos desempenha papel importante nas condições de vida das populações urbanas (ONU-Habitat, 2015). Uma das estratégias propostas neste sentido tem sido o *placemaking,* o que literalmente significa "fazer lugar". O Programa Municipal de Apoio ao Ordenamento do Território, implementado pela ONU-Habitat em Kosovo na Suécia, deu origem ao relatório em 2013 "Transformando espaços em lugares". Os resultados deste programa favoreceram a construção inicial deste conceito e a forma

como esta prática de "fazer cidades melhores, juntos" pode impactar a vida das pessoas (ONU-Habitat, 2013). Afinal, se apresenta como uma forma de buscar atender a uma ampla e diversificada coletividade, portanto, não apenas àquelas que a encomendaram.

Os espaços públicos da cidade de Kosovo, como de muitas outras, eram descuidados, mal-amados e pouco valorizados, utilizados basicamente para circulação, estacionamento e local de despejo de lixo. O espaço foi transformado em lugar, quando este passou a usufruir de significado para as pessoas. O termo *placemaking* refere-se especificamente ao processo pelo qual se torna possível as pessoas desfrutarem dos lugares, ao invés de simplesmente passarem por eles (ONU-Habitat, 2013). Para o Conselho de Planejamento Metropolitano de Chicago, significa uma maneira pela qual os seres humanos transformam os locais em que se encontram em lugares de vivência.

O "lugar", segundo Milton Santos (1996), constitui o local de mediação entre os indivíduos e seu mundo no cotidiano vivido, capaz de lhes atribuir uma força renovadora. Do lugar brotam sentimentos e significados compartilhados de pertencimento em relação ao grupo e ao ambiente vivido em comum (Tuan, 1976). A "correspondência entre o homem e o lugar, entre uma sociedade e sua paisagem, está carregada de afetividade e exprime uma relação cultural no sentido amplo da palavra" (Bonnemaison, 2002, p. 91). Um "lugar" oferece às pessoas oportunidades de interagir umas com as outras e com seus ambientes compartilhados, no atendimento a a várias necessidades. As trocas sociais

atribuem vida e atividade no espaço urbano (Gehl, 2013). Favorecem a criação de laços sociais entre as pessoas, ajudando-as a desenvolver um senso de conexão com outros membros de sua comunidade e com o ambiente. Castells (2003) assinala que o lugar se estrutura a partir de uma interação coletiva nas comunidades locais. Portanto, pode-se inferir que transformar espaço público em lugar, no cotidiano vivido em coletividade, constitui-se numa forma de humanizar e atribuir vida à cidade.

A falta de humanização da cidade prejudica as relações entre os indivíduos, dificultando a manutenção da vitalidade urbana (Barata; Fontes, 2016). Por isso, tem-se discutido alternativas de ressignificar a cidade de modo que ela se torne mais humana, conforme aborda Gehl (2013). A revitalização de espaços públicos vem se constituindo numa das formas de propiciar o desenvolvimento urbano sustentável (Schaffers; Komninos; Pallot, 2012).

Um dos requisitos para se atribuir vida às cidades, segundo Gehl (2013), é se oferecer boas oportunidades para se caminhar. O termo, caminhabilidade tem origem no termo *walkability*, que diz respeito à capacidade de as condições espaciais atraírem a atenção do indivíduo para a caminhada (Pitilin; Sanches, 2020). A caminhabilidade de um espaço público ajuda a tornar o lugar mais convidativo para as pessoas. Visto assim o caminhar livremente por um espaço público difere de simplesmente andar, uma vez que implica no contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, além da atração pelo ambiente capaz de proporcionar

sensações agradáveis. Uma infinidade de oportunidades sociais e recreativas se manifesta ao se reforça a vida a pé, possibilitando a vivência dos prazeres gratuitos, aquisição de novas experiências e informações. Contribui para se estabelecer uma forma especial de comunhão entre pessoas que compartilham o espaço público e com o próprio espaço, gerando um sentimento de pertença ao lugar. Para que o lugar seja de fato convidativo, é preciso caminhar com uma forma de segurança, não só real como percebida pelas pessoas. Neste caso, quanto mais pessoas caminhem e passem um tempo em espaços comuns, mais haverá um aumento de segurança. A presença de outras pessoas já é um bom indicador de segurança, tanto real quanto perceptiva (Gehl, 2013). Além disso, é fundamental o conforto e estrutura adequados para que o indivíduo usufrua com qualidade do espaço público (Gonçalves *et al.*, 2015).

As relações de convívio favorecem uma vida social mais equitativa e justa, processo fundamental para garantir a sobrevivência humana (Illich, 1973). A convivialidade, segundo o autor, consiste em interações contínuas, autônomas e criativas entre pessoas e destas com seu ambiente, numa forma de agir juntos de "cuidar uns dos outros" num "ambiente comum". Para Latouche (2008), a convivialidade ligada a uma coletividade é mais favorável à a acolhida do próximo sem quaisquer distinções. Na abordagem de Illich (1973), a convivialidade não se decreta por meio de planos estratégicos, mas se constrói num ambiente apropriado para favorecer o encontro com o outro, a retomada da fala e da variedade das falas locais. Ajuda a fortalecer os

laços sociais em pequenas comunidades, ao mesmo tempo em que permite recuperar os bens comuns (Illich, 1973). Segundo Humbert (2013), ela favorece práticas mais democráticas na valorização da qualidade da vida para todos, em que cada um pode expressar com liberdade sua própria individualidade para ser e agir.

O sucesso do *placemaking* ou de como "fazer um lugar" depende de como se consegue fazer as pessoas se sentirem, daí a importância da caminhabilidade e convivialidade. Além de se tornar um ambiente interessante e atraente que facilite a interação na vida urbana, precisa ser equitativo, num atendimento a diversas formas de necessidade (ONU-Habitat, 2013). Para atrair as pessoas, portanto, o espaço público, além de estar devidamente conectado à rede viária circundante, por meio de rotas seguras, com características físicas de qualidade, precisa se tornar atraente como lugar ativo e vibrante. Esta atração pode se dar de diversas maneiras, seja para a contemplação silenciosa, explorar e aprender, conversar com amigos, fazer exercícios, compras, trabalhar ou simplesmente para nele caminhar. O grande desafio é permitir que diferentes pessoas se sintam compensadas no lugar vivenciado em seu cotidiano. O *placemaking* precisa ser pensado num modo inclusivo, com uma atenção específica às diferentes necessidades de acesso e prioridades, sejam por mulheres, crianças, idosos, deficientes, entre outros. A finalidade é criar soluções criativas no lugar para que estas pessoas possam se sentir confortáveis e seguras, para nele se socializar, brincar e vivenciar, de modo a corresponder às suas

esperanças e aspirações. É ainda fundamental equilibrar a oferta da infraestrutura no atendimento aos diferentes modos de se deslocar seja, para caminhar ou andar de bicicleta, por exemplo. (ONU-Habitat, 2013).

6. Co-criação de espaços públicos em lugares mais humanos, equitáveis e inclusivos

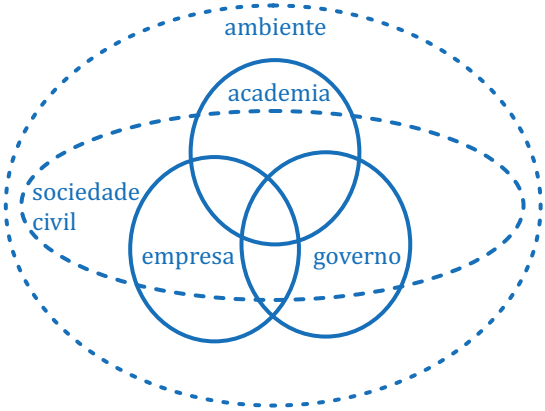
A revitalização de cidades depende da criação de ambientes convidativos e multigeracionais, em que todos possam participar e usufruir dos espaços públicos sem distinções (Stein *et al*., 2017). Por meio destas condições se consegue atrair os indivíduos e grupos sociais e assim recuperar a maior circulação de pessoas (Jacobs, 2014). Neste sentido, Lynch (1960) e Stein et *al.* (2017) assinalam sobre a necessidade em interagir com os grupos interessados que vão usufruir destes espaços, nas decisões consideradas fundamentais para sua própria comunidade local.

No fomento à vitalidade urbana, é estratégico manter parcerias co-criativas para intervenções imediatas, em espaços públicos de pequena escala (Mould, 2014). Esta modalidade, baseada no princípio de comuns, do original em inglês "*commons*", apregoado por Elinor Ostrom (1990), propicia maior aproximação das pessoas entre si e com o espaço público Para Lydom (2012), esta forma de intervenção permite angariar a confiança dos indivíduos e dos mais diferentes grupos da sociedade, ao mesmo tempo em que favorece

transformações urbanas inclusivas. A análise destas intervenções implica em desvendar a tipologia de espaço escolhido, o local e plano propostos, os atores engajados, as atividades envolvidas e os impactos resultantes (Gehl; Svarre, 2018). Considera-se espaço urbano próspero aquele capaz de se adaptar às pessoas de seu tempo e nele garantir a permanência delas (Vieira; Bavaresco; Daiprai, 2019, p. 12).

A estratégia organizacional desta construção coletiva com a participação de diferentes agentes se manifesta por meio de uma governança compartilhada e inclusiva, sob forma de um ecossistema de inovação aberta. Além da parceria entre governo, empresa e academia (chamada tríplice hélice), deste ecossistema faz parte a quádrupla hélice, constituída por pessoas e grupos interessados da coletividade local e se manifesta num dado contexto ambiental específico, considerado a quinta hélice (Carayannis; Campbell, 2011; Casaramona; Sapia; Soraci, 2015). Para Carayannis e Campbell (2022), os ecossistemas de inovação dotados de quádruplas e quíntuplas hélices respondem pela manutenção das sociedades democráticas de maneira sustentável, inclusiva e resiliente. A hélice quádrupla, para os autores, significa a sociedade civil como base do processo cocriativo de aprendizagem, no uso de tecnologias digitais, na produção e aplicação do conhecimento em processos de inovação. Já a hélice quíntupla representa a sensibilidade ecológica em relação ao ambiente, que incorpora e contextualiza a hélice quádrupla. (Figura 1).

Figura 1 - Ecossistema de Inovação Aberta com 5 hélices



Fonte: Carayannis e Campbel, 2022 (tradução feita pelos autores).

Estes ecossistemas de inovação aberta na dimensão social, frutos de processos de cocriação, com a participação ativa de seus usuários no processo de investigação, desenvolvimento e inovação no contexto da vida real, são chamados por Georges, Schuurman, e Vervoort (2016) de Laboratórios Vivos (*Living Lab*) que, segundo Stählbröst (2013), ocorrem sob o enfoque da Quádrupla Hélice. Manifestam-se por meio de métodos colaborativos de pesquisa para criar, prototipar, validar e refinar soluções inovadoras complexas em contextos múltiplos e em evolução da vida real (Eriksson; Nitamo; Kulkki, 2005). Na visão dos integrantes da Rede Europeia de Laboratórios Vivos (2015), estas organizações facilitam e fomentam a inovação aberta e colaborativa, assim como os cenários da vida real onde tanto a inovação aberta como os processos de inovação dos usuários podem ser estudados e submetidos a experimentos para proporcionar soluções novas. Eles

contribuem para criações rápidas de protótipos de validação no incremento destas inovações. Cada laboratório vivo funciona por meio de um sistema de governança, mediante um conjunto mínimo de regras garantidas por um órgão público, para se compartilhar o conhecimento e poder inovar. Além de servir de apoio na melhoria do serviço público, esta forma organizativa de investigação valoriza os cidadãos e deixa o processo mais transparente (Bolivar; Meijer, 2016).

Já o urbanismo tático foi inspirado nas teorias do historiador Michel De Certeau na obra "A invenção do cotidiano: artes de fazer" (1998), ao abordar as táticas, como práticas sociais cotidianas de sujeitos comuns, utilizadas como estratégia de reapropriação do espaço urbano. Também tem sido tem sido traduzido pelo movimento "faça você mesmo". Implica em práticas de intervenção rápidas de pequena escala, que servem a um propósito maior ou a um determinado propósito (Lydom, 2012). Segundo este autor, os planejadores urbanos acabam por se preocupar mais com projetos de transformação em grande escala e que levam muito tempo para serem executados, com benefícios sociais a longo prazo nem sempre garantidos. Mas ele lembra que iniciativas rápidas e em pequena escala com pequenos grupos articulados entre si e com organizações governamentais tem sido uma das alternativas para se buscar a equidade. O engajamento da sociedade civil pode emergir por meio de co-criação de ideias, protótipos e intervenções diretas em relação ao que se pretende inovar.

Esta modalidade de engajamento cidadão pode

servir de estratégia em processos de planejamento, quando utilizada antes dos compromissos assumidos sob forma de investimentos permanentes. O urbanismo tático é utilizado para resolver pequenas deficiências que assolam a sociedade no dia a dia (Vieira; Bavaresco; Daiprai, 2019; Gomes *et al*., 2020). Essa forma de apropriação do espaço público também serve como um aprendizado constante para a construção de uma cultura voltada à participação popular. Para Oliveira *et al.* (2022, p. 216), esta modalidade de proposta colaborativa visa possibilitar uma "maior integração entre os espaços públicos, suas práticas cotidianas, e que considere as reais necessidades das pessoas, de maneira democrática, afetuosa, sustentável e libertadora". Alguns dos tipos de intervenções públicas podem ser visualizadas na Figura 2, como é o caso de pinturas delimitando o alargamento do passeio público, a inclusão de *parklets*, espaços para a convivência, mobiliário urbano etc., que podem ser feitas no espaço público a fim de colaborar para o resgate da vitalidade urbana em áreas subutilizadas.

Figura 2 - Prática do Urbanismo Tático em São Paulo/SP e Belo Horizonte/MG



Fonte: Archdaily (2019) e Archdaily (2022).

O espaço público, como se pode depreender, tem sido considerado o palco ideal para atividades de cunho cívico e demais práticas de integração social.

Considerações Finais

Tem sido urgente a necessidade de se criar um novo modelo baseado em relações sociais na produção do espaço urbano, com base em princípios mais democráticos e participativos, diante das atuais dificuldades existenciais vividas atualmente pelas pessoas no cotidiano da cidade. O atendimento ao objetivo 11 das ODS na construção de cidades e assentamentos humanos, inclusivos, seguros e resilientes, especialmente a partir da pandemia da Covid-19, como se pôde apreciar, tem se tornado cada vez mais urgente.

As reflexões a respeito espaços públicos, vistos aqui como bens-comuns da cidade por seu grande valor socioeconômico e ambiental e, em relação ao papel que pode exercer neste sentido, conduzem ao enfrentamento de novos desafios, inclusive por meio de redes mediadas pelas novas tecnologias digitais, em direção a uma cidade inteligente, humana e sustentável.

Os modelos de gestão privada e pública (verticalizados) por si sós não são mais capazes de sustentar uma ação compartilhada ativa e inclusiva para garantir o acesso e usufruto dos espaços públicos a todos, no atendimento a suas necessidades específicas. O acesso aos espaços públicos com conforto e segurança,

por meio de processos cocriativos, construídos de acordo com os princípios do comuns, como se pôde refletir, podem ser viabilizados, permitindo sua transformação em lugares de encontro coletivo às pessoas no seu cotidiano vivido, de forma inclusiva e equitativa. O envolvimento da sociedade civil num processo de governança com efetiva participação e diálogo contribui para definir prioridades e agir coletivamente no acesso e usufruto aberto destes espaços. Operar com pluralidade de ações baseada em comuns permite que a cidade no seu todo seja considerada um comuns, na medida em que vai sendo construída e moldada por meio de relações sociais e regras de governança colaborativa, para ser concebida como cidade inteligente, humana e sustentável.

Referências

ÁVILA, V. F. Pressupostos para a formação educacional em desenvolvimento local. **Interações: Revista Internacional de Desenvolvimento Local**. Campo Grande. v. 1, n. 1, set., p. 63-76, 2000.

BARATA, A. F; FONTES, A.S. **Urbanismo tático:** experiências temporárias na ativação urbana. *In:* 3º Seminário Nacional Habitar, 3, 2016, Belo Horizonte. Anais do 3º Seminário Nacional Habitar. Belo Horizonte: UFMG, p. 1-15, 2016.

BOLLIER, D. Think like a commoner: a short introduction to the life of the commons. Gabriola island (CA): **New society Publishers**, 2014.

BONNEMAISON, J. Viagem em torno do Território. **Geografia Cultural:** um século (3). Zeny Rosendhal e Roberto Lobato Correa

(orgs.). Rio de Janeiro: EDUERJ, p. 83-102, 2002.

BRANDÃO, C. A.L. A república da arquitetura. **Revista USP**, São Paulo, v. 59, p. 8-21, 2003.

BRANDÃO, C. A. L. Arquitetura e república. **Arquitetura, Humanismo e República.** Carlos Antônio Leite Brandão (org.).cap. 1, p. 1-11, 2006. (mimeografado).

CARAYANNIS, E. G.; CAMPBELL, D. F.J. Towards an emerging unified theory of helix architectures (EUTOHA)**:** focus on the quintuple innovation helix framework as the integrative device. **Triple Helix**, v. 9, p. 65-75, 2022.

CARAYANNIS, E.G.; CAMPBELL, D.F.J.. Open innovation diplomacy and a 21st century fractal research, education and innovation (FREIE) ecosystem: Building on the Quadruple and Quintuple Helix Innovation Concepts and the "Mode 3" Knowledge Production System. **Journal of Knowledge Economic***,* v. 2, p. 327–372, 2011.

CASARAMONA, A; SAPIA, A; SORACI, A. How TOI and the Quadruple and Quintuple Helix Innovation System Can Support the Development of a New Model of International Cooperation. **Journal of Knowlegde Economic**, v. 6, n.3, p. 505–521, 2015.

CASTELLS, M.. **A Galáxia da Internet**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **O Comum:** um ensaio sobre a revolução no século 21. Tradução de Renan Porto. UniNômade Brasil, 2016.

DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano 1:** artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

DIGILABOR. Mosco: **Cidades Inteligentes e Internet das Coisas em Visão Crítica** (Entrevista), 16 de agosto de 2019. Disponível em: <https://digilabour.com.br/mosco-cidades-inteligentes-e-internet-das-coisas-em-visao-critica/>. Acesso em: 7 out. 2023.

ERIKSSON, M.; NITAMO, V.; KULKKI, S. State-of-the-art in utilizing

Living Labs approach to user-centric ICT innovation: a European approach. **Luleo-Helsinki**, dez. , p. 1-13, 2005.

EUFRASIO, M. A. **Estrutura Urbana e Ecologia Humana:** a escola sociológica de Chicago (1915-1945). São Paulo: Ed. 34, 1999.

FOSTER, S; IAIONE, C. **The city as a commons.** Yale Law & Policy Review, v. 34, p. 281, 2016.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J; SVARRE, B. **A vida na cidade:** como estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GEORGES, A.; SCHUURMAN, D.; VERVOORT, K. Factors affecting the attrition of test users during living lab field trials. **Technology Innovation Management Review**, v. 6, n. 1, p. 35-44, 2016. Disponível em: <https://orcid.org/10.22215/timreview/959>. Acesso em: 7 out. 2023.

GOMES, J.D; GOMES, L.D; MENDES, T. B; MELLO, M. M. C. Urbanismo tático em discussão para o desenvolvimento urbano. Research, Society And Development, [S.L.], v. 9, n. 2, p. 1-19, jan. 2020. **Research, Society and Development**. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v9i2.2047>. Acesso em: 7 out. 2023.

GONÇALVES, P. H; MOURA, D. S; RODRIGUES, L. T.Ca; GOMES, L. G. Avaliação da caminhabilidade nas ruas da cidade. **Revista Mirante**, v. 8, n. 1, p. 185-201, 2015.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano.** 2. ed. São Paulo: Edusp, 2010.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARDIN, G. Hardin, Garrett. A Tragédia dos Comuns. **Ciência**, v. 162, p.1243-1248, 1968.

HESS, C. Mapping the New Commons. **12th Biennial Conference**

of the International Association for the Study of the Commons, University of Gloucestershire, jul., 2008.

IAONE, C; NICTOLIS, E. Urban Pooling. **Fordham Urban Law Journal**, vol. 44, n. 3, p. 665-701, 2017.

ILLICH, I. **Tools For Conviviality.** Nova York: Harper & Row Publishers, 1973.

INU (Instituto Nazionale di Urbanistica). **Charter of Public Space**. 2013. Disponível em: <https://inu.it/wp-content/uploads/Inglese_CHARTER_OF_PUBLIC_SPACE.pdf>. Acesso em: 7 out. 2023.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LATOUCHE, S. **La Scomessa Della Decrescita.** 3. ed. Milão: Giangiacomo Feltrinelli Editore, 2008.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **La production de l'espace.** Anthropos, Paris: 1974

LEITE, C. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes**. Desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Grupo A Educação, 2012.

LYDOM, M. **Urbanismo tático 2:** ação a curto prazo, mudança a longo prazo. Street Plans Collaborative, mar. 2012.

LYKKETOFT, M. **Opening remarks at World Habitat Day 2015**. 2015. Disponível em: <https://www.un.org/pga/70/2015/10/05/opening-remarks-at-world-habitat-day-2015/>. Acesso em: 12 maio 2022.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, 1960.

MACEDO, J.; A HADDAD, M. Equitable distribution of open space: using spatial analysis to evaluate urban parks. Curitiba, Brazil. *In:* **Environment And Planning B**: Planning and Design, [S.L.], v. 43,

n. 6, p. 1096-1117, jul. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1177/0265813515603369>. Acesso em: 7 out. 2023.

MOULD, O. Tactical urbanism: The new vernacular of the creative city. 2014. **Geography Compass**, v. 8. n. 8, p. 529–539. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/gec3.12146>. Acesso em 7 out. 2023.

ODS. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2022. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em: 15 maio 2022.

OLIVEIRA, M. A; CARVALHO, M. C.R; SOBRINHA, M. D.P.B; ATAÍDE, R. M.C. **Urbanismo tático e a experiência do menor:** ações colaborativas na vila Neuma, Iguatu, Ceará, Brasil. Pixo, [s. l.], p. 198-217, 2022.

ONU-Brasil. **Transformando nosso mundo: A Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável.** ONU, 2016. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 7 out. 2023.

ONU-Habitat. For a Better Urban Cities. **Envisaging the Future of Cities**. World Cities Report, 2022.

ONU-Habitat III. **Nova Agenda Urbana.** Organização das Nações Unidas, 2016.

ONU-Habitat III. ***A Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável.*** 2016. Disponível em: https://habitat3.org/clipping_publications/onu-brasil/. Acesso em: 7 out. 2023.

ONU-Habitat III. (org.). **Documentos Temáticos da Habitat III**: espaço público. ESPAÇO PÚBLICO. 2015. Disponível em: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/11-Espa%C3%A7o-P%C3%BAblico_final.pdf>. Acesso em: 7 out. 2023.

ONU-Habitat. **Turning spaces into places.** Municipal Spacial Planning Support Programme. Kosovo, 2013

ONU-Habitat. **Global Public Space Programme.** 2012. Disponível em: <https://unhabitat.org/programme/global-public-space-programme>. Acesso: 7 out. 2023.

OSTROM, E. **Governing the commons:** the evolution of institutions for collective action. New York: Cambridge University Press, 1990.

PICKETT, S. T A.; BUCKLEY, G.; KAUSHAL, S. S.; WILLIAMS, Y. Social-ecological science in the humane metropolis,**Urban Ecosystems**, v. 14, p. 319–339. 2011.

PITILIN, T. R; SANCHES, S. P. A caminhabilidade. **Revista de Morfologia Urbana**, [S.L.], v. 8, n. 2, p. 1-11, 9 nov. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.47235/rmu.v8i2.129>. Acesso em: 7 out. 2023.

PNUD. **United Nations Development.** 2015. Disponível em: <https://www.undp.org/about-us>. Acesso em: 10 jun. 2022.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, J. M. **The city as commons:** a policy reader. Commons Transition Coalition, Melbourne, Australia, 2016.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCHAFFERS, H; KOMNINOS, N; PALLOT, M. **Smart cities as innovation ecosystems sustained by the future internet:** FIREBALL White Paper on Smart Cities as Innovation Ecosystems. 2012.

SCHWARTZ, G. Conhecimento e reinvenção digital da cidadania: emancipação social e trabalho criativo na "Cidade do Conhecimento". **Rev. Cult. e Ext**. USP, São Paulo, n. 14, p. 25-39, mar. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9060.v14isupl.p25-39>. Acesso em: 7 out. 2023.

STEIN, M.L; SNOWARESKI, H. H; PFÜTZENREUTER, A. H. Caminhabilidade: aplicação do projeto IAAPE em um trecho da área central da cidade de Joinville (SC). *In:* **V Simpósio Nacional de Gerenciamento de Cidades**, 2017, Várzea Grande. Anais do V Simpósio Nacional de Gerenciamento de Cidades. Várzea Grande: UNIVAG, 2017, p. 764-775.

TURCU, C. Local Experiences of Urban Sustainability: researching housing market renewal interventions in three English neighbourhoods, **Progress in Planning**, v. 78, n. 3, p. 101-150, 2012.

VIEIRA, M. F. P; BAVARESCO, P. R; DAIPRAI, L. Intervenções Táticas no Espaço Urbano. **Research, Society And Development**, [S.L.], v. 8, n. 5, p. 1-14, mar. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v8i5.979>. Acesso em: 7 out. 2023.

Capítulo 4

A via pública e os bens comuns: uma análise sobre os espaços comuns e seus múltiplos usos

Public roads and common goods: an analysis of commons spaces and their multiple uses

Juliana de Mendonça Casadei
Catiana Sabadin Zamarrenho
Ana Cláudia Marques Bacarji
Dolores Pereira Ribeiro Coutinho

Resumo

As ruas devem atender aos desejos dos seus múltiplos usuários e possuem um papel social relevante na garantia das relações entre as pessoas que vivem nas cidades. A principal via comercial de Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul, a Rua 14 de Julho, foi requalificada entre os anos de 2018 e 2019, convertendo parte dos espaços destinados aos veículos automotores para uso prioritário dos pedestres. A experiência descrita neste texto, propicia algumas reflexões a respeito das diferentes percepções do espaço da via pública, enquanto bem comum, sob diferentes e divergentes óticas, dos usuários e dos comerciantes. Se por um lado esses espaços são percebidos como fundamentais para a sobrevivência do bem-estar, por outro, enquanto tal associam-se ao bem-estar da convivência. A requalificação da via ampliou os entendimentos sobre seus atrativos, (re)apresentando novas possibilidades de usufruir o espaço público; além de se constituir um potencial pedagógico sobre a devolução desses importantes espaços urbanos às pessoas.

Palavras-chave: Via pública. Requalificação urbana. Espaços comuns.

Abstract

Streets must meet the desires of their multiple users and have a relevant social role in guaranteeing relationships between people who live in cities. The main commercial street in Campo Grande, capital of the state of Mato Grosso do Sul, Rua 14 de Julho, was refurbished between 2018 and 2019, converting part of the spaces intended for motor vehicles for priority use by pedestrians. The experience described in this text provides some reflections on the different perceptions of the public road space, as a common good, from different and divergent perspectives, from users and traders. If, on the one hand, these spaces are perceived as fundamental for the survival of well-being, on the other hand, as such, they are associated with the well-being of coexistence. The requalification of the road has broadened the understanding of its attractions, (re)presenting new possibilities to enjoy the public space; in addition to constituting a pedagogical potential on the return of these important urban spaces to the people.

Keywords: *Public highway. Urban requalification. Commons spaces.*

1. O espaço público como bem comum

Os bens comuns podem ser entendidos como um conjunto de recursos compartilhados por um grupo de pessoas, com regras próprias. São bens não exclusivos, por se configurarem como sendo de interesse de todos, mas que, diferente dos bens públicos, não podem ser usufruídos, ao mesmo tempo, pelas mesmas pessoas (Iasc, 2022; Feeny *et al*., 1990; Ostrom, 1990).

Neste sentido, pode-se compreender como bem comum os espaços da cidade, sejam públicos ou privados, que possuem funções sociais e culturais na vida das pessoas como um todo, quando os usuários se engajam na gestão de seu compartilhamento. A forma de distribuição ou organização desses espaços e, ainda, a oferta de infraestrutura e serviços públicos, resulta em diferentes tipos de uso e ocupação, podendo acentuar ou corrigir eventuais desigualdades sociais. Disto resulta a importância de entender essas dinâmicas de gestão coletiva, ao se pensar em cidades sustentá veis e inclusivas, em acordo aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS, da Agenda 2030 (ONU, 2015).

Dentre os muitos recursos que a urbes oferta para compartilhamento da população, estão os espaços da via pública, muitas vezes negligenciados. No entanto, estes assumem importante papel no contexto, ao garantirem a circulação das pessoas em diferentes meios e permitirem que as relações sociais aconteçam, por intermédio do encontro das pessoas, da cultura, do lazer, de atividades festivas e do trabalho. Ou seja, possuem um caráter de espaço social com a função de propiciar o convívio, o

encontro entre os sujeitos, de maneira a fortalecer os vínculos e a relação de identidade com o espaço (Padovani, 2003).

Contudo, nas últimas décadas, o planejamento urbano tem acolhido uma lógica utilitarista de organização funcional da cidade, e, consequentemente, das vias públicas, atribuindo-lhes um caráter único de conexão entre as partes estruturalmente separadas da cidade e, assim, retirando-lhes outros significados e usos, originalmente, presentes. Quando a via se torna um espaço, unicamente, de passagem, do veículo que flui, perde-se o espaço do encontro, das relações interpessoais, trazendo à tona as reflexões de Lefebvre (2001) sobre as limitações desse tipo de planejamento. Nestas condições exclusivas para o carro, o valor do uso dos espaços da cidade se manifesta de maneira indiferenciada por todos os seus habitantes.

Reflexões mais recentes vêm contribuindo para a emergência de projetos cujo desenho das ruas levam em conta a dimensão humana (Gehl, 2010) ao priorizar a mobilidade ativa. Neste caso, atribui-se o primeiro plano aos pedestres, seguido de ciclistas e passageiros do transporte coletivo, além de comerciantes e fornecedores de serviços urbanos, e, em última instância, os automóveis particulares (GDCI, 2018).

As ruas, portanto, têm caráter multidimensional, dinâmico e adaptativo; e devem promover as necessidades de múltiplos usuários, ampliando as metas sociais, econômicas e ambientais. Tornam-se a unidade básica do espaço urbano, no qual a cidade é vivenciada e

onde se integra sustentabilidade ambiental, saúde pública, atividade econômica e importância cultural (GDCI, 2018).

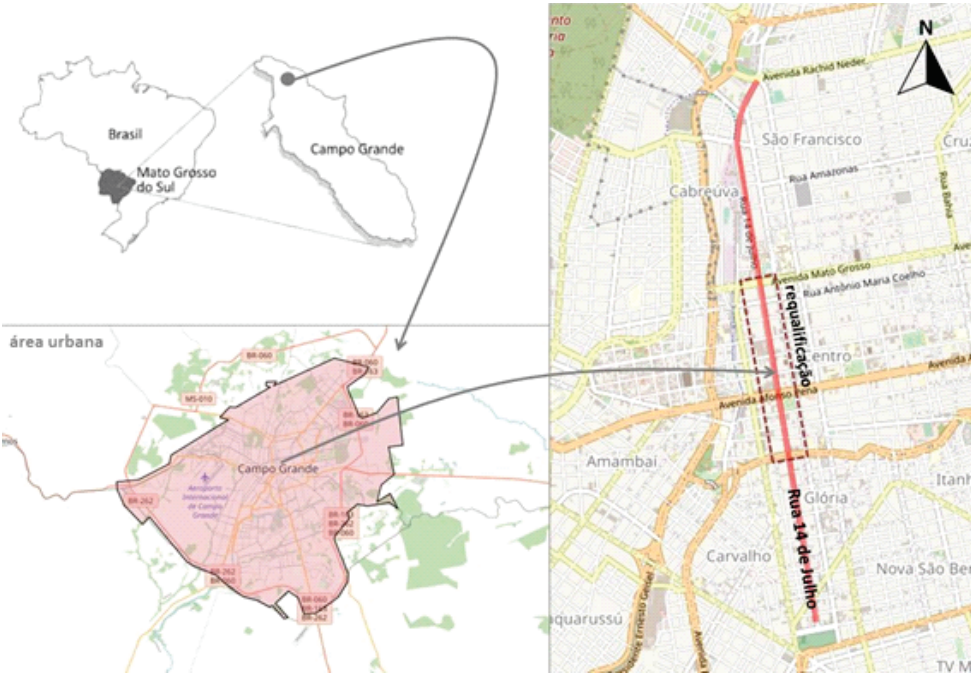
O presente texto tem o propósito de realizar algumas reflexões sobre as diferentes percepções do espaço da via pública enquanto bem comum, tendo como estudo de caso o processo de requalificação de uma via urbana que passou por transformações físicas, adotando novas funcionalidades e priorizando a mobilidade ativa. Para tanto, foi realizada pesquisa descritiva e documental, com especial atenção para o projeto de requalificação da Rua 14 de Julho, em Campo Grande/MS, e dados obtidos em pesquisas de opinião realizadas antes e depois das obras.

2. O caso da Rua 14 de Julho

A Rua 14 de Julho é a principal via comercial de Campo Grande, capital do Mato Grosso do Sul, localizada na região centro-oeste brasileira (Figura 1). Guarda importância com a cidade em diversos aspectos, especialmente histórico-culturais e econômicos. Neste último, merece destaque o grande número de estabelecimentos comerciais com uma constante movimentação de pessoas e mercadorias (Viana, 2018).

A rua teve seu traçado definido juntamente com a primeira planta da cidade, elaborada em 1909 pelo engenheiro Nilo Javari Barém, tendo se desenvolvido, especialmente, com a chegada da estrada de ferro na cidade que conectaria o Atlântico ao Pacífico por intermédio da ferrovia boliviana (Campo Grande, 2021).

Figura 1 - Localização da Rua 14 de Julho



Fonte: elaborado pelas autoras.

Ao mesmo tempo em que a cidade se desenvolvia, a Rua 14 de Julho foi ganhando destaque econômico e social, especialmente por interligar a área urbana à antiga estação ferroviária da rede Noroeste do Brasil, tornando-se a via a mais movimentada da cidade, e atraindo uma diversidade de topologias comerciais e de prestação de serviços.

De fato, essa via sempre foi palco de toda a vida social, política e cultural da cidade. Em diferentes momentos históricos, configurava-se como local de encontro das pessoas, o *footing*, as manifestações

políticas, e as dinâmicas da interação social (Viana, 2018; Nessimian; Fernandes, 2015).

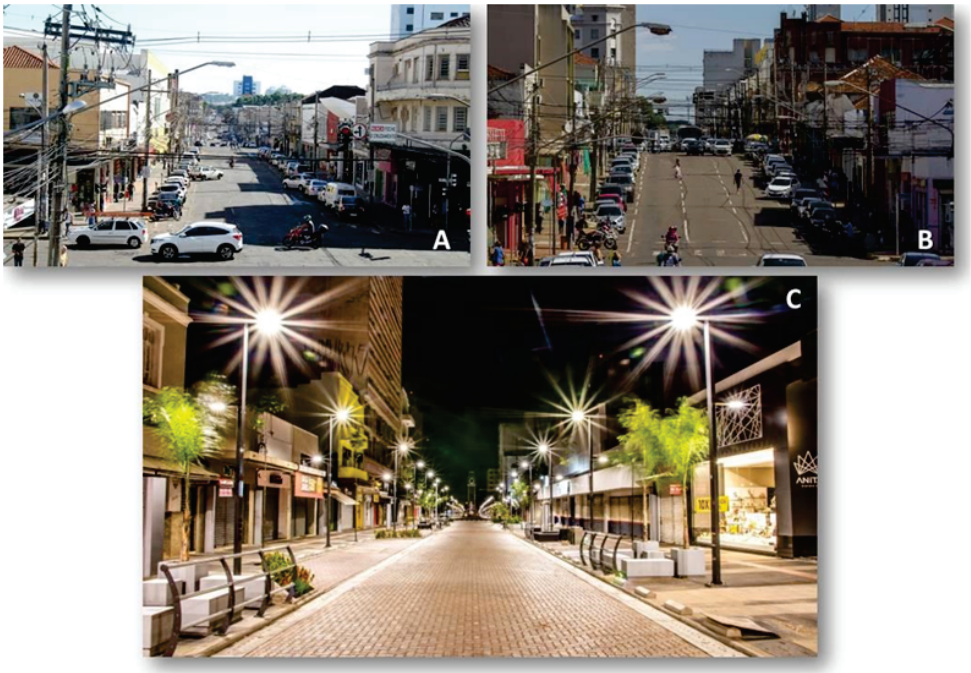
Entretanto, a via foi passando por modificações e, especialmente a partir da década de 1970, foi tomada pelo veículo individual, como prioritário no uso do espaço, dotando de condições para um trânsito relativamente rápido e de passagem, convergindo para uma condição de uso em desequilíbrio em relação às necessidades dos pedestres e afetando as relações de convívio social.

Os passeios existentes, bem como as instalações e mobiliários eram inadequados ao uso confortável das pessoas, além de inseguros aos deslocamentos a pé para grupos de diferentes idades e habilidades no caminhar. E, ainda que a vitalidade comercial permanecesse na via, as infraestruturas foram se tornando obsoletas, culminando em aspectos de deterioração e perda de ambiência (Vieira, 2018; Yule, 2020). Para além da obsolescência, houve uma redução da população moradora e, associado a isso, um esvaziamento no período noturno, ensejando processos de degradação como o vivenciado em outras cidades (Maricato, 2000).

Para promover a reversão desse cenário, o Município elaborou um Plano de Revitalização do Centro, definindo critérios e diretrizes, considerando os enfoques do patrimônio cultural, econômico e social (Campo Grande, 2009). O documento transformou-se em uma legislação - Lei Complementar nº 161/2010 (Campo Grande, 2010), definindo programas e ações a serem realizadas, e estabelecendo dentre elas, como prioritária,

a requalificação da Rua 14 de Julho (Figura 2), integrando-se especialmente a projetos de habitação de interesse social na área central e a implantação de corredores de transporte coletivo.

Figura 2 - Vista geral da Rua 14 de Julho: antes (A e B) e depois da requalificação (C).



Fonte: Sugepe, 2022.

A requalificação da via aconteceu no período de maio de 2018 a novembro de 2019, e fez parte de um programa integrado de desenvolvimento do Município, financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID por intermédio de contrato de

empréstimo firmado em 2017, o qual alicerçou-se em dois componentes de investimento: revitalização do centro e mobilidade urbana.

A intervenção na via foi planejada, dentre outros propósitos, visando fomentar a diversificação de usos, qualificar os espaços públicos para a fruição da população, possibilitar a extensão do horário de funcionamento do comércio, ampliar o número de usuários, e aumentar a valorização imobiliária e a arrecadação municipal (Vieira, 2018).

A via corta o centro da cidade interligando regiões no sentido norte-sul, desde a Vila Glória até o Bairro Monte Castelo. Contudo, sendo que o trecho objeto da requalificação compreendeu 1.400 metros, entre as avenidas Fernando Corrêa da Costa e Mato Grosso, totalizando 10 quadras (Figura 1). Neste seguimento, em geral, foram realizadas obras de infraestrutura, tais como: pavimentação, instalação de mobiliário urbano, paisagismo, rede subterrânea de energia elétrica e telecomunicações, sinalização viária, e obras de saneamento com a rede de distribuição de água e rede coletora de esgoto sanitário e microdrenagem (Vieira, 2018). Dentre as mudanças está o alargamento dos passeios públicos, com a conversão em calçadas de pelo menos um terço do espaço destinado ao tráfego de veículos, além de espaços, anteriormente destinados ao estacionamento de veículos.

Em análise aos projetos, denota-se que vários elementos para priorizar os pedestres foram implementados (Figura 3), tais como: a acessibilidade universal; a construção de calçadas no mesmo nível do

pavimento da via, praticamente sem degraus; a implantação de travessias elevadas nos meios de quadras; a instalação de semáforos com aumento do tempo de travessia de pedestres; bem como o aumento da curvatura das esquinas, diminuindo a extensão de travessia dos pedestres e seu tempo de exposição na área de circulação de veículos (Nessimian; Fernandes, 2015).

Após as obras, a velocidade máxima da via foi reduzida para 30 km/h, tornando-se uma área de trânsito mais lento. Todos esses aspectos melhoram as condições de caminhabilidade, além de conferirem maior segurança aos pedestres (ITDP, 2018).

Figura 3 - Soluções projetuais para acessibilidade e mobilidade na Rua 14 de Julho



Fonte: Nessimian e Fernandes (2015).

Outros aspectos considerados no projeto convergem para o uso e permanência da via pelos pedestres, especialmente por promoverem maior conforto (Figura 4), tais como a implantação de canteiros ajardinados, transplantio de árvores de grande porte, implantação de áreas de descanso com bancos e paisagismo. A instalação de câmeras de videomonitoramento no trecho da intervenção, interligadas a uma central de controle, com a instalação de uma base operacional da Guarda Municipal na Praça lindeira à via, conferem maior segurança para os frequentadores. Somam-se, ainda, a melhoria da iluminação pública, com a instalação de luminárias com lâmpadas de LED com braço duplo, uma focalizando a via e outra especificamente as calçadas, evitando as áreas de breu e áreas inseguras.

Figura 4 - Soluções projetuais para conforto e segurança na Rua 14 de Julho



Fonte: Nessimian e Fernandes (2015).

Há outros elementos que propiciam a mobilidade ativa, tais como a conectividade do projeto, a

infraestrutura cicloviária do entorno, especialmente com as ciclovias e ciclofaixas já existentes, bem como as projetadas e a rota cicloviária na área central. Na Rua 14 de Julho foram ofertados os mobiliários destinados aos ciclistas, com a instalação de paraciclos, por exemplo.

Dessa maneira, percebe-se que o conjunto de modificações realizado na via, especialmente com a ampliação do passeio, além de contribuírem para a reversão do estágio de degradação existente (Yule, 2020; Campo Grande, 2009), configura-se como oferta de um espaço destinado ao convívio e à dinâmica de interação social, tal como defendida por Jacobs (2000), tanto pelas estruturas físicas existentes, quanto pelos mecanismos de promoção da vitalidade urbana, além do fortalecimento da função social do local.

3. As diferentes percepções sobre o espaço comum

Algumas consultas à população foram realizadas pelo Instituto de Pesquisas da Federação do Comércio do Estado de Mato Grosso do Sul - IPF/Fecomércio em razão das intervenções programadas e realizadas na via, em dois momentos distintos, ou seja, antes e depois das obras, com intuito de se captarem as expectativas e percepções de comerciantes e usuários do espaço público.

A primeira pesquisa, realizada em 2018, colheu a opinião e avaliação dos empresários previamente à

realização das obras (IPF, 2018), enquanto a segunda, realizada em 2020, fez parte de um amplo estudo executado sobre os impactos cumulativos das obras ao comércio local (IPF, 2020). Contudo, embora as pesquisas tenham objetivos específicos distintos e, consequentemente, pequenas diferenças metodológicas, principalmente quanto ao escopo dos questionários e o público abordado, é possível verificar que ambas apresentam indicativos à compreensão da relação entre as pessoas e o espaço público da via.

É indiscutível a histórica importância do comércio na via. Entrevistas realizadas em fase de diagnóstico, para o plano de revitalização da área central, evidenciaram que as percepções de centro da cidade, em sua maioria, se relacionavam com a Rua 14 de Julho, e, consequentemente, o comércio foi apontado como motivo dos deslocamentos à região (Campo Grande, 2009). Essas respostas se confirmaram nas consultas públicas do plano, acabando por eleger a requalificação da Rua 14 de julho como um dos projetos prioritários e estruturantes aos demais.

Antes das obras aconteceram, 96,77% dos comerciantes já tinham ouvido falar no Programa de Revitalização do centro, sendo que o conhecimento foi tomado a partir, principalmente de ações institucionais do Sebrae (22,5%), da Prefeitura (21,25%) e de atendimento técnico de ambas as instituições que realizam juntas visitas aos estabelecimentos anteriormente ao início das intervenções (21,25%) (IPF, 2018).

Ainda que o grau de conhecimento admitido por 57,58% dos entrevistados se limitasse a algumas ações, somente 9,09% afirmaram conhecer todas elas, verificando-se que as ações mais conhecidas dizem respeito a conversão das redes aéreas para subterrâneas, bem como as transformações de trânsito na via e a ampliação dos passeios públicos, inclusive com a retirada de espaços para tráfego de veículos e de estacionamentos destes, captadas na pesquisa como: "linhas de ônibus e via de trânsito", "estacionamento", "calçadão" e "fiação", nos percentuais apresentados na Figura 5 (IPF, 2018).

Figura 5 - Principais ações do Programa Reviva conhecidas pelos comerciantes



Fonte: IPF, 2018.

Na percepção dos comerciantes, em entrevistas colhidas anteriormente às obras, foram captados aspectos das intervenções que consideravam como tendo pontos positivos e negativos. Observa-se que, no tocante aos impactos negativos, foram mencionados, especialmente, aqueles naturalmente afetos à execução de obras, tais como ruídos (21,01%), sujeira (17,65%) e entulho (21,01%); outros associados às questões econômicas, tais como queda nas vendas (2,52%) e aumento dos aluguéis (9,24%); além de aspectos de gerenciamento como cronograma de obras (10,92%) e atrasos nas obras, mencionado como "demora" (0,84%), e existência de dúvidas (2,52%). Contudo, ainda no momento anterior das transformações realizadas na via, 14,29% dos comerciantes sinalizaram uma preocupação com os estacionamentos, aspecto não detalhado na pesquisa, mas que pode ser compreendido tanto com a falta de vagas ocasionada pelas interdições de trânsito necessárias às tarefas de obra, como também pela retirada de vagas após as modificações previstas no projeto urbanístico (IPF, 2018).

Porém, ao mesmo tempo em que a conversão de espaços para pessoas anteriormente destinados aos veículos pode ser considerada uma preocupação dos comerciantes, verificou-se que os mesmos consideravam relevante a modernização da via (21,59%) e que essas transformações resultariam em melhorias do ambiente de trabalho (15,91%). Além disso, a aplicação de um projeto com a priorização dos pedestres foi identificado como positivo para propiciar a atração dos consumidores (31,82%), consequentemente aumento

de vendas (20,45%) e a valorização como um todo da região central (4,55%) (IPF, 2018).

De um modo geral, boa parte detinha expectativas favoráveis com as intervenções, sendo que somente 5,68% dos entrevistados manifestaram não possuir expectativas. De certa maneira as expectativas iniciais foram confirmadas com a conclusão das obras. A pesquisa do IPF (2020) no pós-obra demonstrou que, do ponto de vista dos consumidores, além das perspectivas de celebração das relações comerciais nas lojas físicas, uma vez que 72% dos entrevistados manifestaram que a realização de compras é o principal motivo por frequentar a 14 de Julho, com variedades e serviços básicos, a população busca também por atratividade. Neste sentido, as transformações da via fizeram com que os entrevistados manifestassem o desejo de frequentar o espaço público com o(a) companheiro(a) (41%) ou com familiares (45%), associando, portanto, as atividades de compras ao lazer.

O desejo de se experimentar outras maneiras de frequentar a mesma 14 de Julho, repaginada após o término das obras, pôde ser confirmada com experiências inesperadas na fase de projeto, independentemente das constatações das pesquisas. A via se tornou cenário para ensaios fotográficos, de gravação de clipes musicais, de passeios de grupos de *bike* noturnos, de eventos culturais, além de atração decorativa no período natalino. As ruas e calçadas têm papel tão importante quanto os parques, na visão de Jacobs (2000), constituindo-se em palco da diversidade e intensidade de usos, que induz uma realidade viva e

pulsante, uma rede de fluxos de pessoas e outros elementos considerados energias em constante movimento.

Embora as avaliações após as obras, sob o ponto de vista dos consumidores, tenham uma leve divergência dos comerciantes, ambos os públicos consideram as mudanças positivas. Para os consumidores, 43% consideram que ficou bom e 50% muito bom, enquanto para os comerciantes, 55% consideram bom e somente 38% muito bom. Contudo, quando a pesquisa avança para a compreensão acerca dos novos conceitos atribuídos à via, na visão desses dois segmentos, a diminuição dos estacionamentos veiculares só é percebida - e enfatizada pela repetição - pelos lojistas (Figura 6) (IPF, 2020).

Figura 6 - Avaliações pós-obras de consumidores e empresários



Fonte: IPF, 2020.

A preocupação dos comerciantes com o espaço destinado à guarda dos veículos se mantém quando os entrevistados são provocados a sugerir atratividades na via, o que sequer é mencionado pelos consumidores. Para estes, os atrativos sugeridos são: eventos culturais (42%), segurança (40%), curiosidade (27%), preços (27%) e gastronomia (22%). Para os empresários, o item mais mencionado foi o estacionamento (50%), seguido dos eventos culturais (38%), atendimento (33%), preços (32%) e gastronomia (25%) (IPF, 2020).

Novas possibilidades de atrativos na Rua 14 de Julho foram percebidas em um estudo realizado em 2021, por uma consultoria em *Place Branding*, a qual, utilizando os princípios para cunhar a marca do lugar, identificou as vocações existentes na via, que vão para além do comércio varejista, única e exclusivamente, apontando para um forte potencial à exploração turística e constituir em um *hub* de inovação (Sebrae; Places por us, 2021).

Essas novas possibilidades, a partir da identidade e vocação do território, demonstram que a requalificação da via não apenas transformou fisicamente a via, mas conferiu um caráter de multifuncionalidade, ampliando seus usos para atividades culturais, de recreação e de lazer, além de resgatar os princípios de convívio social que a via pública também possui, ao permitir que seus usuários possam usufruir dos espaços públicos em diferentes ritmos e formas de caminhada ou, ainda, com opções de permanência e descanso.

4. Convivência versus sobrevivência: a riqueza da experiência da 14 de Julho

Dos aspectos apresentados anteriormente, pode-se evidenciar uma conflituosa abordagem sobre o mesmo espaço público e os bens comuns: ora percebidos sob a ótica da sobrevivência do bem-estar, ora em contraponto ao bem-estar da convivência.

Pode-se afirmar que o usuário da via se encontrou mais receptivo à compreensão da rua como um espaço de bem-estar e de convivência, identificando necessidades convergentes com esse propósito, tais como eventos culturais, bares e restaurantes, locais para promover o encontro, em uma rua que se ressignificou, revivendo o exercício do papel de ponto de encontro.

Por outro lado, os comerciantes ainda se encontravam aprisionados à forma tradicional de garantia da sobrevivência, culturalmente incutida, em que a rua está intimamente associada a este aspecto, constituindo-se em importante elemento para tal finalidade, e não como meio de garantir o bem-estar. Neste caso, na percepção dos lojistas, as vendas relacionavam-se ao fluxo de veículos a às possibilidades de paradas dos carros o mais próximo possível do acesso às lojas, ou seja, ao padrão comportamental de acesso único e exclusivo das pessoas ao local de comércio para tão somente cumprir compromissos, e não viver experiências de lazer e cultura, que podem incluir o consumo.

De toda sorte, importa destacar que os dados da pesquisa realizada no pós-obras foram coletados em um período, ainda, um tanto aproximado das intervenções. Portanto, os aspectos relacionados à preocupação dos comerciantes com o fluxo e estacionamento de veículos pode refletir um receio do novo contexto apresentado e, consequentemente, que as vendas não fossem atender suas expectativas. Mas, talvez, se houvesse uma nova coleta de dados em período mais alongado às intervenções, é possível que as percepções coletadas tivessem sido distintas.

Todavia, quando se compreende a importância social que as ruas exercem em uma cidade, tal como Padovani (2003) destaca, percebe-se que uma cidade é viva no borbulhar dos relacionamentos, entre as pessoas que nela estão, e tal sentimento se associa diretamente a um ideal de bem-estar, valorizado e desejado pelos usuários dos espaços públicos. Neste caso, não importa se a rua, essa diminuta unidade, uma pequena célula de um organismo vivo, esteja localizada no seio da cidade ou em uma periferia esquecida; seja de uso e acesso de muitas pessoas ou apenas à poucas residências: o sentido é o mesmo.

Analisando-se os dados apresentados, pode-se refletir que há uma necessidade da população por convivialidade, espaços de encontro e de bem-estar; o que muito se distingue da necessidade comercial. Portanto, a riqueza da experiência da Rua 14 de Julho deixa também mais um legado, ou seja, quando a requalificação da via pública devolve à população esses

espaços urbanos, até então alijados de seu uso, fica evidente um potencial pedagógico, parte dos aprendizados coletivos que uma cidade pode tecer.

Considerações finais

Os resultados obtidos demonstram que há diferentes visões do espaço público da via entre os comerciantes, tradicionalmente, instalados na Rua 14 de Julho e os consumidores, que compõem a maior parte dos usuários da via.

De uma forma geral, pôde-se observar que a maior preocupação dos lojistas, antes e depois das obras de requalificação, diz respeito a questões relacionadas ao trânsito de veículos, a diminuição de vagas de estacionamento e ao transporte coletivo. Para os usuários, essas questões não são observadas e sequer são mencionadas, pois não refletem como condição para frequentar o local.

Os dados levantados apontam para uma discussão a respeito das diferentes visões que as pessoas têm do espaço público da via, enquanto um bem comum, que atende necessidades de usufruto de todos. Nesse aspecto, uma rua com múltiplos usos mais se aproxima dessa função, do que quando ela prioriza o trânsito rápido e de passagem dos veículos automotores, na maior parte de transporte individual.

Por fim, a requalificação ampliou os entendimentos sobre a vocação da via, limitada unicamente ao comércio

varejista, demonstrando para consumidores e lojistas o potencial atrativo para eventos culturais, local de lazer, gastronomia, e outras inúmeras possibilidades relacionadas com o usufruir do espaço público, comum a todos, de diversas maneiras.

Referências

CAMPO GRANDE, Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano - Planurb. **Perfil Socioeconômico de Campo Grande.** 28 ed. Campo Grande: Planurb, 2021.

CAMPO GRANDE. **Lei Complementar n. 161, de 20 de julho de 2010.** Institui o Plano para Revitalização do Centro de Campo Grande e dá outras providências. *Lex:* legislação municipal, Campo Grande, 2010.

CAMPO GRANDE. **Plano Local para as Zonas Especiais de Interesse Cultural do Centro – ZEIC's Centro:** *P2* – Diagnóstico. Campo Grande: Organura/Planurb, 2009.

FEENY, D. *et al*. The tragedy of the commons: twenty-two years later. **Human ecology,** v. 18, n. 1, p. 1-19, 1990.

GDCI, Global Designing Cities Initiatives. **Guia Global de Desenho de Ruas.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

GEHL, J. **Cities for People.** Washington, D. C.: Island Press, 2010.

IASC - International Association for the Study of Commons. **Sobre o Comum.** Disponível em: <https://iasc-commons.org/about-commons/>. Acesso em: 6 out. 2023.

IPF, Instituto de Pesquisa Fecomércio. **Reviva Campo Grande:** opinião e avaliação dos empresários da Rua 14 de Julho. Campo Grande: Fecomércio, 2018.

IPF, Instituto de Pesquisa Fecomércio**. Estudo de impactos cumulativos do comércio de Campo Grande/MS.** Campo Grande: Fecomércio, 2020.

ITDP, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. **O acesso de crianças e mulheres à cidade.** Rio de Janeiro: ITDP, 2018.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, E. Habitação social em áreas centrais. **Revista Oculum Ensaios**, Campinas, n.1, p. 13-24, 2000.

NESSIMIAN, I. S; FERNANDES, C. S. **Requalificação da Rua 14 de Julho:** Projeto Executivo. Campo Grande: CIA/Schettini, 2015.

ONU, Organização das Nações Unidas. **Agenda 2030.** Brasília: ONU, 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 17 jul. 2022.

OSTROM, E. **Governing the commons.** The evolution of institutions for collective action. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

PADOVANI, E. G. R. A cidade: o espaço, o tempo e o lazer. *In*: GERARDI, Lucia Helena de Oliveira (Org.). **Ambientes:** estudos de Geografia. Programa de Pós-graduação e Geografia/Ageteo, Rio Claro, p. 17-183, 2003.

SEBRAE, Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas; PLACES FOR US. **Relatório de Trabalho Reviva Campo Grande:** Rua 14 de Julho. Campo Grande: SEBRAE, 2021.

SUGEPE (Subsecretaria de Gestão e Projetos Estratégicos). **Rua 14 de Julho.** Disponível em: <http://reviva.campogrande.ms.gov.br/empreendimento/14-de-julho>. Acesso em: 26 jul. 2022.

VIEIRA, N. J.V. **Plano de Mitigação.** Componente I: Revitalização do Centro. Campo Grande: Unidade Gestora do Programa, 2018.

YULE, L. **A cidade na escala humana.** Campo Grande: Life Editora, 2020.

Capítulo 5

Dimensão Social da Mobilidade e Comunizar Mobilidade: transição para um novo modelo de mobilidade urbana

Social Dimension of Mobility and Commoning Mobility: transition to a new model of urban mobility

Renato Saravy Diacopulos
Marcus Osório da Silva

Resumo

O objetivo deste trabalho foi trazer reflexões, baseadas na literatura existente sobre a mobilidade urbana em sua dimensão social e as práticas atuais sobre comunizar mobilidade no âmbito da cidade. A metodologia, neste caso, foi baseada na busca e seleção de uma literatura considerada apropriada para realizar tais reflexões. Os estudos permitiram refletir a respeito da mobilidade urbana na visão das políticas dominantes, baseadas principalmente nas dimensões da técnica e da economia, assim como as principais externalidades negativas delas provenientes. Num outro viés, aportou maiores reflexões sobre a dimensão social da mobilidade urbana e como as práticas do comunizar mobilidade vêm contribuindo para uma nova transição para um novo modelo de mobilidade, numa visão relacional, que valorize processos de governança colaborativa. Trata-se de um modelo mais centrado no direito à cidade e na dignidade humana, de valor público, numa transição para uma cidade mais justa, inclusiva, mais vibrante em relação à vida social, com respeito à sustentabilidade do ambiente.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Dimensão Social da Mobilidade Urbana. Comunizar Mobilidade.

Abstract

The objective of this study was to bring reflections, based on the existing literature on urban mobility in its social dimension and current practices on commoning mobility in the city. The methodology, in this case, was based on the search and selection of literature considered appropriate to carry out such reflections. The studies provided a reflection on urban mobility from the perspective of dominant policies, based mainly on technical economic dimensions, as well as the main negative externalities arising from them. From another perspective, it provided further reflections on the social dimension of urban mobility and how the practices of commoning mobility have been contributing to a transition to a new mobility model, through a relational vision, which values collaborative governance processes. This model is linked to the right to the city and human dignity, with public value, in a transition to a fairer, more inclusive, and vibrant city concerning social life, with environmental sustainability respect.

Keywords: *Urban Mobility. Social Dimension of Urban Mobility. Commoning Mobility.*

Introdução

No contexto da complexidade das atuais cidades de grande e médio porte, caracterizadas por um modelo segmentado, em que se observa a expulsão das populações de baixa renda para as áreas periféricas de infraestrutura precária, a mobilidade das pessoas tem sido objeto de grandes preocupações sociais. A elevada concentração de comércio e serviços nas regiões centrais das metrópoles, aliada à escassez de moradias acessíveis, acabam por obrigar os trabalhadores de baixa renda a residirem em áreas periféricas. Estes, para trabalhar e consumir produtos e serviços, ficam submetidos a deslocamentos diários de grandes distâncias e dificuldade de acesso ao transporte público, num modelo de cidade que tem privilegiado, sobretudo, o automóvel individual. Esta tem sido uma das atuais problemáticas sociais que envolvem o modelo individualista de mobilidade urbana.

Os principais esforços para amenizar as distâncias têm sido o de implementar e modernizar a infraestrutura viária, no sentido de garantir maior fluidez e velocidade aos deslocamentos dos veículos motorizados. Estas responsabilidades têm sido historicamente atribuídas aos governos municipais, que as delegam ao setor da engenharia, na busca destas soluções técnicas e que levem em conta as necessidades relativas à economia urbana.

Conforme observado por Nikolaeva (2020), a principal narrativa política que se destaca em cidades guiadas pelo modelo individualista se fundamenta principalmente nestes dois pilares. Por um lado, a mobilidade é percebida como um direito individual, e por outro, é analisada como uma necessidade dentro do contexto do valor econômico. Isso é evidenciado em cidades onde políticas públicas frequentemente se concentram na promoção do uso de veículos individuais, visando atender às preferências individuais de mobilidade. Em contrapartida, há um enfoque reduzido nas opções de transporte público e soluções coletivas que poderiam fomentar uma mobilidade em seus próprios locais de vida. Portanto, é crucial repensar e redefinir a narrativa da mobilidade urbana, priorizando não apenas o aspecto individual, mas também o coletivo.

Nesse contexto, compreender a necessidade imperativa de transição para modelos de mobilidade que priorizem a acessibilidade e a qualidade de vida de todos os habitantes urbanos têm se mostrado essencial. A mobilidade, conforme destacado por Ramos (2016), precisa ser considerada um bem-comum fundamental para quem vive na cidade, por se configurar como um recurso do qual todos dependem mutuamente para garantir o bem-estar e uma vida mais saudável.

A grande questão reside em ampliar a concepção da mobilidade urbana para além desses dois pilares de natureza individualista e econômica, para focalizar mais nas necessidades específicas das pessoas em suas relações mantidas com outras pessoas e com a realidade vivenciada. Busca-se assim evoluir para um novo modelo

em que a mobilidade possa ser gerida associada à dimensão social.

Dessa forma, ao repensar e redesenhar a mobilidade urbana, levando em consideração não apenas os aspectos individuais e econômicos, mas também os sociais mantidos em cada contexto de vida, é possível avançar em direção a cidades mais sustentáveis, inclusivas e equitativas, em que a mobilidade possa se manifestar como um direito e um benefício para toda a sociedade.

O objetivo deste estudo é refletir sobre a literatura existente, concentrando-se na abordagem da mobilidade urbana em sua dimensão social e nas práticas contemporâneas de "comunizar mobilidade" no âmbito da cidade.

Para esse propósito, adotou-se uma metodologia que se baseou na pesquisa e seleção de literatura considerada apropriada para embasar as reflexões conduzidas neste estudo.

Além desta Introdução e das Considerações Finais, a estrutura do artigo compreende quatro seções distintas. A primeira se dedica à análise da mobilidade urbana na perspectiva das políticas urbanas dominantes, que são herdeiras do tradicional modelo de cidades segmentadas e do enfoque individualista no transporte, centrado em veículos motorizados. Na sequência, a segunda parte aborda as principais externalidades negativas decorrentes desse modelo. A terceira parte apresenta uma revisão da literatura recente que explora a mobilidade urbana em sua dimensão social,

questionando o antigo paradigma que dá prioridade à técnica e à economia no planejamento do transporte urbano. Por fim, fundamentado no conceito da dimensão social da mobilidade urbana e associado à ideia de "comunizar mobilidade", é delineado um novo modelo de práticas e políticas de interesse público, que leva em conta os nos anseios e necessidades das diversas localidades no contexto da cidade.

1. Mobilidade urbana na visão das políticas públicas dominantes

A mobilidade urbana desempenha um papel fundamental, não só no desenvolvimento econômico da cidade como na qualidade de vida das populações urbanas. No entanto, grande parte das políticas públicas dominantes ainda mantém o modelo individualista e econômico, que se apoia, sobretudo, em soluções técnicas para atravessar a cidade com predomínio do automóvel particular. O objetivo deste item foi abordar a mobilidade urbana na visão das políticas dominantes, examinando suas características estratégicas e impactos gerais no contexto da dinâmica urbana.

O fenômeno do “inchaço urbano” no Brasil, ocorrido principalmente entre 1940 e 1980, fruto da forte inversão do lugar de residência da população brasileira, ou seja, resultante da significativa migração da população do meio rural para o urbano (Santos, 1993), impulsionou a urgência em resolver questões

relacionadas aos modos de transporte.

Tais problemas tornaram-se evidentes tanto nas metrópoles como nas atuais cidades de porte médio. A partir da década de 1930, o uso de veículos particulares ganhou predominância nessas cidades do Brasil, impulsionado por políticas de incentivo do governo. Estas práticas e incentivos políticos continuam a se refletir nos dias atuais, com o crescimento contínuo da frota de automóveis e motocicletas, e os órgãos de planejamento urbano dando prioridade às vias destinadas ao trânsito de veículos individuais. De acordo com Leitão e Rubem (2013), mais de 50% dos domicílios do Brasil possuem um automóvel ou uma motocicleta em sua garagem.

A mobilidade urbana, embora seja uma preocupação de longa data, tem tido seu conceito repensado mais recentemente, diante das questões sociais e ambientais na complexidade das cidades. Estas herdaram o tradicional modelo segmentado, caracterizado por amplas periferias habitadas por moradores de baixa renda e, mais recentemente, a inclusão de condomínios fechados com moradores de média e alta renda. A Constituição Federal de 1988 assegurou o direito individual de ir e vir, conforme estipulado pelo artigo 5º, garantindo a liberdade de locomoção a todos os cidadãos, tanto dentro das cidades quanto em todo o território nacional. Estados e municípios não podem, de maneira arbitrária, restringir essa liberdade. Por outro lado, os órgãos de planejamento urbano, com uma abordagem voltada para a engenharia, têm buscado aprimorar as condições

físicas das vias, do transporte, do trânsito e do tráfego, especialmente no que se refere aos veículos particulares e ao transporte de mercadorias, com foco no crescimento econômico da cidade.

As questões relacionadas à mobilidade e acessibilidade das pessoas começaram a receber atenção das políticas públicas no Brasil a partir da segunda década do século XXI. A principal motivação, conforme apontado por Gomide (2008), teria surgido a partir de um diagnóstico elaborado pelo Ministério das Cidades e publicado em 2006. Esse diagnóstico abordava o tema do barateamento das tarifas, cujo problema estava intrinsecamente ligado ao custo operacional do transporte público urbano, entre outras questões, como a falta de integração dos serviços. Assim, o interesse principal era aprimorar a eficiência dos serviços, com efeitos positivos refletidos nos custos das passagens.

Conforme destacado por Galindo e Lima Neto (2019), essas políticas direcionadas ao transporte e mobilidade urbana ganharam destaque especialmente quando o Brasil se preparava para receber consideráveis contingentes de pessoas de fora do país, ao ser escolhido como sede de grandes eventos como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas no Rio de Janeiro em 2016. Esses eventos foram catalisadores de políticas públicas voltadas à mobilidade, requalificação dos centros urbanos e uma maior aproximação com novas modalidades de transporte sustentável, como as bicicletas. Para fornecer embasamento ao planejamento da mobilidade urbana nos municípios, foi promulgada a Lei n. 12.587/2012 (Brasil, 2012), conhecida como a "Lei

da Mobilidade Urbana". Essa legislação foi considerada um instrumento da política de desenvolvimento urbano prevista na Constituição Federal, visando integrar os diferentes modais de transporte e aprimorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas em cada município.

O transporte, nesta nova abordagem, começou a ser concebido pelos órgãos de planejamento, como uma coordenação integrada dos diferentes modos de transporte, serviços e infraestruturas. Nesse contexto, "mobilidade" foi definida como "condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano", enquanto "acessibilidade" veio se referir à facilidade proporcionada às pessoas para garantir maior autonomia em seus deslocamentos desejados. Deste modo, as inovações na perspectiva do transporte, conforme afirmado por Kleiman (2011), implicaram principalmente no esforço de determinar e ajustar adequadamente o tempo das ações de deslocamento no meio de transporte dentro de um determinado espaço. Nos modais de transporte e no trânsito, a maior ênfase foi dada às condições e maneiras de utilização das infraestruturas. A mobilidade e a acessibilidade passaram a se concentrar mais nas pessoas, embora estas ainda fossem vistas como indivíduos com direito de acesso a serviços básicos e equipamentos sociais. Além disso, a acessibilidade passou a considerar de forma mais abrangente o atendimento às populações portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida.

Observa-se, portanto, por meio das definições que embasam as políticas de mobilidade urbana, que,

embora já contemplem as pessoas, estas ainda são concebidas como indivíduos que se deslocam por meio de transportes nas vias e espaços planejados para integração. Assim, não são contempladas como ser social inseridas no conjunto de suas relações mantidas dentro do espaço urbano. As mudanças também se mantiveram bastante focadas nas questões físicas, com maior atenção para aspectos de natureza técnica e econômica relacionados à mobilidade. Nesse contexto, mesmo com o surgimento de políticas mais centradas na mobilidade das pessoas, o Brasil continuou a persistir, como indicado por Nikolaeva (2020), numa abordagem própria da cidade ainda fundamentada no modelo individualista, que prioriza aspectos técnicos e econômicos.

Segundo Gallez e Kaufman (2009), estes planejamentos urbanos que priorizam a análise dos fluxos e se concentram nos comportamentos predominantes de conjunto, tendem a propor modelos padronizados. Este modelo tradicional de planejamento pautado apenas em dados objetivos, que acabam reproduzindo os mesmos padrões tradicionais de fluxo, conforme coloca Gutierrez (2012), vem sendo muito questionado. Trata-se, afinal, de uma visão reduzida, meramente métrica e fundamentada em elementos apenas materiais. Esses modelos padrões são mantidos principalmente em grandes centros urbanos, como principais atratores dos moradores para acessar o trabalho, comércio e serviços, com tendência à manutenção de movimentos pendulares a grandes distâncias.

Por outro lado, como lembrado por Schor (1999), o

veículo automotor acabou se tornando um símbolo de *status* social, fato que tem favorecido a predominância de condutores de veículos em relação aos pedestres nas vias públicas. Esta situação tende a se materializar, de acordo com Vasconcelos (2012), na lógica de ocupação do solo urbano, ao se atribuir às vias urbanas, maior eficiência no desempenho prioritário dos veículos motorizados.

A prevalência do transporte individual nas cidades, frente ao acentuado crescimento da frota de veículos, já havia se tornado o grande gerador de problemas relacionados à mobilidade das pessoas nas grandes cidades brasileiras (Mano, 2011). Em 2011, conforme apontado por essa pesquisadora do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Departamento Nacional de Trânsito indicava uma média de um carro para cada 2,94 habitantes. A velocidade dos ônibus havia diminuído, os metrôs se encontravam lotados, os usuários passaram a gastar mais tempo em filas e enfrentavam congestionamentos para se deslocar em situações cada vez menos confortáveis. Além disso, os veículos passaram a consumir mais combustível. Entre as dez maiores cidades do país, 19% da população já gastava mais de sessenta minutos ao deslocamento entre a moradia e o local de trabalho.

Diante da ineficiência dos transportes públicos, as pessoas preferiam adquirir seus próprios veículos. Conforme observado por Mano (2011), segundo as pesquisas da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em 2008, o transporte privado já era responsável por quinze vezes mais emissões de poluentes, representando 90% das emissões dos

poluentes locais, além de contribuir quase duas vezes mais para o efeito estufa em comparação com o transporte público.

De acordo com dados mais recentes, a prevalência do transporte individual nas cidades continua a ser um desafio significativo para a mobilidade urbana, sendo um dos principais contribuintes para as emissões de gases poluentes. Segundo o Relatório de Emissões de Gases de Efeito Estufa, do Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG) para o ano de 2019, o setor de transportes foi responsável por cerca de 10,5% das emissões totais de gases de efeito estufa no Brasil (SEEG, 2021). Estes números destacam a persistência do impacto considerável do transporte individual, apesar dos esforços para promover alternativas mais sustentáveis.

De um modo geral, as cidades muitas vezes não conseguem integrar eficientemente os modais de transporte. Isto implica em dar continuidade aos deslocamentos longos e demorados para o trabalho, com reflexo negativo para trabalhadores de baixa renda que moram nas periferias. Políticas que priorizam determinados modais de transporte, conforme sinalizam Silva *et al.* (2019), tendem a excluir grupos sociais que dependem de outros modais. Isto costuma ocorrer, por exemplo, quando são criadas faixas exclusivas para determinados veículos.

Em algumas cidades, já tem ocorrido iniciativas de aprimoramento do transporte público, com intuito de melhorar a qualidade da infraestrutura da frota, na busca

de tarifas acessíveis e integração entre modais. No entanto, essas iniciativas não têm demonstrado resultados relevantes, seja pela descontinuidade dos investimentos, má gestão e dificuldades financeiras das empresas de transporte (Silva *et al.*, 2019).

O programa BRT (*Bus Rapid Transit*), implementado em várias cidades brasileiras, busca oferecer um transporte coletivo mais rápido, eficiente e de qualidade, por meio de corredores exclusivos para ônibus, estações de embarque e desembarque e veículos modernos. No entanto, embora tenham melhorado a eficiência na velocidade e tempo do deslocamento, essas iniciativas têm sido alvo de críticas devido a problemas de superlotação, manutenção inadequada e falta de integração efetiva com outros modos de transporte (Cervero; Vuchic, 2007).

Algumas políticas mais atuais de incentivo fiscal à eletrificação dos transportes em algumas cidades brasileiras para promover a eletrificação de ônibus e táxis, visando reduzir a poluição do ar e as emissões de gases de efeito estufa, enfrentam desafios relacionados ao alto custo dos veículos elétricos e à infraestrutura de recarga (Faria, 2018).

No entanto, tem sido fundamental que as políticas de mobilidade urbana busquem equilibrar os avanços em infraestrutura e acessibilidade com a consideração dos impactos sociais, visando a inclusão de todos os cidadãos e a redução das desigualdades urbanas.

2. Externalidades negativas do modelo individualista do transporte urbano

O modelo individualista de transporte urbano nas cidades, que prioriza o veículo motorizado e critérios técnicos e econômicos, com favorecimento ao meio de transporte individual, tem acarretado sérias consequências, especialmente de natureza social e ambiental. Neste estudo, elas foram abordadas como externalidades negativas.

A política de atração de indústrias automobilísticas no Brasil, como mencionado por Carvalho (2016), teve início em meados da década de 1990. Essa política, assim como no setor de motos, contribuiu para um aumento exponencial do transporte individual motorizado. A capacidade de produção, abrangendo automóveis e motocicletas, quase triplicou até 2016. De acordo com o autor, isso ocorreu graças a políticas de redução de carga tributária e expansão do crédito para aquisição dos veículos. Em outra perspectiva, observa-se a quase ausência de políticas públicas voltadas para os transportes coletivos urbanos. Isso explicaria, como afirmado por Carvalho (2016), a redução de demanda no transporte público em torno de 25% no mesmo período.

A afirmação dos autores pode ser respaldada pelos dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2018) referentes ao período de 2000 a 2007. Houve um significativo aumento de carros de passeio e motocicletas no país, resultando em uma frota total de 53 milhões de veículos individuais. No entanto,

durante esse mesmo período, a expansão da frota de ônibus e micro-ônibus foi de apenas 300 mil unidades. O cenário se torna ainda mais preocupante ao se observar os dados da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2018), que mostram um aumento exponencial de 40,4% na produção, resultando em 189 mil novos veículos em apenas um ano.

Observando o comportamento do mercado e da sociedade em relação à aquisição de veículos particulares, ainda é possível identificar um desequilíbrio no financiamento do transporte público no Brasil (Carvalho, 2016). Este financiamento tem sido realizado principalmente por meio da receita proveniente do pagamento de passagens e da arrecadação tarifária, o que contribui para a retração da qualidade e da capacidade de financiamento desse serviço.

Neste cenário, o veículo automotor neste modelo de transporte individual acabou se tornando símbolo de *status* social e, ao mesmo tempo, de dominação dos condutores em relação aos pedestres. Essa situação se reproduz nas práticas de planejamento, que atribui ao motorista o papel prioritário (Guedes, Aragão, Arruda e Fraxe, 2018).

O grande desafio para os administradores públicos, portanto, tem sido encontrar soluções para uma situação em que as pessoas que recebem menos gastam mais com transporte público. Segundo Carvalho (2016), a solução para essas questões implica em promover justiça social na mobilidade, o que significa garantir acessibilidade a

todos, equidade nas condições proporcionadas para o deslocamento e tarifas adequadas.

Carvalho (2016) chama a atenção para as principais externalidades negativas geradas pelo modelo individualista de transporte urbano, baseado em veículos motorizados. Destaca-se, em especial, os acidentes com mortalidade no trânsito, o aumento do tempo de viagem das pessoas e a poluição atmosférica e sonora. A mortalidade causada por acidentes tem afetado principalmente os motociclistas, que representam cerca de um terço do total da frota de veículos motorizados, mas também atinge os motoristas e as vítimas de atropelamento.

O tempo de viagem, de acordo com os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), teria aumentado em 12% entre 2002 e 2022, representando mais de uma hora gasta no deslocamento entre a moradia e o local de trabalho em diversas cidades brasileiras.

A poluição atmosférica, de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), é causada pela emissão de gases durante o processo de combustão dos motores, enquanto a poluição sonora decorre dos ruídos gerados por buzinas, motores e pela concentração de veículos em horários de pico. O aumento da poluição atmosférica e sonora, acompanhando o aumento das taxas de motorização, contribui, conforme destacado por Carvalho (2016), para danos ao ambiente local e para o aumento da temperatura no ambiente global. Essas emissões,

compostas por diversas substâncias tóxicas, como monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio, hidrocarbonetos, óxidos de enxofre e material particulado, ao serem absorvidas pelo sistema respiratório, têm efeitos negativos sobre a saúde. Segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, a quantidade de CO2 na atmosfera mais que quadruplicou entre 1980 e 2020. Além disso, conforme informações da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB, 2022), as emissões dos veículos rodoviários representam as principais fontes de poluição.

As externalidades negativas advindas do modelo individualista do transporte urbano estão intrinsecamente ligadas à dimensão social da mobilidade urbana. Ao favorecer veículos motorizados e enaltecer o transporte individual, esse modelo gera uma série de consequências que abrangem tanto a dimensão social, em especial na desigualdade no acesso e custos elevados do transporte público, com a dimensão ambiental, como modelo gerador de poluição atmosférica e sonora, aumento da temperatura global e danos à saúde. A desigualdade de acesso e custos elevados para utilização do transporte público afetam, de forma desproporcional, os segmentos mais vulneráveis da população, aprofundando as disparidades socioeconômicas. Além disso, a ênfase na posse de veículos como *status* social intensifica a segregação entre os estratos sociais, marginalizando aqueles que não têm condições de adotar esse padrão.

A melhoria da mobilidade urbana, portanto, não implica apenas numa questão de eficiência técnica no

deslocamento físico. Ela precisa ser contemplada também em função de necessidades sociais básicas no acesso aos recursos e às oportunidades que a cidade oferece. Portanto, a promoção de um modelo de mobilidade social tem sido mais vital para mitigar essas externalidades negativas, melhorando a qualidade de vida, com maior justiça e inclusão social nas cidades.

3. Dimensão social da mobilidade urbana

A abordagem da dimensão social da mobilidade urbana começou a ser questionada no entendimento do modelo de cidades complexas, conforme Gallez e Kaufman (2009), já na década de 1970, em meio à crise do petróleo. Isso implicou críticas às teorias economicistas predominantes que enfocavam apenas a eficiência dos transportes. Surgiram, então, estudos na área de Ciências Sociais, proporcionando um melhor entendimento das práticas cotidianas de mobilidade e suas motivações. Esses estudos permitiram avançar na compreensão de que as condições de mobilidade urbana afetam não apenas a economia, mas também a interação social e o bem-estar dos habitantes. Nessa nova abordagem, a mobilidade começou a ser vista como uma condição influenciada pelas relações sociais estabelecidas pelas pessoas a partir do local da cidade que vivenciam coletivamente (Bohusch e Sheibe, 2014).

Gallez e Kaufman (2009) contribuíram com valiosas críticas em relação às políticas públicas direcionadas exclusivamente às questões técnicas e

econômicas no âmbito do fornecimento e demanda de transporte. Segundo estes autores, tais abordagens adotavam modelos padronizados de fluxos para atender às necessidades mínimas de deslocamento entre residência e local de trabalho. Neste processo, priorizava-se apenas reprodução social da mão de obra e a dinâmica econômica da cidade, sem levar em conta os reais desejos e necessidades de mobilidade dos moradores urbanos em seus contextos específicos de vida.

Nessa perspectiva técnico-econômica e individualista, as cidades estavam sendo regidas pelos fluxos e pela hipermobilidade. A questão central era se as pessoas estavam se tornando mais móveis ou se, na realidade, estavam sendo obrigadas a realizar deslocamentos cada vez mais longos, extensos e demorados. Segundo Gallez e Kaufman (2009), na verdade, ao serem submetidas a essas condições, os usuários de transporte estavam se tornando menos móveis.

Desde as décadas de 1980 e 1990, os cientistas sociais passaram a demonstrar um crescente interesse na análise das práticas de mobilidade cotidiana das pessoas no espaço urbano, com o objetivo de compreender outras perspectivas relacionadas a esse fenômeno (Gallez e Kaufmann, 2009). Dentre esses estudos, merece destaque o trabalho desenvolvido por Vasconcellos (2006), que delineou dois sistemas distintos de deslocamento: (1) aquele realizado por meio de veículos motorizados (coletivos e individuais); (2) aquele executado por meio do uso da própria força

humana, como caminhadas como pedestre ou ciclista. Considerando essa realidade ampliada, onde se pode identificar a mobilidade estabelecida no cotidiano, Vasconcellos (2006) ressaltou a importância de considerar ambas as modalidades para aprimorar as condições de mobilidade urbana. O autor propôs uma melhor redistribuição das atividades econômicas e sociais no espaço urbano, com o intuito de reduzir as distâncias percorridas e, simultaneamente, diminuir a dependência de deslocamentos por veículos motorizados.

De acordo com Gutierrez (2012), a mobilidade na dimensão social é interpretada por meio do espaço social produzido e organizado socialmente em um determinado lugar e tempo, no âmbito da cidade. Segundo ela, essa é a abordagem mais apropriada para compreender os desejos e necessidades sociais das pessoas. Nesse enfoque, a mobilidade é concebida como uma performance social na construção de um território e dos meios de transporte e vetor utilizados para o deslocamento (Gutierrez, 2012). A mobilidade urbana, quando observada no cotidiano vivido pelos moradores por meio das interações sociais, manifesta-se de maneira distinta nos diversos contextos locais da cidade (Taco *et al*., 2018). Estes pressupostos levam à dedução de que a mobilidade urbana abordada em sua dimensão social não pode se restringir a um modelo padrão para toda a cidade.

A abordagem social da mobilidade, portanto, manifesta-se por meio das práticas sociais cotidianas e implica na convergência de fatores materiais e subjetivos

da pessoa em suas conexões com outras pessoas e com o lugar. Visto dessa maneira, em vez de ser vista como uma performance baseada exclusivamente em métricas de comportamento e elementos físicos, a mobilidade precisa ser tratada como uma prática social, diretamente ligada à natureza e às condições vivenciadas pelas pessoas, tanto individualmente quanto em suas relações.

Após estudos realizados desde 2013 por pesquisadores do Instituto de Pesquisas Econômicas (IPEA) e do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP), com uma abordagem da cidade pela lógica da mobilidade, os resultados foram publicados sob a organização de Balbim, Krause e Linke (2016). Os estudos indicaram que o trânsito e o sistema de transporte coletivo das cidades encontravam-se em um estado de degradação. Entre 2002 e 2012, a frota de veículos motorizados já havia duplicado no país e os metrôs, trens e corredores de ônibus operavam com grande sobrecarga. Afinal, as cidades brasileiras, de acordo com os órgãos oficiais, já abrigavam nesta época 82% da população do país. Em 2019, essa porcentagem chegou a 86,8%, com uma previsão de alcançar 92,4% em 2050. Isso explica o primeiro esforço significativo iniciado em 2012, para a construção de novas políticas que visavam contribuir para cidades voltadas para todos os cidadãos, ao invés de cidades voltadas para os automóveis.

Esses estudos também contribuíram para proporcionar uma visão mais sistêmica da mobilidade urbana, englobando deslocamentos não apenas relacionados ao trabalho, mas também considerando

aqueles que abrangem outras dimensões das relações estabelecidas entre as pessoas e destas com o espaço urbano (Balbim; Krause; Linke, 2016). Para abordar a cidade e o desenvolvimento urbano, tornou-se fundamental começar compreender a lógica da mobilidade urbana em distintos lugares da cidade, a partir dos movimentos que animam as a vida de relações entre as pessoas e destas com seus recursos disponíveis.

Nessa nova abordagem, a mobilidade é vista como um processo socioespacial que se manifesta de forma específica, como a mobilidade cotidiana, dentro da particularidade da configuração de cada lugar da cidade. Nesse contexto, a mobilidade implica na interação de deslocamentos físicos, sociais e simbólicos. Sob essa nova perspectiva, ao invés de abordar apenas a mobilidade urbana, passa-se a considerar as diversas formas de mobilidade urbana que se manifestam na cidade, possibilitando compreendê-la como uma totalidade complexa (Balbim; Krause; Linke, 2016).

Conforme apontado por Balbim (2016, p. 23), nesta nova abordagem, a mobilidade assume diversas formas e se direciona a distintos propósitos:

> Da mobilidade cotidiana, passa-se às mobilidades social, residencial e do trabalho, ou, mais recentemente, à mobilidade simbólica. Também são formas de mobilidade as migrações – bem como a mobilidade pendular, do turismo e do lazer –, até chegar-se ao nomadismo ou ao imobilismo.

Neste novo olhar, segundo Balbim (2016), a mobilidade implica ao mesmo tempo, em dimensões objetivas e subjetivas, estas carregadas de significados.

É importante destacar neste sentido, as observações feitas por Martinez, Maldonado e Schönsteiner (2023), membros da Divisão de Desenvolvimento Social da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL), sobre a dimensão social da mobilidade urbana. Elas estão inseridas no projeto "Cidades Inteligentes Inclusivas e Sustentáveis no contexto da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável na América Latina e no Caribe", que faz parte do programa de cooperação CEPAL/BMZ-GIZ.

Conforme destacado pelos autores, nas cidades inteligentes e inclusivas, com uma perspectiva de desenvolvimento sustentável, as políticas públicas voltadas para os sistemas de mobilidade urbana precisam incorporar a dimensão social. Isso implica considerar os direitos humanos, o bem-estar e a igualdade (Martinez; Maldonado; Schönsteiner, 2023), atendendo às necessidades específicas das pessoas e das coletividades, a fim de responder adequadamente a elas. Cada espaço vivenciado pelas pessoas na cidade, constitui um sistema de interações sociais, envolvendo relações entre pessoas, e delas com autoridades, com implicações significativas na coesão social.

Os autores ainda enfatizam que o acesso à mobilidade possui impactos persistentes, não só na qualidade, como nas opções de vida das pessoas.

Portanto, este acesso abrange tanto a dimensão instrumental quanto a dimensão subjetiva e simbólica.

O impacto na dimensão instrumental resulta, entre outros aspectos, das acessibilidades a infraestruturas físicas, do custo e da segurança relacionados a elas, bem como do tempo de viagem. Os elementos dessa dimensão podem facilitar ou dificultar o acesso ao emprego, aos serviços, ao consumo de bens, assim como ao lazer, descanso, entretenimento e cultura. Além disso, podem constituir um meio, englobando as redes de apoio para esse fim, que podem influenciar a construção e manutenção de laços sociais, sejam eles familiares ou de amizade. No conjunto, a dimensão instrumental impacta diretamente o bem-estar físico e material das pessoas, bem como as relações sociais construídas no local de residência (Martinez; Maldonado; Schönsteiner, 2023).

A dimensão subjetiva e simbólica da mobilidade urbana está relacionada ao desfrute dos direitos associados às condições oferecidas e à forma de utilização dos serviços de mobilidade e de seu entorno. Esses aspectos podem proporcionar sentimentos de segurança/insegurança, salubridade, discriminação, confiança/desconfiança, sensação de descanso ou desconforto. De acordo com Martinez, Maldonado e Schönsteiner (2023), essa abordagem impacta diretamente a sensação de bem-estar e a dignidade humana.

Portanto, para manter a qualidade dos serviços e maximizar as contribuições dos sistemas de mobilidade para o bem-estar individual e coletivo, respeitando a

dignidade humana, é fundamental considerar a integração dessas duas dimensões.

4. Comunizar mobilidade urbana

Diante da premente necessidade de alterar o modelo tradicional de cidade fragmentada, que tem contribuído para a potencialização dos fenômenos de desigualdade social, novas teorias e práticas estão emergindo no sentido de facilitar a transição para outro modelo gerador de uma cidade capaz de proporcionar qualidade de vida e bem-estar a todos que vivem nela. Estas estão pautadas nos princípios do direito à cidade e dos "comuns", conforme defendido por Elinor Ostrom, em um esforço para construir cidades por meio de governança colaborativa.

As teorias sobre o Direito à Cidade emergiram a partir de 1968, defendidas por Henri Lefebvre na obra "O Direito à Cidade" e posteriormente em "Cidades Rebeldes", escrita por David Harvey no final da primeira década deste século, visam promover cidades mais justas e inclusivas. Já os princípios de governança colaborativa, apresentados por Elinor Ostrom na obra "*Governing the Commons*", pela qual recebeu o Prêmio Nobel de Economia em 2009, apontam para a viabilidade das pessoas se organizarem coletivamente, de forma responsável, na gestão dos recursos dos quais dependem, numa superação do dualismo dominante

entre governo e mercado. De uma forma mais geral, pode ser entendida, como uma forma de governar por meio de um agir em comum.

Essas teorias têm exercido uma forte repercussão entre os pesquisadores e organizações comprometidas com a mudança de modelo das atuais cidades complexas. Para Ramos (2016), a cidade vista como um "*commons*" é dotada de um corpo emergente de ideias e práticas estratégicas coletivas, com potencial para moldar a cidade. Ela envolve um engajamento significativo dos diferentes segmentos da sociedade com suas necessidades específicas, na gestão do acesso a tudo aquilo de que se depende mutuamente para sobreviver.

Dentre os compromissos mundiais assumidos pelos países signatários da Agenda 2030, destaca-se o Objetivo 11, que visa tornar as cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis. De forma mais específica, no âmbito desse objetivo, encontra-se a meta 11.6, que busca "proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade (mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos)" (ONU, 2015).

Na Nova Agenda Urbana proposta pela ONU-Habitat, publicada em 2016, propõe-se que as cidades busquem estratégias para promover o acesso de todos à

mobilidade urbana e a sistemas de transporte seguros, sustentáveis, economicamente e fisicamente acessíveis, sensíveis à idade e ao gênero, para que as pessoas possam participar de atividades sociais e econômicas. Entre essas estratégias, destacam-se: (1) ampliação das estruturas para o transporte público, bem como opções não motorizadas (mobilidade de pedestres e ciclistas), priorizando-as em relação ao transporte motorizado privado; (2) priorização de um trânsito equitativo que minimize os deslocamentos, especialmente para pessoas em situação de pobreza; (3) planejamento e coordenação integrada dos transportes, visando melhorar a conectividade entre as áreas.

O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) é uma entidade sem fins lucrativos que defende o transporte sustentável e equitativo no mundo. A organização tem concentrado seus esforços em políticas para garantir o acesso à cidade, reduzir as emissões de carbono e combater a desigualdade social.

No âmbito da mobilidade urbana, o ITDP (2020) prioriza três formas: (1) mobilidade a pé, considerada essencial, pois julga as cidades caminháveis mais democráticas, equitativas e resilientes, ajudam a combater as mudanças climáticas e trazem importantes contribuições à saúde de seus habitantes; (2) mobilidade por bicicleta, por se tratar de um meio de transporte de

baixo custo, que contribui para acessar diversos destinos desejados pela população, traz benefícios à saúde, contribui para redução da emissão de gases e poluentes locais e, para isso, sugere políticas ciclo inclusivas e de adoção de sistemas de bicicletas compartilhadas; (3) transporte público e coletivo, considerado um elemento-chave para garantir o acesso das pessoas às diversas oportunidades proporcionadas pela cidade e desestimular o transporte individual motorizado, permitindo a maior democratização do acesso às atividades produtivas, equipamentos e serviços por ela ofertados e que favorece conexões físicas e tarifárias entre diferentes modais, para isso necessitando ser de acesso equitativo e inclusivo. Isto significa a adoção de estratégias que se voltem, sobretudo, para a melhoria das condições de mobilidade dos mais vulneráveis (pessoas com deficiência, idosos, pessoas com crianças, ou portadoras de bagagem pesada, mulheres).

De acordo com os princípios defendidos pelo ITDP (2020), a promoção desse novo modelo de mobilidade urbana é possível somente por meio da colaboração entre agentes públicos, privados e da participação da sociedade civil na elaboração de políticas públicas. O novo modelo de governança colaborativa, no qual as políticas são construídas por meio de ações compartilhadas, funcionam como um ecossistema aberto, que tem sido denominado “Quádrupla Hélice” e

quando leva em conta a dimensão da sustentabilidade do ambiente vivido, o modelo deste ecossistema toma a forma de "Quíntupla Hélice" (Carayannis; Campbell, 2022).

O engajamento popular na tomada de decisões públicas, segundo Indi e Taco (2018), tem sido considerado um importante potencial para se produzir mudanças no modelo da realidade social à qual as pessoas pertencem. Essa iniciativa depende da capacidade de pessoas reflexivas que se "unem de forma coesa para interferirem e mudarem o contexto social, político e econômico no qual estão inseridos" (Indi e Taco, 2018, p. 23). Conforme destacam os autores, essa forma de participação manifesta-se por meio de um conjunto de diferentes espaços decisórios no âmbito da cidade, que podem ser incorporados na deliberação de políticas públicas. Indi e Taco (2018) identificam três modalidades de participação destes espaços sociais em processos decisórios para construção de políticas públicas: (1) a participação de baixo para cima (*bottom-up*), com livre entrada de qualquer cidadão, em que a delegação de poder ocorre por meio de eleições locais diretas; (2) a participação que manifesta-se por meio do compartilhamento de poder entre a sociedade civil e o Estado na construção de políticas públicas; (3) a participação na qual a sociedade é chamada numa fase posterior à construção da política pública, somente para

ratificá-la ou vetá-la.

A mobilidade urbana, em sua dimensão social, quando considerada como um recurso e prática essencial no qual todos os cidadãos dependem mutuamente para viver, é compreendida por Nikolaeva et al. (2019) como um "*commons*". Isso implica numa organização dotada de gestão coletiva e responsável, ou seja, de uma governança colaborativa, que pode funcionar até mesmo independente do governo ou do mercado.

Para este fim, Nikolaeva *et al.* (2019) enfatizam sobre a necessidade de organizar práticas coletivas que favoreçam a implementação dos sistemas de governança colaborativa, ou o *"commons"*, de modo a facilitar a transição para um novo modelo de mobilidade urbana que leva em conta a dimensão social nas políticas decisórias. Para isto, os autores trazem reflexões relevantes para que se possa melhor compreender este processo do agir em conjunto na constituição das governanças colaborativas. Para este fim, adotam o conceito de "comunizar mobilidade".

O termo "comunizar" ou "*commoning*", no original em inglês, foi popularizado pelo historiador Peter Linebaugh em sua obra "A Magna Carta Manifesto", publicada em 2008, para referir-se às práticas sociais utilizadas pelos plebeus na Inglaterra na gestão dos bens comuns, antes dos cercamentos. Linebaugh (2008) preferiu utilizar o termo como verbo, exatamente por

considerá-lo uma ação prática. Diversos outros pesquisadores têm adotado esse conceito (Esteva, 2014; Bollier, 2016, 2022). Em uma acepção ampla, consiste em colocar em prática os princípios relacionados ao que Ostrom chamou de "*commons*", abordando a "governança colaborativa". Trata-se de um fenômeno relacional, uma vez que surge da iniciativa de um coletivo de pessoas que interagem num processo que possibilite a implementação de comuns (*commons*), de modo que todos possam se beneficiar dos recursos aos quais precisam ter acesso. Não se trata do sistema de governança implementada e sim do processo de práticas que favoreçam sua implementação e manutenção.

A grande quantidade de movimentos coletivos já manifestados no mundo em prol da mobilidade, estudada por Nikolaeva *et al*. (2019), está sendo interpretada por eles como manifestação de práticas de "comunizar mobilidade", na implementação de governanças colaborativas. Chama atenção, nesse sentido, não apenas o fato dessas práticas se manifestarem em um dado espaço comum, mas também pelo próprio processo de se comunizar, envolvendo mudanças de lógica e percepções das pessoas envolvidas, bem como das práticas de governança e formas de gestão no acesso à mobilidade a serem implementadas. As estratégias e práticas empregadas nesses movimentos podem funcionar para a construção

de espaços mais inclusivos, justos e sustentáveis (Jeffrey; McFarlane; Vasudevan, 2012).

Numa definição mais ampla, o "comunizar mobilidade", segundo Nikolaeva *et al.* (2019), abrange formas de pensar e organizar a mobilidade com base na lógica de governança. Implica em práticas coletivas de tomada de decisão, que leva em conta novas perspectivas sobre o direito à mobilidade, bem como o direito à imobilidade (não ser deslocado). Isso inclui uma tomada de consciência de que o processo é uma construção social que envolve relações compartilhadas de poder. O grande compromisso é lutar pelos princípios da equidade e atuar em prol do interesse de valor público. Deste modo, "comunizar mobilidade" pode ser interpretado como um processo, mediante determinadas práticas coletivas, do agir em comum, que possam conduzir a mudanças no modelo de gestão das políticas para formas mais comunitárias e democráticas. O objetivo do comunizar mobilidade é o de favorecer a política de transição para um novo modelo de mobilidade que valorize a dimensão social.

De acordo com Sheller (2021), "comunizar mobilidade" implica em uma abordagem radical sobre como as pessoas são, se movem e colaboram para criar um mundo em conjunto. Isso representa um movimento de reimaginação e transformação dos espaços de vida, alinhados com os próprios desejos e necessidades de

mobilidade.

Alguns casos têm servido de exemplos para os pesquisadores acerca de movimentos que caracterizam o processo de "comunizar mobilidade". Entre eles, destaca-se o movimento de grupos na Holanda intitulado "Parem com o Assassinato de Crianças" (*Stop the Child Murder*), cujo esforço conjunto tem sido o de implementar políticas para restringir o uso de automóveis e promover o ciclismo nas ruas (Marx, 2023). Outro exemplo notável é o movimento iniciado na cidade de Ghent, na Bélgica, e que posteriormente avançou para a Holanda, denominado "Viver a Rua" (*LeefStraat*), pensado como uma experiência prática de viver a vida. Nesse movimento, os moradores assumem o controle de sua rua durante um mês, para transformá-la no objeto de seus desejos e necessidades. Temporariamente ou parcialmente proíbem a circulação de veículos motorizados, criando um espaço com vegetação destinado a encontros e vida social. Durante esse período, exploram meios de transporte alternativos, como bicicletas elétricas para ir e voltar do trabalho, bicicletas de carga para fazer compras e entregas a domicílio, além de práticas de compartilhamento de carro.

Já um exemplo de como um movimento baseado no "comunizar mobilidade" pode contribuir para estabelecer sistemas de governança colaborativa, é

apresentado por Nikolaeva *et al.* (2019) na cidade de Santiago do Chile. Em 1996, o governo federal anunciou a construção de autovias que atravessariam a cidade, para as quais haviam sido sequestrados parte dos espaços de vida local. Essas obras foram alvo de protestos, nos quais se engajaram os cidadãos e diversas partes interessadas. Este movimento típico do "comunizar mobilidade" favoreceu a implementação de uma governança para tomadas de decisão junto ao governo municipal, em torno de uma Coordenadoria. Os protestos levaram em consideração a justiça da mobilidade, com foco na sustentabilidade social e ambiental, ao questionar quem teria permissão para utilizar as autovias além dos veículos motorizados. Em 2003, essa Coordenadoria enfrentou o governo de uma outra ala política, mas resistiu e obteve sucesso, por meio de uma nova modalidade de prática conjunta, típica do comunizar mobilidade. Desta vez, a estratégia foi a sociedade se envolver num processo de supervisão das obras e destinos dos investimentos, visando identificar possíveis desvios, movimento este assessorado por consultas públicas. Na perspectiva de Nikolaeva et al. (2019), o sucesso desta prática foi atribuído ao engajamento dos cidadãos no planejamento urbano, numa governança inclusiva, com debates sobre o futuro da mobilidade. Esse formato de governança possibilitou que vozes anteriormente marginalizadas fossem ouvidas e que o

cenário estabelecido abrangesse a esfera pública.

É oportuno aqui, apresentar algumas colocações obtidas numa entrevista realizada com o pesquisador canadense Paris Marx, que lançou a obra "*Road to Knowhere*" em 2023, ao apresentar problemas identificados na visão do Vale do Silício sobre mobilidade. Conforme apontado na entrevista por Marx (2023), ele questiona as promessas feitas pelas empresas de tecnologia do Vale do Silício para solucionar os sistemas de transporte e atender às necessidades dos moradores urbanos. Um exemplo citado é a empresa Uber, que prometia criar um meio de transporte mais eficiente, reduzindo a posse de veículos e o congestionamento do trânsito, ao mesmo tempo atendendo às populações de baixa renda. No entanto, isso não se concretizou. O autor questiona, neste caso, a narrativa das empresas do Vale do Silício, quando afirmam que as tecnologias devem resolver os problemas da sociedade, ao destacar que os fatos não confirmam essa afirmação.

Marx (2023) considera elucidativa a situação manifestada durante a Pandemia da Covid-19, quando muitas cidades fecharam as ruas para os carros e as abriram aos pedestres. Este comportamento espontâneo demonstrado pela sociedade nesta época serviu para sinalizar que as pessoas precisavam de espaço para sair e se espalhar. O autor enfatiza a importância de apoiar

grupos que buscam organizar coletivamente políticas com uma nova abordagem para a mobilidade, que aqui é traduzido como práticas do "comunizar mobilidade". Isso implica construir uma nova narrativa que não se concentre apenas em como o carro deve funcionar e, sim, em como as sociedades e cidades podem operar, tendo em vista os benefícios que podem obter na forma de viver e se organizar, para que possam atender aos desejos e necessidades da população.

Por fim, pode-se afirmar que a transição para um novo modelo de mobilidade deve garantir, conforme colocado por Barcelos e Silva (2018), o valor da dignidade humana, um dos princípios do Estado Democrático. A dignidade humana é fundamentada, segundo os autores, em três princípios: valor intrínseco, autonomia e valor comunitário. O valor intrínseco diz respeito à singularidade própria de cada ser humano, que o distingue dos demais. A autonomia é uma necessidade humana para que cada pessoa possa exercer de forma plena uma cidadania responsável e ter um mínimo de bem-estar. No valor comunitário, parte-se do princípio de que as pessoas não podem viver apenas no plano individual, sendo necessário assegurar-lhes também uma vida no plano social, onde possam interagir com outros e com o mundo no qual se locomovem.

Considerações Finais

Este estudo investigou a mobilidade urbana no contexto das políticas públicas dominantes no Brasil e as externalidades negativas do modelo individualista e economicista de transporte urbano nas cidades brasileiras. Por outro lado, explorou a dimensão social da mobilidade urbana, apresentando uma análise aprofundada sobre a interação entre a mobilidade e as relações sociais na dinâmica urbana. Buscou-se analisar e discutir a perspectiva emergente de "comunizar mobilidade" como um caminho para a transição do modelo individualista da cidade centrada em automóveis, para uma mobilidade pensada na dimensão social, com transporte ativo.

Os estudos apontaram para um modelo dominante mais ligado ao transporte do que mobilidade, com uma clara conexão entre a política de atração de indústrias automobilísticas, o crescimento exponencial da frota de veículos individuais e a quase ausência de políticas públicas efetivas para o transporte coletivo. Essa conexão destaca a influência direta das políticas governamentais nas escolhas de transporte da população e na estrutura do sistema de mobilidade urbana.

Ao longo das reflexões, ficou claro que as políticas de mobilidade urbana, apesar de terem avançado em certos aspectos, ainda refletem um modelo urbanístico historicamente centrado no transporte motorizado individual. Isso tem levado a desafios significativos, como a exclusão social de grupos dependentes de outros

modos de transporte e deslocamentos excessivos para o trabalho, especialmente nas periferias urbanas. As políticas públicas analisadas, como a Lei Nº 12.587/2012 e o programa BRT, foram identificadas como importantes iniciativas para promover a integração e acessibilidade dos diferentes modais de transporte. No entanto, enfrentam desafios relacionados à implementação efetiva, burocracia e falta de integração completa com outros modos de transporte.

Entre as principais reflexões proporcionadas pelo presente estudo, destaca-se a necessidade de superar a prevalência do transporte individual nas cidades brasileiras, que contribuem para a poluição local e o aquecimento global, numa transição para uma política de mobilidade mais justa, inclusiva e equitativa. Verificou-se a necessidade urgente em se avançar das políticas de mobilidade urbana até então focalizadas apenas em técnicas de infraestruturas para veículos motorizados e soluções para a economia urbana, para aquelas capazes de incorporar a dimensão social com respostas ajustadas aos desejos e necessidades de distintas coletividades.

Os desafios para alcançar uma mobilidade urbana que atenda às reais necessidade de todos que habitam a cidade são abundantes, como pôde ser avaliado, mas necessitam ser enfrentados. Isso implica, por um lado, em superar obstáculos como a priorização do transporte público coletivo e do transporte ativo, além de contribuir para a redução das disparidades e externalidades negativas, mitigando os efeitos da poluição e das mudanças climáticas. Por outro lado, é preciso buscar novos princípios que facilitem a transição para um novo

modelo de mobilidade, com potencial para proporcionar, muito mais do que melhorias físicas da infraestrutura e da dinâmica econômica da cidade.

Os destaques foram atribuídos a uma nova forma de abordar a mobilidade urbana ao associá-la, de um lado, na dimensão social da mobilidade urbana e, de outro, no conceito do "comunizar mobilidade", como práticas coletivas, protagonizadas na base da sociedade civil, sob forma de movimentos, que favorecem a implementação de governanças colaborativas na tomada de decisões políticas a respeito de mobilidade urbana.

Deve-se priorizar, sobretudo, um modelo de mobilidade urbana que garanta maior dignidade humana, qualidade de vida e bem-estar na vida pessoal e coletiva, baseada em princípios de justiça e equidade social. Isso significa, principalmente, permitir que a sociedade recupere condições para reconstruir espaços e tempos que fortaleçam a interação familiar e com amigos, em um processo de conexão mais vibrante, seguro e acolhedor. Isso pode ser alcançado por meio da abordagem da mobilidade em sua dimensão social e das práticas do "comunizar mobilidade". Trata-se, portanto, de um modelo mais centrado no direito à cidade, com foco num bem de valor público, portanto, além do bem apenas privado ou governamental, numa transição para uma cidade mais justa, inclusiva e vibrante em termos de vida social, com respeito à sustentabilidade do ambiente.

O estudo proporcionou uma visão abrangente das diferentes perspectivas relacionadas à mobilidade urbana, indo além das abordagens puramente técnicas e

econômicas e das ações do governo e das empresas. Desse modo, permitiu alcançar os objetivos estabelecidos, ao abordar a necessidade da transição do modelo urbano atual individualista e que prioriza os automóveis, para aquele modelo de maior abrangência social que possibilite melhor qualidade de vida e bem-estar pessoal e coletivo em toda a cidade.

Foi fundamental a constatação de que as políticas públicas necessitam incorporar a dimensão social da mobilidade, garantindo acesso equitativo e condições adequadas de deslocamento para todos os cidadãos, indo além da eficiência econômica e considerando o bem-estar e a qualidade de vida das pessoas ao planejar sistemas de transporte urbano.

Por meio da exploração de teorias e práticas emergentes consideradas relevantes, pautadas no direito à cidade, foi possível verificar a necessidade de maior atenção às mobilidades que atendam os reais desejos e necessidades expressas por pessoas e coletividades em realidades locais por elas vivenciadas. Por outro lado, os estudos permitiram um olhar mais específico e de valorização para os movimentos coletivos protagonizados nestes distintos lugares no âmbito da sociedade civil, como práticas democráticas do "comunizar mobilidade", na implementação de governanças colaborativas. Por meio deste estudo, foi possível dar visibilidade a casos concretos de movimentos e iniciativas que buscam "comunizar mobilidade", no sentido de promover mudanças na governança da mobilidade urbana. Tem sido uma forma de desafiar a narrativa predominante sobre a mobilidade

e, ao mesmo tempo, propor uma abordagem mais inclusiva e colaborativa para agir juntos e em comum, neste processo de um novo modelo de mobilidade e da própria cidade.

O estudo reconhece suas limitações, incluindo a dependência de dados disponíveis até a conclusão da pesquisa e a possível influência de mudanças posteriores nos resultados. Também destaca a falta de acesso a dados detalhados e reconhece a necessidade de uma análise mais aprofundada da questão colocada. Neste sentido, os autores sugerem futuras pesquisas que podem abordar essas questões ligadas à dimensão social da mobilidade e às práticas do "comunizar mobilidade" por meio de estudos de caso e análises mais aprofundadas em contextos urbanos específicos em realidades brasileiras.

Espera-se que os resultados deste estudo já possam trazer contribuições relativas à mobilidade urbana, tanto aos gestores urbanos, como às empresas, academia e, sobretudo, à sociedade civil, como uma perspectiva inovadora para se compreender a mobilidade urbana numa visão mais relacional.

Referências

ANFAVEA (Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores). **Produção, venda e exportação de veículos.** Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>. Acesso em: 6 out. 2023.

ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). **Mobilidade humana para um país urbano.** São Paulo: ANTP, 2017

BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. **Cidade e movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento. Brasília: IPEA / ITDP, 2016.

BALBIM. R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. **Cidade e movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento. Brasília: IPEA / ITDP, p. 23-42, 2016.

BARCELOS, L. R.; SILVA, N. R. Mobilidade urbana no Brasil: um direito social. **VirtuaJus**, v. 3, n. 5, p. 133-152, 2018.

BOHUSCH, G.; SCHEIBE, L.F. Mobilidade Urbana Sustentável: um ensaio sobre o conceito. **Geosul**, Florianópolis, v. 29, n. 57, p. 157-176, jan./jun. 2014.

BOLLIER, D. State Power and Commoning: transcending a problematic relationship. **Commons Strategies Group**, Heinrich Böll Foundation, 2016. Disponível em: <https://commonsstrategies.org/state-power-commoning-transcending-problematic-relationship/>. Acesso em: 6 out. 2023.

BOLLIER, D. Commoning and changemaking. **Schumacher Center for a New Economics,** janeiro de 2022. Disponível em: <https://centerforneweconomics.org/publications/commoning-and-changemaking/>. Acesso em: 6 out. 2023.

BOLLIER, D. **Commoning as a transformative social paradigm.** NewSystems, 2016. Disponível em: <https://www.bollier.org/blog/commoning-transformative-social-paradigm>. Acesso em: 6 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 6 out. 2023.

CARAYANNIS, E. G.; CAMPBELL, D.. Towards an emerging unified theory of helix architectures (EUTOHA)**:** focus on the quintuple innovation helix framework as the integrative device. **Triple Helix**, v. 9, p. 65-75, 2022.

CARVALHO, C.H.R. **Mobilidade urbana sustentável:** conceitos, tendências e reflexões**.** Brasília: Ipea, 2016.

CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo). **Plano de Controle de Poluição Veicular.** São Paulo: Cetesb, 2022. Disponível em: <https://cetesb.sp.gov.br/veicular/wp-content/uploads/sites/6/2023/04/Plano-de-Controle-de-Prevencao-Veicular-2023-2025.pdf>. Acesso em: 6 out. 2023.

CERVERO, R.; VUCHIC, V. R. BRT: An international perspective on its evolution, planning, and performance. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 41, n. 9, p. 869-883, 2007.

FARIA, P. S. Veículos elétricos e mobilidade urbana sustentável: uma análise das perspectivas e desafios. **Revista Brasileira de Mobilidade Sustentável**, v. 8, n. 1, p. 2-15, 2018.

GALLEZ, C. KAUFMANN, V.. Aux racines de la mobilité en sciences sociales: Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (orgs). **De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité**?, Presses Universitaires de Rennes, p. 41-55, 2009.

GUEDES, T. R. O.N, ARAGÃO, L.A; ARRUDA, M; FRAXE, T. O "poder simbólico" do veículo automotor: desafio para mobilidade urbana sustentável. **Anais do Seminário Internacional de Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia**, UFAM, Manaus, 2018.

GUTIÉRREZ, A. Que és la movilidad? Elemento para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Bitácora,** v. 21, n. 2, p. 61-74, 2012.

INDI, A.F; TACO, W.G. Participação popular: aspectos conceituais e mecanismos de atuação nos espaços decisórios. **Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Equidade e Inclusão Social***.* Goiânia: Kelps, p. 21-35, 2018.

ITDP (Instituto de Políticas de Transporte de Desenvolvimento). **Eleições 2020:** mobilidade urbana sustentável, 2020. Disponível

em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/02/Factsheet-Eleições-2020-Mobilidade-Urbana-Sustentável.pdf>. Acesso em: 6 out. 2023.

JEFFREY, A., MCFARLANE, C., & VASUDEVAN, A. Rethinking enclosure: Space, subjectivity and the commons. **Antipode**, v. 44, p. 1247–1267, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2011.00954.x>. Acesso em: 6 out. 2023.

KLEIMAN, M. **Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina.** *In:* Estudos e Debates no 61. Rio de Janeiro: IPPUR: UFRJ, 2011.

GALINDO, E.P.; LIMA NETO, V.C. **A mobilidade urbana no Brasil:** percepções de sua população**.** Texto para Discussão. IPEA. Brasília, IPEA, 2019.

GOMIDE, A. A. **Agenda Governamental e o Processo de Políticas Públicas:** o Projeto de Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Texto para Discussão no 1334. Brasília, IPEA, 2008.

LINEBAUGH, P. **The Magna Carta Manifesto:** Liberties and Commons for All. Berkeley:Universityof California Press, 2008.

MANO, K.M. Mobilidade Urbana: o automóvel ainda é prioridade. **Revista Desafios do Desenvolvimento**, v.1, n. 67, ano 8, (s/p), 2011.

MARX, P. Why We Need to Take Matters Into Our Own Hands to Create a Mobility Future for All. **E S Mobility**, 2023. Disponível em: <https://mobility.edenspiekermann.com/article/why-we-need-to-take-matters-into-our-own-hands-to-create-a-mobility-future-for-all>. Acesso em: 6 out. 2023.

NIKOLAEVA, A. Why We So Desperately Need a New Narrative on Mobility. **E S Mobility**, 2023. Disponível em: <https://mobility.edenspiekermann.com/article/why-we-so-desperately-need-a-new-narrative-on-mobility>. Acesso em: 6 out. 2023.

NIKOLAEVA, A., ADEY, P., CRESSWELL, T., LEE, J. Y., NÓVOA, A., & TEMENOS, C. Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions**. Transactions - Institute of British Geographers**, v. 44, n. 2, p. 346-360, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/tran.12287>. Acesso em: 6 out. 2023.

ONU (Organização das Nações Unidas). **Transformando Nosso Mundo:** a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. 2015. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2020-09/agenda2030-pt-br.pdf >. Acesso em: 26 set. 2023.

OSTROM, E. **Governing the Commons:** the evolution of institutions for collective action. Cambridge: Cambridge University, 1990.

RAMOS, J.M. **The City as Commons:** a policy reader. Melbourne: Commons Transition Coalition, 2016.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SEEG (Sistema de Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa). **Relatório de Emissões de Gases de Efeito Estufa.** 2021. Disponível em: <https://sistema.seeg.eco.br/\>. Acesso em: 20 set. 2023.

SCHOR, T. O automóvel e o desgaste social*.* **São Paulo em Perspectiva**, v.13, n.3 jul./set., 1999.

SHELLER, M. Commoning mobilities: mobility justice, public space, and just transitions. **Public Space**, jun. 2021. Disponível em: <https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/commoning-mobilities-mobility-justice-public-space-and-just-transitions>. Acesso em: 6 out. 2023.

SILVA, J. R. *et al.* Melhoria no transporte público urbano: análise dos fatores de sucesso e insucesso. **Anais do Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2019.

TACO, P.W.G; SOUSA, A. M; SILVA, P. B. **Acessibilidade e**

Mobilidade Urbana na Perspectiva da Equidade e Inclusão Social. Goiânia: Kelps, 2018.

VASCONCELOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

Capítulo 6

Humanização do ambiente físico hospitalar no serviço do cuidado com a saúde coletiva abordado como comuns

Humanization of the hospital physical environment in the collective health care service approached as commons

Edivânia Anacleto Pinheiro Simões
Felipe Buller Bertuzzi
Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Resumo

No Brasil, a ambiência hospitalar é um tema proposto pelo Ministério da Saúde em sua Política Nacional de Humanização (PNH), no serviço do cuidado em saúde, de forma acolhedora, confortável e resolutiva, de modo a valorizar o bem-estar e a qualidade de vida de seus integrantes. As variáveis físicas constituem uma das dimensões deste ambiente. O objetivo do estudo foi investigar e refletir sobre o processo de humanização do ambiente físico hospitalar, na tentativa de garantir maior qualidade no serviço do cuidado em saúde dos cidadãos, serviço este abordado como comuns. A pesquisa foi de natureza descritiva e explicativa, com base em um conjunto universal de fontes documentais e bibliográficas disponíveis, complementado por uma literatura mais recente sobre o assunto. O serviço do cuidado em saúde foi abordado teoricamente como comuns, no suporte às reflexões sobre a dimensão física do ambiente hospitalar humanizado no cuidado em saúde, como vem sendo implementada e os principais desafios a serem enfrentados neste sentido.

Palavras-chave: Humanização da Saúde. Ambiente Físico Hospitalar Humanizado. Cuidado em Saúde como comuns.

Abstract

In Brazil, the hospital ambience is a topic proposed by the Ministry of Health in its National Humanization Policy (PNH), in the health care service, in a welcoming, comfortable, and resolute way, to value the well-being and quality of life of persons. Physical variables constitute one of the dimensions of this ambience. The objective of study was to investigate and reflect on the process of humanization of the physical hospital ambiance, seeking to ensure greater quality in the health care service of citizens, a service seen commons. The research was descriptive and explanatory, based on a universal set of available documentary and bibliographic sources, complemented by a recent literature on the subject. The health care service was theoretically approached as commons, in support of reflections on the physical dimension of the humanized hospital environment in health care, how it has been implemented and the main challenges to be faced in this regard.

Keywords: *Humanization of Health. Humanized Hospital Physical Ambiance. Health Care as Commons.*

Introdução

O termo hospital vem de *hospes* (hóspedes), dando origem à palavra *hospitium*, que significa "lugar que recebe hóspedes", com origens muito antigas, anterior ao período do Cristianismo. Foi assistido por longo tempo por meio de organizações religiosas, posteriormente sendo mantido pelo Estado, com recursos minguados e mínimas condições de conforto e higiene, para hospedar pessoas desprovidas de meios de subsistência, geralmente peregrinos, pobres e enfermos (Brasil, 1965). Nesse ambiente, o doente era visto apenas como um ser isolado dos fatores sociais que o cercavam e que o levavam à doença. Por muito tempo, inclusive no Brasil, a população mais abastada não se servia do hospital.

Com o avanço da ciência e da técnica no tratamento de pessoas contaminadas, os hospitais foram sendo ampliados e subdivididos em pavilhões dispersos, sendo dotados de instalações e aparelhamentos cada vez mais complexos, em especial após os avanços dos processos cirúrgicos com a participação dos médicos (Brasil, 1965). Neste particular, o período da Primeira Guerra Mundial foi considerado o grande campo para estes tipos de avanços. Mas a Segunda Guerra Mundial contribuiu para o sucateamento da infraestrutura hospitalar e a destruição de alguns hospitais. Neste processo histórico, ocorreram modificações, envolvendo maior complexidade no formato do edifício hospitalar, assim como dos especialistas em saúde e do modo de pensar da sociedade em relação ao seu uso. Influenciado pela arquitetura moderna surgiu no século XX o hospital

construído na forma de monobloco, com maiores vantagens operacionais, de higiene e conforto, modelo que também passou a exigir outros profissionais da saúde, além do médico e enfermeiro (Medeiros, 2005).

No Brasil, a primeira instituição hospitalar foi a Santa Casa de Misericórdia de Santos, fundada por Braz Cubas, em 1543, como prática de caridade, que acabou se espalhando por praticamente todo o país (Brasil, 1965). A atuação do Estado na assistência médica à população brasileira teve início somente em 1920, quando foi criado o Departamento Nacional de Saúde Pública. A Política Nacional de Saúde só foi definida em 1930, com a criação do Ministério da Saúde em 1950, quando começaram a se consolidar as ações do Estado na saúde (Medeiros, 2005).

Em 1957, a Organização Mundial da Saúde (OMS) apresentou regras disciplinares para o funcionamento dos hospitais, considerados integrante de um sistema coordenado de saúde, com a função de dispensar completa assistência à comunidade, tanto de natureza preventiva como curativa. No Brasil, as políticas voltadas aos serviços de saúde coletiva emergiram somente na década de 1970, fruto dos movimentos sanitaristas (Angnes; Bellini, 2006). A principal bandeira, segundo Paim (2008), foi a luta pela democratização da saúde, contra as políticas autoritárias e privatizantes e na defesa da saúde coletiva feita de forma integrada.

A criação do Sistema Único de Saúde (SUS) pela Constituição Federal de 1988 foi fruto das conquistas destes movimentos e constitui a principal

política pública brasileira. Por meio das Conferências de Saúde, consideradas instâncias de representação da sociedade civil, na construção permanente do SUS, surgiram as primeiras reflexões sobre a humanização dos serviços de saúde. A Política Nacional de Humanização acabou sendo definida pelo Ministério da Saúde somente em 2003, envolvendo gestores, trabalhadores da saúde, assim como os usuários. Humanizar a saúde passou a ser entendido como um serviço de atendimento de qualidade no acolhimento, que veio requerer a melhoria dos ambientes hospitalares no serviço cuidado com a saúde dos usuários, assim como a melhoria das condições de trabalho dos profissionais (Brasil, 2004). O hospital humanizado passou a ser pensado como um ambiente social e profissional de relações interpessoais, voltado a uma atenção acolhedora, resolutiva e humana (Brasil, 2006). Reinventar ambientes hospitalares humanizados tem sido uma forma de promover uma das mais importantes modalidades de comuns, ou seja, o serviço do cuidado com a saúde.

O objetivo do presente estudo foi investigar e refletir sobre o processo de humanização do ambiente físico hospitalar, na tentativa de garantir maior qualidade no serviço do cuidado em saúde dos cidadãos, serviço este visto como comuns.

Na estruturação do texto, além desta introdução e considerações finais, a redação foi organizada em três partes. A primeira referiu-se à descrição do percurso metodológico da investigação realizada a partir de fontes de âmbito geral, associadas a fontes complementares de

origem mais recente sobre o assunto. Na segunda parte, o serviço do cuidado em saúde visto como comuns constituiu uma abordagem teórica prévia, para se poder melhor interpretar a dimensão física do ambiente hospitalar humanizado no cuidado em saúde, abordada na terceira parte.

1. Percurso Metodológico

A pesquisa foi do tipo descritiva e explicativa, baseada na busca e seleção de fontes documentais e bibliográficas, com a finalidade de se aprofundar na melhor compreensão do objeto de estudo selecionado.

Levou-se em conta dois procedimentos de busca: (1) baseado em um conjunto universal de fontes disponíveis sobre o objeto pesquisado; (2) com base em uma literatura mais recente de contribuição complementar, não só por meio de uma análise bibliométrica, como do acesso a outras fontes disponíveis.

1.1 Sondagem inicial de um conjunto universal de fontes

Numa primeira fase da pesquisa, foi adotada uma sondagem sobre um conjunto universal de fontes teóricas e empíricas, que pudessem ser sistematizados, analisados e interpretados, de modo a proporcionar uma visão mais ampla sobre o assunto focalizado.

Fizeram parte destas buscas, tanto fontes

bibliográficas, incluindo artigos científicos, livros, teses e dissertações, como documentais, inclusive documentos específicos de políticas públicas relativas ao tema abordado,

1.2 Sondagem complementar de fontes mais recentes

Esta sondagem inicial foi complementada por uma investigação mais específica de fontes bibliográficas recentes sobre o objeto de estudo, por meio de uma análise bibliométrica para busca artigos científicos em diversas bases de dados, assim como a outras fontes documentais e de literatura científica disponíveis.

A análise bibliométrica para busca de artigos científicos específicos sobre o assunto foi desenvolvida na Biblioteca Virtual de Saúde (BVS-BIREME), refinada pelas fontes de dados Literatura Latino-Americana e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS), Literatura Internacional em Ciências da Saúde (MEDLINE) e Google Acadêmico. Nessas bases de dados, foram realizadas consultas com os termos "*Florence Nightingale*"; "arquitetura"; "ambiência and arquitetura" e "comuns", considerando os estudos realizados no período de 10 anos (2012-2022).

Para a seleção dos estudos, adotaram-se os seguintes critérios de elegibilidade: artigos completos referente a pesquisas originais e revisões de literatura disponíveis no meio eletrônico pesquisado, publicados em português e espanhol, que possuíam aderência ao objetivo proposto e que abordassem a temática

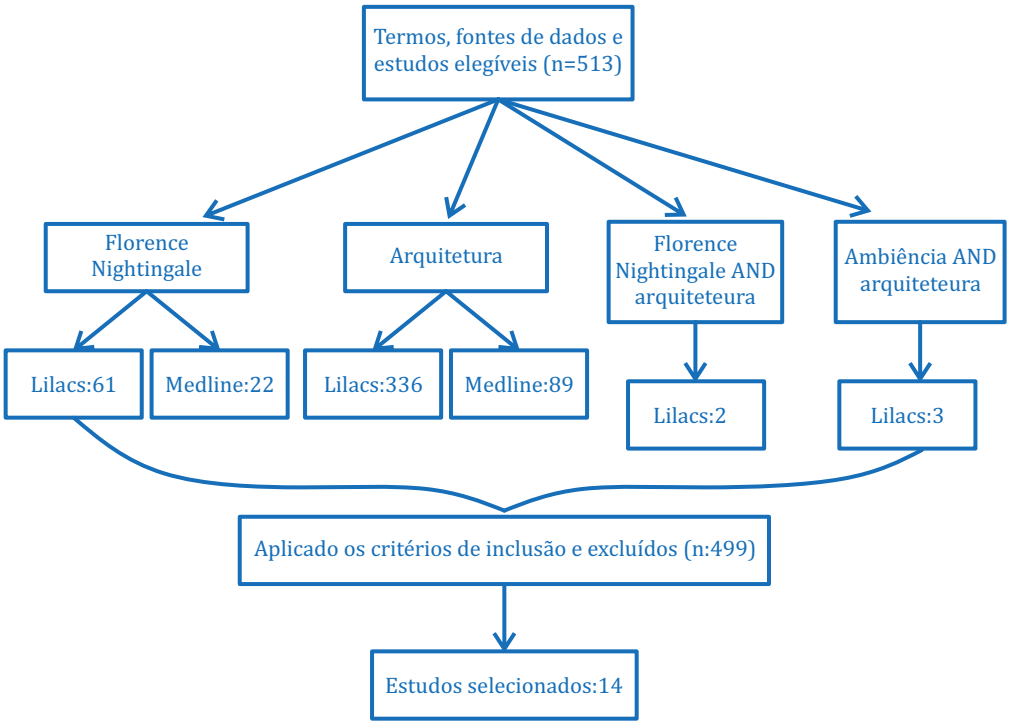
estudada. Os critérios de exclusão foram: resumos, teses e dissertações, artigos não disponibilizados integralmente, artigos em outros idiomas diferente do estudado, também foram descartados. A partir da leitura prévia dos títulos e resumos das produções encontradas, foram selecionados os artigos que se enquadraram nos critérios de inclusão.

Para o mapeamento das produções científicas, utilizou-se uma ficha resumo constituída das variáveis, a fim de responder ao objetivo proposto na pesquisa. Foram observadas as seguintes informações a respeito das fontes selecionadas: título do artigo; ano de publicação e periódicos; principais achados; publicação, objetivo e assunto principal, metodologia/tipo de estudo/descritores utilizados no artigo e idioma do artigo. Foi desenvolvida a análise de conteúdo, que conta com três etapas: pré-análise, exploração do material e interpretação dos resultados. Realizou-se leitura flutuante, que possibilitou ter uma visão abrangente do conteúdo.

No banco de dados LILACS obteve-se com o termo "*Florence Nightingale*" 61 estudos e 22 no MEDLINE. Já utilizando o descritor "Arquitetura" foram encontrados no LILACS 336 estudos e 89 no MEDLINE, enquanto com os termos associados "ambiência and arquitetura" verificamos somente no banco de dados LILACS 3 trabalhos completos, todos os trabalhos estavam dentro do período de 10 anos de publicação. Após outras associações dos descritores verificou-se apenas 2 estudos ("*Florence Nightingale* AND arquitetura"). Foram aplicados os critérios de inclusão e exclusão com a

leitura dos títulos e resumos além da descrição dos assuntos e foram obtidos 14 estudos que se aplicavam ao tema desse periódico conforme a Figura 1.

Figura 1 - Diagrama ilustrado do desenvolvimento metodológico para a identificação dos estudos selecionados



Fonte: elaboração própria.

1.3 Organização, análise e interpretação das informações coletadas

A leitura atenta inicial dos materiais pesquisados junto às fontes documentais e bibliográficas permitiu um

primeiro contato exploratório com as informações neles contidas. Por meio deste processo, as informações puderam ser devidamente organizadas e categorizadas, de forma crítica e minuciosa, buscando relacioná-las entre si. Estes procedimentos adotados favoreceram uma análise mais acurada dos resultados, seguidos de interpretação, com atribuição de significados a eles. A sumarização destas informações organizadas, por meio da análise e interpretação, possibilitou trazer respostas coerentes em relação ao objetivo estabelecido para a pesquisa. Ainda permitiu estabelecer vinculações com abordagens anteriores, de modo que se pudesse identificar o que a presente pesquisa conseguiu trazer de singular como contribuição teórica e prática.

2. Serviço do cuidado em saúde como comuns

O conceito de comuns tem sido trabalhado há um longo tempo pela filosofia, teologia, direito, sociologia e ciência política. No entanto, conforme assinalam Laval e Dardot (2017), mais recentemente ele passou a ser reinterpretado do ponto de vista jurídico, mais especificamente, como um modo de atender às necessidades vitais essenciais da humanidade. De um modo geral, na atual pesquisa acadêmica, os comuns vêm sendo interpretados por David Bollier (2014) como a combinação entre um recurso, uma comunidade e um conjunto de práticas sociais, das quais as pessoas dependem mutuamente para garantir a sobrevivência e bem-estar.

Estes esforços de reinterpretação do comuns, realizados também por diversos autores de diversas outras áreas, na visão de Nebel, Garza-Vazques e Sedmark (2022), apresentam-se como uma forma alternativa para se refletir as novas práticas na sociedade, diante da interdependência da vida dos seres humanos, a natureza coletiva do mundo social e o potencial transformador da cooperação humana, como grande desafio no atual mundo interconectado. Afinal, segundo eles, no mundo impulsionado pela competição individual predominante até então, a satisfação de necessidades humanas vinha sendo resolvida basicamente por meio interação com o mercado e de esforços individuais. No entanto, cada vez mais preponderam os seres sociais relacionais, que cuidam, compartilham interagem e cooperam entre si. Até mesmo a produção de mercado vem se tornando um empreendimento coletivo, organizado como arranjos institucionais, com processos de governança. Esta mudança reafirma a necessidade, já colocada por Ostrom (1999), de uma forma de cooperação que permita alcançar e sustentar recursos comuns, com a participação da coletividade local. Esta governança dos comuns (*commons*), como vem sendo chamado, parte de uma lógica diferenciada daquela do mercado, por apresentar uma gestão mais equitativa, por meio da qual se busca maior sustentabilidade do recurso compartilhado (Bollier, 2012). Ela é construída socialmente para realizar a gestão dos recursos compartilhados, como um princípio político de autogoverno relacional (Laval e Dardot, 2017).

A saúde, conforme o conceito atribuído pela Organização Mundial da Saúde em 1947, é compreendida como estado completo de bem-estar físico, mental e social e não somente ausência de doença. O cuidado em saúde, visto como um serviço de atendimento a uma das necessidades essenciais na garantia da qualidade de vida e do bem-estar das pessoas e coletividades, também é considerado um recurso (HESS, 2008). Segundo Vianna (2012), a Organização Mundial da Saúde em 1976, já reconheceu que a saúde precisa ser entendida como comuns e um direito social, direito que deve ser assegurado a todos e a cada pessoa, numa adequação às suas necessidades específicas.

Conforme lembra Narvai *et al.* (2008), os indivíduos são ao mesmo tempo, seres biológicos e sociais. Deste modo, a saúde de cada ser humano diz respeito não só aos aspectos biológicos individuais, como também às condições gerais de existência individuais e coletivas. O plano coletivo resulta, segundo estes autores, de uma complexidade de fatores e relações conjugadas, que podem se manifestar desde o microambiente domiciliar e do hospital, por exemplo, até aqueles de escalas mais amplas, tais como do bairro, município, região ou país. Nesta abordagem das práticas do cuidado em saúde, Vianna (2012) também chama atenção para a influência exercida pelo ambiente em que cada pessoa ou coletividade se insere, condição que pode afetá-la de diversas maneiras, física e mentalmente. Portanto, a gestão do cuidado em saúde, conforme lembra Cecílio (2013), implica no provimento de recursos das mais variadas ordens, voltando-se ao

atendimento das necessidades das pessoas, nos diversos momentos de sua vida. Esta nova abordagem mais ampla sobre os serviços do cuidado em saúde, tem sido contemplada pela chamada Saúde Coletiva. As práticas do cuidado em saúde, neste novo olhar, vinculam-se, segundo, Teixeira (2015), com as estratégias de cuidado com a vida, o que leva a entendê-las como uma produção social de natureza cooperativa, potencializada por processos criativos manifestados por meio dos comuns, ou seja, da governança colaborativa.

O 13º Congresso Paulista de Saúde Pública, promovido pela Associação Paulista de Saúde Pública em 2013, trouxe para o debate o tema "O público na saúde pública - a produção do (bem) comum", tomando como ponto de partida a reafirmação da saúde como direito e como comuns. Na ocasião, conforme colocado no editorial dos Anais por Nichiata, Louvison e Akerman (2013), na palestra de abertura, Ricardo Rodrigues Teixeira, professor de Medicina da USP, lembrou que o comuns é socialmente produzido na produção da vida, para soluções de um problema posto pela vida. Durante o debate sobre as práticas estratégicas na saúde, o especialista Luiz Carlos de Oliveira abordou a gestão do cuidado em saúde coletiva como comuns, do ponto de vista da multiplicidade e complexidade de conexões envolvidas, que atingem não só territórios institucionais construídos em rede para este fim, como os existenciais (Nichiata; Louvison; Akerman, 2013).

3. Dimensão física do ambiente hospitalar humanizado no cuidado em saúde

De acordo com a Política Nacional de Humanização da Saúde, a humanização consiste no eixo norteador das práticas de saúde em todas as dimensões do sistema, portanto, é considerada uma política transversal de qualificação do serviço de cuidado em saúde. Deve partir do protagonismo dos sujeitos a partir da experiência com os demais integrantes, portanto como processo social, no desafio de produzir novas situações na atenção e na gestão dos serviços do âmbito da Saúde Coletiva (Brasil, 2013). As mudanças na produção dos novos modos de cuidar são construídas, portanto, de forma coletiva e compartilhada entre os trabalhadores, usuários e gestores, de modo a possibilitar autonomia coletiva para este fim. A transversalidade desta política está nesta proposição de ação compartilhada dos saberes entre diferentes pessoas e grupos, como sujeitos coletivos, de modo acabar com as práticas anteriores que envolviam relações de poder hierarquizado.

3.1 Humanização da saúde no ambiente hospitalar

O hospital faz parte dos serviços do cuidado em saúde, motivo pelo qual, suas instalações e serviços ofertados no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS) devem seguir as orientações da "Política Nacional de Humanização". Os esforços e ações para humanizar os edifícios hospitalares, segundo Martins (2004), abrangem um conjunto de práticas diferenciadas de

serviços de saúde, em diferentes níveis do sistema, fruto de uma construção social e coletiva. Este processo envolve corresponsabilidades dos envolvidos, com a finalidade de proporcionar ao usuário a melhor atenção e um atendimento o mais eficiente possível, num ambiente acolhedor e confortável.

Como se pode verificar, a humanização busca alterar a anterior imagem do hospital, que o associava a um ambiente fechado, hostil, provocando sentimentos de medo e insegurança. O ambiente físico hospitalar quando ajustado, como se pode vislumbrar, também pode trazer importantes contribuições para transformar e humanizar o acolhimento, tanto aos pacientes como a seus familiares. Por outro lado, o hospital também ocupa um lugar dentro de uma rede de serviços assistenciais do SUS, na prestação de um serviço também específico, levando em conta o princípio da integralidade em vários níveis de complexidade (HumanizaSUS, 2011). Neste processo de articulação em rede, numa escala mais ampla, cabe a cada integrante um papel também específico em relação ao cuidado e gestão em saúde. O território em rede constituído pelos serviços do cuidado em saúde do SUS em todo o Brasil, passou a contar com uma rede específica de serviços hospitalares construídos e legitimados historicamente, operacionalizada segundo determinadas diretrizes do sistema, coordenados por meio de um processo de governança.

O ambiente hospitalar constitui ao mesmo tempo, um espaço social, profissional, e de relações interpessoais que deve proporcionar atenção acolhedora, resolutiva e humana (Brasil, 2009). A

criação, efetivação e a reflexão de medidas a serem realizadas no ambiente hospitalar, portanto, precisam resultar num ambiente mais agradável, acolhedor, de modo a proporcionar melhor adaptação do paciente à rotina hospitalar (Silva, 2017).

A qualidade do ambiente hospitalar, segundo Linton (1992), exerce tanto influência, física como psicológica sobre o paciente, considerada fundamental para o processo de promoção da saúde, podendo contribuir, inclusive, para reduzir o tempo de internação. Pode-se neste caso, recorrer aos conhecimentos proporcionados pela Psicologia Ambiental, para se proporcionar o bem-estar físico e emocional, nas relações do paciente com os elementos construtivos e as pessoas que atuam neste espaço de saúde. A saúde humanizada num hospital inclui este bem-estar coletivo e harmonia social, proporcionado aos pacientes, num ambiente mais acolhedor e confortável. Dentre os benefícios práticos advindos de um processo de humanização hospitalar está a redução da ansiedade e do estresse, a melhora na comunicação e no entendimento das informações, a maior adesão ao tratamento médico e a redução no tempo de internação.

Em um hospital humanizado, a gestão dos recursos e serviços deve ser realizada de forma compartilhada, visando ao bem-estar coletivo de pacientes, familiares e profissionais da saúde (Castro; Araújo; Mendes, 2021). Isso inclui desde a gestão dos recursos financeiros e materiais até a organização do espaço físico e a oferta de serviços e cuidados de saúde. No contexto da humanização hospitalar, essa perspectiva implica a

necessidade de se construir uma sociedade civil ativa, que possa pressionar as instituições hospitalares para promover um tratamento mais humanizado e voltado para o bem-estar dos pacientes. Isso pode incluir a criação de organizações de pacientes e familiares, o envolvimento de grupos comunitários e a mobilização de profissionais de saúde em torno da causa da humanização hospitalar.

3.2 Dimensão física do ambiente hospitalar na humanização do cuidado em saúde

No que tange ao ambiente físico, vários de seus componentes podem ser ajustados, para se criar uma sensação de bem-estar e tranquilidade, na recuperação dos pacientes e para a melhoria da qualidade do atendimento prestado no hospital (Arruda *et al*., 2020). As normas para construção e reforma de estabelecimentos assistenciais de saúde foram apresentadas no Brasil desde 2002. Os projetos arquitetônicos desenvolvidos para garantia do arcabouço multidisciplinar podem incluir desde a natureza, ciências sociais, artes, entre outros (Draganov, 2020).

Os estabelecimentos assistenciais hospitalares geralmente são complexos, com diversos setores, cada um com sua especificidade e função. Diversas estratégias podem ser adotadas para mitigar a aparência desagradável, a falta de aconchego e a carência de estímulos visuais que geralmente estão associados ao hospital (Santos, 2015). O esforço mais recente tem sido

o de inserir elementos arquitetônicos que promovam a sensação de conforto, trazendo uma conexão entre o indivíduo e o ambiente hospitalar de forma acolhedora, capaz de despertar lembranças positivas das experiências nele vivenciadas. Essas experiências vivenciadas em ambientes apropriados não só contribuem para a recuperação física dos pacientes, como auxiliam na sua recuperação psicológica.

Importante destacar aqui que a influência das condições do ambiente no processo de saúde já tinha sido detectada desde 1854, pela enfermeira inglesa Florence Nightingale, durante sua participação na Guerra da Criméia, na reabilitação dos soldados feridos em combates (Medeiros; Enders; Lira, 2015). Ela teve oportunidade de verificar nesta oportunidade que o ambiente poderia agir como um agente estimulador vital na recuperação do doente. Anos mais tarde, Florence organizou e publicou seus conhecimentos práticos, com definições e teorias, dando origem à Teoria Ambientalista, que acabou se tornando conhecida, diante dos resultados inovadores ao tratamento de doentes (Haddad, 2011). Em seus escritos, Florence Nightingale valorizou diversos fatores para a manutenção de um ambiente favorável ao processo de cura e o viver saudável, entre eles: ventilação, limpeza, iluminação, calor, ruídos, odores e a alimentação, de modo que o processo de reparação, instituído pela natureza, não seja impedido (Nightingale, 1989).

A Teoria Ambientalista foi reconhecida mundialmente em relação aos cuidados a serem considerados no ambiente, para melhor garantir o bem-

estar do paciente, que perpassa por técnicas e intervenções, mas cuja principal operacionalização é orientada para um ambiente saudável e propicio de cuidado (Bezerra, 2018). Sua teoria implica numa assistência humanizada, fundamentada no controle do ambiente ao redor do paciente, num processo de relações e interações com o meio em que este se encontra inserido (Moreschi, 2011). A Teoria Ambientalista acabou se tornando, por longo tempo, um dos principais referenciais para os projetos arquitetônicos de Estabelecimentos Assistenciais de Saúde (EAS) em ações humanizadas, trazendo contribuições para maior sustentabilidade, flexibilidade e humanização, a exemplo das obras contemporâneas nos hospitais da Rede Sarah, no Brasil (Draganov 2017).

3.2.1 Componentes do ambiente físico na humanização hospitalar

Têm sido vários os componentes investigados mais atualmente sobre o ambiente físico, relativos à sensação de conforto, no processo de humanização hospitalar. Martins (2004), na arquitetura chamou atenção para a iluminação, cor e o conforto higrotérmico. É importante observar, segundo a autora, a quantidade e a qualidade da iluminação. A quantidade de luz (luz branca contínua ou luz intermitente) necessita se ajustar à percepção do individuo, conforme o local e as atividades por ele desenvolvidas, enquanto a quantidade de luz necessita estar mais vinculada ao índice de expressões e temperatura da cor (Martins, 2004). O clima tropical do

Brasil proporciona condições para um maior aproveitamento da luz natural no interior das edificações. Para Corbella (2003), os benefícios da iluminação natural para a saúde também precisam ser considerados para ser utilizada como complementação, uma vez que proporciona uma sensação psicológica do tempo cronológico e climático, no qual se vive. A cor, segundo Martins (2004), provoca sensação térmica e proporciona uma nova percepção dos objetos. Pode unificar um espaço, diminuir assimetrias ou dividir um ambiente, assim como pode transmitir animação e, quando harmonizada, ajuda a evitar o cansaço na retina. Já o conforto higrotérmico diz respeito à capacidade de adaptação de cada indivíduo às condições do clima, que pode variar em função da região vivenciada (Martins, 2004).

Já Sampaio e Chagas (2010) referem-se a três modalidades de conforto proporcionados por elementos do ambiente físico: (1) conforto térmico; (2) conforto visual e (3) conforto acústico. Para o conforto térmico, segundo eles, concorrem desde o tipo de vestimenta usada e atividade realizada pelos sujeitos, até os elementos climáticos, como temperatura, umidade e movimento do ar, insolação e radiação solar. No caso do conforto visual, além da influência exercida pela quantidade e qualidade da luz artificial, os autores chamam também atenção para a necessidade da presença da luz natural no ambiente. Esta, ao colocar o paciente em contato como exterior, pode interferir no seu estado de espírito. O conforto acústico estaria vinculado à qualidade do som e à ausência de ruídos,

especialmente em ambientes destinados à UTI, uma vez que podem interferir na pressão sanguínea e pulsação, assim como no estado de ansiedade do paciente (Sampaio; Chagas, 2010).

Em relação à luz solar, Vasconcelos (2004) também valoriza o papel que ela pode exercer na absorção de cálcio e do fósforo, assim como para o fortalecimento dos ossos, do controle de infecções, na melhora da capacidade física, aumento da capacidade de oxigênio e diminuição da pressão arterial. Segundo a autora, é importante atribuir ao paciente a própria opção para controlar a iluminação do ambiente que utiliza, lembrando que idosos apresentam três vezes mais necessidade da luz solar do que os jovens. Em relação ao conforto acústico, a autora alerta para os efeitos benéficos de alguns tipos de sons. Entre estes estão os efeitos calmantes e relaxantes de alguns sons naturais, como aqueles causados pela água, ou ainda o efeito da música na redução da endorfina e dos batimentos cardíacos. Realça neste aspecto, o efeito de música clássica em ambientes cirúrgicos na redução da ansiedade do paciente. Vasconcelos (2004) também releva o papel exercido pelos aromas, que quando desagradáveis aceleram a respiração e o batimento cardíaco e, se agradáveis podem ajudar a reduzir o estresse e melhorar o estado emocional. As plantas são recomendadas neste sentido, quando podem contribuir para exalar aromas agradáveis. Também a forma do espaço físico e da planta arquitetônica podem interferir no ambiente e causar impactos no usuário. Neste aspecto, Vasconcelos (2004) alerta a respeito da

importância exercida pelo quarto privado ou leito isolado, no sentido de assegurar a privacidade do ambiente.

Vários outros elementos físicos têm sido considerados na construção de um ambiente hospitalar devidamente ajustado às necessidades específicas dos pacientes. Um dos aspectos realçados pelo HumanizaSUS (2011), é a importância desse ambiente ser mantido a maior parte do tempo como um "sistema aberto", inclusive para reduzir a rigidez em relação às visitas de interesse hospitalar, em proveito afetivo e emocional do paciente e da família. Esta abertura favorece a manutenção da continuidade com contexto de vida familiar e em comunidade.

Portanto, as informações obtidas, por meio de uma sondagem universal de fontes, contribuíram para verificar que a questão maior no processo de intervenção das variáveis físicas na qualificação do ambiente hospitalar, tem sido a de "como fazer", ou seja, a de como produzir efetivamente todas as mudanças necessárias nos diferentes ambientes físicos, para qualificar as práticas de saúde na construção de ambientes adequados. Verificou-se a necessidade de maiores aprofundamentos em pesquisas e experiências no sentido de comprovar as contribuições para o bem-estar físico e psicológico do paciente conforme necessidades específicas, tanto nas relações estabelecidas com o ambiente interno como externo ao hospital, assim como para facilitar a atividade com os e dos profissionais dentro dele.

3.2.2 Contribuições da literatura complementar mais recente

A literatura complementar, obtida por meio da análise bibliométrica que permitiu selecionar pesquisas realizadas no último decênio (2012-2022), ajudam a visualizar as principais preocupações trazidas nestes estudos em relação às variáveis físicas na constituição de um ambiente hospitalar humanizado (Quadro 1).

Estes quatorze (14) estudos mais recentes, como podem ser apreciados no Quadro 1, de certa forma, traduzem a preocupação ainda predominante de como efetivamente proceder na construção de ambientes físicos apropriados às formas humanizadas no cuidado em saúde, especialmente no atendimento de necessidades específicas.

Foram apresentadas pesquisas que indicam os avanços históricos já ocorridos em tecnologia e cuidado em saúde, assim como os grandes desafios existentes na formalização de projetos arquitetônicos em ambientes hospitalares que buscam maiores avanços, inclusive na construção de novos edifícios hospitalares no atendimento a populações de cidades em pleno crescimento. Também foi colocado o papel exercido dentro dos hospitais pelo conhecimento integrado e sinérgico de equipes interdisciplinares para potencializar estes avanços no enfrentamento de desastres, assim como o fortalecimento da humanização por meio da interação ensino-serviços praticados. Foram trazidas à tona, por meio destes estudos, algumas

experiências bem-sucedidas em relação à melhoria da qualidade microbiológica do ar e água em unidades que atendem pacientes hemato-oncológicos, além do resultado de vários estudos que evidenciam o papel das variáveis do ambiente físico em unidades de assistência da criança e de sua família. Foi questionado em um dos estudos o aperfeiçoamento da sinalização para orientação dos pacientes dentro das unidades, mas que não funcionam no atendimento a consultas. Também foram colocadas por meio da pesquisa, a falta de maiores estudos a respeito destes componentes físicos, inclusive para sanar problemas com pacientes em unidades de terapia do sono e, até mesmo, para facilitar as comunicações significativas de crianças e adolescentes um unidades da CAPSi. Ainda foram apresentados três estudos, que avaliam a aplicação dos princípios da Política Ambientalista formulada por Florence Nightingale nos ambientes hospitalares atuais, um deles avaliado pelos próprios pacientes (crianças e adolescentes).

Quadro 1 - Abordagens sobre arquitetura e estrutura física das instituições de saúde entre 2012-2022.

Titulo	Ano	Principais abordagens	Publicação	Objetivo e assunto principal	Natureza do estudo	Idioma
A análise documental no estudo de projetos arquitetônicos de um hospital paulistano	2020	O projeto arquitetônico considerada desafiador, por envolver dois anos e meio até que fossem licenciados legalmente os projetos, envolvendo terminologias específicas e simbologias próprias.	Rev Bras Enferm	Relatar a experiência do uso de projetos arquitetônicos do hospital entre 1974-2002	Pesquisa histórico-documental	P
Hospitales en la edad media y moderna	2020	Mudanças arquitetônicas observadas nos hospitais da Idade Média à Idade Moderna, conforme a necessidade de assistência à saúde, apontando os avanço das técnicas e cuidados	Comunicación Breve	Analisar a evolução dos hospitais da Idade Média à Idade Moderna do ponto de vista arquitetônico e de assistência à saúde.	Revisão histórica com apoio da literatura	E

(Continua...)

Ambiente de terapia intensiva pediátrica: implicações para a assistência da criança e de sua família	2019	Os 38 estudos selecionados apresentaram o ambiente em sua estrutura físicacomo influenciador nas condutas da equipe de saúde e direcionamento da assistência; como espaço de trocas de experiências e vivências; eainda como mediador de relações entre equipe de enfermagem, criança e sua família.	Rev baiana enferm	Caracterizar a produção científica nacional e internacional acerca do ambiente da Unidade de Terapia Intensiva Pediátrica e sua influência na assistência à criança e à sua família	Revisão integrativa realizada de setembro a dezembro de 2018.	P
Parte II. Variables del ambiente hospitalario que inciden en el riesgo de infecciones de pacientes con cáncer y receptores de trasplante de precursores hematopoyéticos: Diseño, procesos asistenciales, calidad microbiológica del aire y agua	2019	Precauções devem ser tomadas a partir do projeto adequado das unidades de oncologia. Devem ser regulamentados aspectos gerais de infraestrutura e operação, a fim de continuar garantindo um espaço seguro para o PHO na perspectiva de evitar a exposição a patógenos.	Rev Chilena Infectol 2	Revisar aspectos de *design* e infraestrutura, processos de cuidados intensivos, avaliação e recomendações para a qualidade microbiológica do ar e água dos hospitais que atendem pacientes hemato-oncológicos.	Revisão de literatura	E
Percepción de la señalización y orientación espacial de los usuarios de tres complejos hospitalarios de Santiago, Chile	2014	Os usuários declararam ter uma boa opinião sobre asinalização de orientação existente nos três hospitais analisados, bem como sua organização arquitetônicapara este fim. No entanto, amesma orientação não era válidapara chegar até os funcionários e pessoal médicona obtenção do atendimento	Rev Med Chile	Relatar alguns das descobertas de um projeto de pesquisa maior sobre orientação e navegação do paciente em hospitais chilenos	Pesquisa sobre wayfinding e senso de orientação aplicada em 3 hospitais a 509 usuários que aguardavam atendimento	E
O Porto e a construção da cidade moderna: o caso do Hospital Geral de Santo António, nos séculos XVIII e XIX .	2014	A Santa Casa da Misericórdia do Porto, escolheu o arquiteto britânico John Carr para desenharum novo projeto: a construção do Hospital de Santo Antônio. Foram examinados os critérios escolhidos e se este correspondeu às expetativaspara se tornar tornando-se um espaço exemplar na moderna cidadedo Porto.	História, Ciências, Saúde	Analisar como se constituiu e se consolidou o novo espaço hospitalar, considerado necessário ao atendimento da moderna cidade do Porto, diante de seu forte crescimento.	Análise de fontes documentais e bibliográficas	P
Hospital seguro frente aos desastres uma reflexão sobre biossegurança e arquitetura.	2012	A programação de um hospital seguro no enfrentamento de desastres, evidenciada por uma síntesede saberes a respeito de biossegurança e da arquitetura hospitalar.	Rev Panam Salud Publica	Discute os princípios da arquitetura do hospital seguro e tece considerações acerca da biossegurança nesse contexto.	Revisão e análise de literatura	P
Sono na unidade de terapia intensiva	2015	Apresenta distúrbios do sonoque parecem ser causados por fatores ligados a própria UTI, comoa rotina de cuidados e estímulos ambientais; a fatores intrínsecos do paciente e à sua condição aguda; e ainda àqueles relacionados ao tratamento em curso	J Bras Pneumol.	Levantar principais aspectos fisiológicos do sono de pacientes críticos em unidades de terapia intensiva	Revisão de literatura	P
Ambiência: espaço físico e comportamento	2014	Apresenta o papel das variáveis do conforto em ambientes bem planejados, para omelhor comportamentoe bem-estar de todas as pessoas, salientando sobre a falta de estudos no atendimento das necessidades específicas.	Rev. Bras. Geriatr. Gerontol	Refletir sobre os elementos que definem a ambiência, considerando a falta de estudosnesta abordagem	Revisão de literatura	P
Ambiência no atendimento de crianças e adolescentes em um CAPSi	2015	Os resultados evidenciaram queos componentes físicos do ambientede um serviço de saúde podem influenciar suas práticas Verificou-se que, em alguns momentos, a ambiência do CAPSi, em seus elementos físicos, possibilitava comunicações significativas de crianças e adolescentes	Psicologia em Revista	Conhecer e descrever a ambiência no atendimento de crianças e adolescentes com transtornos mentais graves, priorizando os aspectos físicos desse conceito	Pesquisa de caráter clínico-qualitativa, com observação participante, num Centro de Atenção Psicossocial Infanto juvenil (CAPSi),	P

(Continua...)

Ambiência hospitalar: fortalecimento da interação ensino-serviço	2017	Evidenciou-se que a essencialidade da ambiência hospitalar é parcialmente reconhecida pelos profissionais, necessitando inserirações humanizadas em suas práticas. A ambiência construídapor meio da integração ensino-serviço transforma a rotina hospitalar, ao traduzir formas de educação em saúde.	CuidArte, Enferm	Identificar como os profissionais de saúde, percebem oconceito de ambiência hospitalar e sua contribuição do projeto de extensão para o fortalecimento da interação ensino-serviço	Estudo realizado em um hospital público deTangará da Serra-MT.	P
Desenhos arquitetônicos de hospitais descritos no livro "Notes on Hospitals" de Florence Nightingale	2017	No livro há desenhos arquitetônicos voltados às condições essenciais para a saúde e princípios para a construção de hospitais. Verifica-se nas reflexões que na arquitetura moderna de edifícios de saúde persistem os princípios nightingaleanos.	Hist enferm Rev eletronica [Internet]	Descrever e interpretar os desenhos arquitetônicos do livro Notes on Hospitals.	Estudo de natureza histórica com prescrições para a construção e reforma de edifícios de saúde	P
Análise descritiva da teoria ambientalista de enfermagem	2018	A teoria ambientalistaapresenta conceitos de ser humano, ambiente, saúde e enfermagem, tendo como foco principal o controle do meio ambiente. A ação do enfermeiro no trato do enfermo implementada dentro de um ambiente saudável constitui sua principal proposição para a enfermagem.	Enferm. Foco	Descrever a teoria ambientalista de Florence Nightingale com base no modelo de avaliação de Meleisnos componentes estruturais funcionais.	Estudo teórico reflexivo, de natureza bibliográfica	
O hospital arquitetado por crianças e adolescentes hospitalizados	2020	Análise dohospital projetadosegundo princípios da Teoria Ambientalista de Florence Nightingale, bem como uma das diretrizes da Política Nacional de Humanização, pautadas emelementos do ambiente físicoe do conforto e bem-estar, com base na percepção de crianças e adolescentes.	Rev Bras Enferm	Identificar, por meio das contribuições de crianças e adolescentes hospitalizados, as características consideradas necessárias a um hospital promotor de bem-estar e desenvolvimento.	Estudo descritivo e exploratório, com análise qualitativa dos dados, realizado com 30 crianças e adolescentes Hospitalizados	P

Legenda: P=Português; E= Espanhol
Fonte: elaboração própria

Salienta-se entre os trabalhos de pesquisa detectados no Quadro 1, a consciência de que as variáveis físicas componentes do conforto em ambientes hospitalares, e mesmo em outras instituições de saúde, ainda precisam ser mais bem ajustadas às necessidades biopsicossociais específicas de cada tipo de usuário e conforme o objetivo do impacto buscado no processo saúde-doença de cada ambiente (Bestetti, 2014). Esta necessidade já tem suscitado novas pesquisas. Cardoso *et al.*, (2019), por exemplo, lembram que no caso Unidade de Terapia Intensiva Pediátrica (UTIP), somente o ruído foi observado como relevante no processo do cuidado. Alguns componentes da própria UTIP em sua rotina de cuidados produzem estímulos ambientais, que

prejudicam o sono e, consequentemente, o processo de cura. Muitas vezes isto submete o paciente a condições desfavoráveis, resultando em aumento da morbidade e da mortalidade cardiovascular, alterações respiratórias e no efeito modulador do sono pelo sistema metabólico, ou ainda em riscos de o paciente ficar exposto a uma infecção ou doença (Beltrami *et al.*, 2015). Para Ronchi *et al*., (2015), variáveis físicas ajustadas, se implementadas no ambiente do Centro de Atenção Psicossocial Infantil (CAPSi), também poderiam facilitar comunicações mais significativas de crianças e adolescentes.

Os especialistas também reconhecem que ainda pouco tem sido praticado na construção do ambiente de conforto e privacidade para a criança e sua família, de modo a amenizar os traumas eventualmente causados pela hospitalização. Estes ambientes precisam funcionar ao mesmo tempo, com dupla função: local de cura e de interações (Cassemiro, 2020). Ainda um estudo de Mora (2014) aponta o quão tem sido importante que os usuários e os próprios profissionais percebam e se sintam mais seguros e tranquilos ao tomar conhecimento de rotas de saída de emergência, em determinadas situações, especialmente em locais de incidência ou sujeitos a possíveis desastres.

Diante da necessidade exposta da continuidade de experiências voltadas à intervenção das variáveis do ambiente físico na área hospitalar Rabagliati (2019) salienta sobre a necessidade de uma equipe multidisciplinar dentro do hospital, envolvida com estas questões, por meio de processos de planificação, projeto, projeção de especialidades, construção e por fim a

certificação. Por meio desta estratégia integrada de conhecimentos interdisciplinares, pode-se esclarecer melhor os tipos de interferências que podem comprometer as ações, fruto do processo interativo entre espaço construído, usuários, funcionários e o entorno. A exemplo, a estratégica relação entre a biossegurança e o planejamento arquitetônico, conforme aquela utilizada por uma equipe multidisciplinar, segundo Saba (2012), ajuda a qualidade, ao mesmo tempo em que diminui fragmentações na concepção do edifício hospitalar em suas complexidades.

As fontes de dados mais recentes de natureza documental e bibliográfica também ajudaram a reforçar esta atual preocupação em relação aos diferentes caminhos de como proceder, nos avanços da composição de variáveis físicas de ambientes hospitalares mais humanizados. Chamou atenção neste sentido, os recentes estudos a respeito da biofilia na arquitetura hospitalar, que significa "conectar humanos com a natureza para melhorar o bem-estar" (Stouhi, 2022). Para Sinelson e Morales (2020), estes componentes naturais contribuem para o conforto ambiental e psicológico dos usuários do hospital, não só dos pacientes como também dos profissionais de saúde, estes que permanecem em horário fixo integral dentro do estabelecimento. Além de ação terapêutica, ajuda a prevenir doenças, aumenta a imunidade. De acordo com as autoras, esta experiência pode ser: (1) direta, quando há possibilidade do contato direto com água, plantas, luz natural, animais, madeira e pedra, áreas abertas ou vistas

para paisagens naturais; (2) indireta, quando o contato é feito por meio de imagens, representações ou simulações da natureza; (3) quando se adota nos espaços características próprias do mundo natural. A maior referência internacional, neste sentido, tem sido o modelo utilizado pelo Hospital Khoo Teck Puat, de Yishun em Singapura.

No entanto, as informações disponibilizadas, sejam pela literatura e documentação, ou mesmo por meio de *websites* de algumas instituições hospitalares que vêm se destacando por iniciativas inovadoras em relação aos aspectos físicos para um ambiente hospitalar mais humanizado, vêm suscitando novas inquietações em relação a este processo. De um modo geral, os destaques vêm se manifestando principalmente em hospitais e clínicas de capital privado. Entre outros, pode-se citar o Hospital Moinho dos Ventos em Porto Alegre/RS, unidade da Rede Sarah em Fortaleza, hospital israelita Abert Einstein. Importante assinalar neste sentido, que a gestão da rede hospitalar do SUS tem se constituído em um dos principais "nós críticos" nos diversos níveis deste grande sistema (Santos; Pinto, 2021). Em 2021, segundo a Organização Nacional de Acreditação (ONA), dentre as 6.400 unidades hospitalares (gerais e especializadas) existentes no país, menos de 6% (400 unidades) estavam acreditadas e, apenas 200 delas contavam com acreditação no nível de excelência. Deste conjunto de hospitais acreditados, somente 16% eram hospitais públicos que atendiam apenas pelo SUS. Por outro lado, entre estes hospitais, 53% estavam concentrados no estado de São Paulo. Os demais situavam-se em cinco

outros estados (Goiás, Pará, Ceará, Minas Gerais, Bahia e Santa Catarina). Dentre estas e outras condições na complexa rede SUS, num misto de hospitais públicos e privados, verifica-se que ainda existem grandes desafios a serem enfrentados para se definir como construir ambientes físicos devidamente ajustados nos ambientes hospitalares do país.

Considerações Finais

A ambiência hospitalar acolhedora, confortável e resolutiva, considerada como um dos importantes pilares da Política Nacional de Humanização, como se pode verificar, necessita urgentemente de ações conjuntas na busca de soluções ajustadas, que possam viabilizar mais rapidamente sua consolidação no cuidado em saúde dos brasileiros. Trata-se de um serviço considerado fundamental para a sobrevivência humana, que exige práticas e formas de gestão baseadas nos princípios dos comuns, uma vez que as pessoas dele dependem mutuamente.

Neste caso, a ação conjunta não significa produzir soluções padronizadas, mas sim que possam atender necessidades específicas das pessoas e nas particularidades dos ambientes em que devem ser construídos para este fim. O serviço do cuidado em saúde também não deve ser pensado apenas como uma solução para o mercado atuante nesta área e nem por esforços individuais. Mesmo no âmbito do mercado de serviços em saúde, já se verifica um esforço de empreendimento

mais coletivo, implicando em parcerias e equipes interdisciplinares para este fim.

Conforme exposto, no atual mundo relacional, é sobretudo por meios interativos e solidários e com a participação direta dos usuários dos serviços, que se é possível criar e construir novas práticas transformadoras, capazes de garantir e sustentar o cuidado em saúde como comuns. Trata-se, como foi visto, de um processo compartilhado, regido por meio de um sistema de governança, com lógica diferenciada daquela utilizada no mercado, baseada no princípio de equidade e sustentabilidade do serviço que se pretende garantir.

Além de parcerias com o governo e empresas, no âmbito do hospital é fundamental contar com a sinergia dos conhecimentos técnicos-científicos e práticos dos funcionários, principalmente de quem atua ou se relaciona como o setor-alvo das transformações e, sobretudo, dos usuários. A diversidade de saberes é fundamental na constituição desta ambiência. Além disso, a inclusão dos usuários na tomada de decisão permite que se contemple uma maior diversidade de necessidades específicas para sua implementação e manutenção. Ao se promover a humanização hospitalar do cuidado em serviço de saúde, centrado no paciente, não apenas se contribui para melhorar a qualidade do serviço prestado, como pode levar a melhores resultados de saúde a longo prazo e a uma coletividade mais saudável.

Importante que o sistema de governança seja constituído desde o nível de cada setor, para daí se

articular com aquele próprio do hospital, podendo envolver mais articulações estratégicas com outros estabelecimentos de saúde dentro da rede SUS. Cada escala de atuação desta governança, visto como um autogoverno relacional de um microambiente hospitalar com uma multiplicidade e complexidade de relações conjugadas, de forte potencial transformador da saúde coletiva.

Novos estudos precisam contribuir para ampliar o conhecimento a respeito de humanização do ambiente físico hospitalar no serviço do cuidado com a saúde coletiva abordado como comuns, de modo a possibilitar novos avanços neste sentido.

Referências

ANGNES, D. I.; BELLINI, M. I. Política de humanização da assistência à saúde/RS: trajetória e consolidação. **Boletim da Saúde**, Porto Alegre, v. 20, n. 2, jul./dez. 2006.

ARRUDA, C. R *et al*. A importância da humanização em ambientes hospitalares para o processo de cura dos pacientes. **Cadernos de Graduação Ciências Humanas e Sociais**, [*s. l*], p. 31-42, 2020.

BELTRAMI, F.G *et al*. Sono na unidade de terapia intensiva. **J. Bras. Pneumol**, v. 41, n. 6, nov./dez. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1806-37562015000000056.>. Acesso em: 20 de jun. de 2022.

BESTETTI, M.L.T. Ambiência: espaço físico e comportamento. **Rev. Bras. Geriatr. Gerontol,** v. 17, n. 3, p. 601-10, jul./set. 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-9823.2014.13083>. Acesso em: 22 de jun. de 2022.

BEZERRA, C. M. B. *et al*. **Enferm. Foco**, v. 9, n. 2, p. 79-83, 2018.

BOLLIER, D. Think like a commoner: a short introduction to the life of the commons. gabriola island (CA): **New society Publishers**, 2014.

BOLLIER, D. Os bens comuns: um setor negligenciado da criação de riqueza. **Lugar Comum**, n. 31, p. 43-54, 2012.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Caderno HumanizaSUS: Atenção Hospitalar**, v. 3. Série B. Textos sobre Saúde. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. **História e Evolução dos Hospitais.** Rio de Janeiro, DNS, 1944. Reedição de 1965.

BRASIL, Ministério da Saúde. **Política Nacional de Humanização.** Brasília – DF,1ª edição, 1ª reimpressão, 2013. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_humanizacao_pnh_folheto.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2022.

CARDOSO, S. B. *et al.* Ambiente de terapia intensiva pediátrica: implicações para a assistência da criança e de sua família. **Revista Baiana de Enfermagem**, [S.L.], v. 33, p. 1-15, fev. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.18471/rbe.v33.33545>. Acesso em: 6 out. 2023.

CASARIN, N. *et al*. Fórum de Humanização: potente espaço para educação permanente de trabalhadores da atenção básica. **Saúde em Debate**, [S.L.], v. 41, n. 114, p. 718-728, set. 2017. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0103-1104201711404>. Acesso em: 6 out. 2023.

CASSEMIRO, L. K. D. S. *et al*. The hospital designed by hospitalized children and adolescents. **Revista Brasileira de Enfermagem**, [S.L.], v. 73, n. 4, p. 1-9, 2020. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2019-0399>. Acesso em: 6 out. 2023.

CASTRO, L. P. *et al.* Papel do gestor em saúde na humanização do cuidado em unidade de terapia intensiva (UTI): uma revisão integrativa. **Revista Jrg de Estudos Acadêmicos**, [S.L.], p. 86-96,

mar. 2021. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5281/ZENODO.4603153>. Acesso em: 6 out. 2023.

CECILIO, L.C. O. Que ações, práticas, estratégias são produzidas em torno do bem comum? A gestão do cuidado em saúde e a produção do bem comum. **Anais 13°Congresso Paulista de Saúde Pública:** o público na saúde pública e a produção do bem comum, p. 17-19, set. 2013.

CORBELLA, O. **Em busca de arquitetura sustentável para os trópicos:** conforto ambiental. Rio de Janeiro: Revan, 2003.

DRAGANOV, P. B; SANNA, M. C. Desenhos arquitetônicos de hospitais descritos no livro "Notes on Hospitals" de Florence Nightingale. **Rev. eletrônica [Internet]**, v. 8, n. 2, p. 94-105, 2017.

DRAGANOV, P. B.; SANNA, M. Documentary analysis in the study of architectural designs of a hospital in the city of São Paulo. **Revista Brasileira de Enfermagem**, [S.L.], v. 73, n. 3, p. 1-5, 2020. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167-2018-0879>. Acesso em: 6 out. 2023.

FREITAS, F. D. S. *et al*. Environment and humanization: resumption of nightingale's discourse in the national humanization policy. **Escola Anna Nery - Revista de Enfermagem**, [S.L.], v. 17, n. 4, p. 654-660, 2013. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5935/1414-8145.20130008>. Acesso em: 6 out. 2023.

HADDAD, V.C.N.; SANTOS, T. C.. A teoria ambientalista de florence nightingale no ensino da escola de enfermagem Anna Nery (1962 - 1968). **Escola Anna Nery**, [S.L.], v. 15, n. 4, p. 755-761, dez. 2011. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/s1414-81452011000400014>. Acesso em: 6 out. 2023.

HESS, C. Mapping the new commons. **12ª Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons**, University of Gloucestershire, jul. 2008.

LAVAL, C. e DARDOT, P. Comum: um ensaio sobre a Revolução do Século XXI**. A nova razão do mundo:** ensaio sobre a sociedade neoliberal. Pierre Dardot e Christian Laval (orgs). São Paulo: Boi Tempo, 2017.

LINTON, Patrick E. Creating a total healing environment. **Symposium on Healthcare Design**, n. 5, San Diego, 1992.

MARTINS, V.P. A humanização e o ambiente físico hospitalar. **Anais do I Congresso Nacional da ABDEH – IV Seminário de Engenharia Clínica**, 2004.

MCEWEN, M.; WILLS, E. **Grandes teorias da enfermagem baseadas nas necessidades humanas.** *In:* McEwen M, Wills EM. Bases teóricas para enfermagem. 2ª ed. Porto Alegre: Artmed; p. 156-85, 2009.

MEDEIROS, A. B. A; ENDERS, B.C. e LIRA, A.L.B.C. Teoria Ambientalista de Florence Nightingale: uma análise crítica. **Esc Anna Nery**, v. 19, n. 3, p. 518-524, 2015.

MEDEIROS, M. A. L. **Da colônia ao shopping: um** estudo na evolução tipológica da arquitetura hospitalar em Natal. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2005.

MORA, R.; OATS, A.; MARZIANO, P. Percepción de la señalización y orientación espacial de los usuarios de tres complejos hospitalarios de Santiago, Chile. **Revista Médica de Chile**, [S.L.], v. 142, n. 10, p. 1291-1296, out. 2014. SciELO Agencia Nacional de Investigacion y Desarrollo (ANID). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/s0034-98872014001000009>. Acesso em: 6 out. 2023.

MORESCHI, C. *et al*. Homenagem a Florence Nightingale e compromisso com a sustentabilidade ambiental. **Rev. Baiana Enferm. [*online*]**, v. 23, n. 2, p. 203-8, 2012. Disponível: <http://www.portalseer.ufba.br/index.Php/enfermagem/article/view/5260/4477>. Acesso em 24 jun. de 2022.

NARVAI, P. C. *et al.* Práticas de saúde pública. **Saúde pública:** bases conceituais. São Paulo: Atheneu, p. 269-297, 2008.

NEBEL, M.; GARZA-VAZQUES, O: SEDMARK, C. **A Common Good approach to development collective dynamics of development processes.** Open Book Publishers, 2022.

NICHIATA, L. Y. I; IANNI, A.M.Z; LOUVISON, M.C.P e AKERMAN, M. Anais do 13º. Congresso Paulista de Saúde Pública: o público na saúde pública- a produção do (bem) comum. Editorial especial, p.9-10. **Revista Saúde & Sociedade** (suplemento), set. 2013.

NIGHTINGALE, F. **Notas sobre enfermagem:** o que é e o que não é. Tradução de Amália Correa de Carvalho. São Paulo: Cortez; 1989.

OSTROM, E. **Governing the Commons.** Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

PAIM, J. S. **Reforma sanitária brasileira:** contribuição para a compreensão e crítica. Salvador: Edufba; Rio de Janeiro: Fiocruz, 2008.

PIZARRO, S. M. Hospitales en la edad media y moderna. **Comunicación Breve**, fev. 2020. Disponível em: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/notasenf/article/view/29159/29991>. Acesso em: 21 jun. 2022.

RABAGLIATI, R. *et al*. Parte II. Variables del ambiente hospitalario que inciden en el riesgo de infecciones de pacientes con cáncer y receptores de trasplante de precursores hematopoyéticos: diseño, procesos asistenciales, calidad microbiológica del aire y agua. **Revista Chilena de Infectología**, [S.L.], v. 36, n. 2, p. 126-138, abr. 2019. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.4067/s0716-10182019000200126>. Acesso em: 6 out. 2023.

RIBEIRO, C. Luiz Nunes e o projeto de instituições de saúde em Pernambuco. **Hist. Cienc. Saude-Manguinhos***,* v. 26, n.2, p. 593-620, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702019000200013>. Acesso em: 20 jun. 2022.

RIOS, I. C.. Humanização: a essência da ação técnica e ética nas práticas de saúde. **Rev. Bras. Educ. Med.** v. 33, n. 2, p. 253-60, Jun 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0100-55022009000200013>. Acesso em 23 jun. 2022.

RONCHI, J. P.; AVELLAR, L. Z.. Ambiência no atendimento de crianças e adolescentes em um CAPSi. **Psicologia em Revista**, [S.L.], v. 21, n. 2, p. 378, 11 abr. 2016. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5752/p.1678-9523.2015v21n2p378>. Acesso em: 6 out. 2023.

SABA L. C. P. *et al*. Hospital seguro frente aos desastres: uma reflexão sobre biossegurança e arquitetura. **Rev Panam Salud Publica,** v. 31, n. 2, p.176–80, 2012.

SAMPAIO, A.V.C.F; CHAGAS, S.S. Avaliação de conforto e qualidade de ambientes hospitalares. **Gestão & Tecnologia de Projetos**, v. 5, n. 2, nov. 2010.

SANTOS, E. S. **A cor no design do ambiente hospitalar contemporâneo.** Dissertação (Mestrado em Artes Visuais, Escola de Belas Artes), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

SANTOS, T.B.S; PINTO, I.C.M. **Gestão hospitalar no SUS.** Salvador: EduFBA, 2021.

SILVA, H. O Porto e a construção da cidade moderna: o caso do hospital geral de Santo Antônio, nos séculos XVIII e XIX. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, [S.L.], v. 21, n. 2, p. 709-725, jun. 2014. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/s0104-59702014000200013>. Acesso em: 6 out. 2023.

SILVA, L. B. *et al*. Ambiência hospitalar: fortalecimento da interação ensino-serviço. **CuidArte, Enferm***,* v.11, n. 2, p. 223-230, jul.-dez. 2017.

SINELSON, S.V; MORALES, M.S.M. Estudo do uso da biofília em ambientes hospitalares em Belém/PA. **Mix Sustentável***,* Florianópolis, v. 7, n. 1, p. 81-92, dez. 2020. Disponível em:

<http://dx.doi.org/10.29183/2447-3073>. Acesso em: 6 out. 2023.

STOUHI, D. Os benefícios da biofilia para a arquitetura e os espaços interiores. **ArchDaily**, 2022. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/927908/os-beneficios-da-biofilia-para-a-arquitetura-e-os-espacos-interiores>. Acesso em: 3 maio 2023.

TEIXEIRA**,** R.R. As dimensões da produção do comum e a saúde. **Saúde Social**, v. 24, supl.1, p.27-43, 2015.

TEIXEIRA, R.R. O acolhimento num serviço de saúde entendido como uma rede de conversações. **Construção da integralidade:** cotidiano, saberes e práticas em saúde, v. 3, p. 89-111. Rio de janeiro: Abrasco, 2003.

VASCONCELOS, R.T.B. **Humanização de ambientes hospitalares:** características arquitetônicas responsáveis pela integração interior/exterior. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), UFSC, Florianópolis, 2004.

VIANNA, L.A.C. **Processo saúde-doença.** Universidade Aberta do SUS (UnaSUS), 2012.

Capítulo 7

Comuns e Bens Comuns ambientais contemplados no ordenamento jurídico brasileiro

Environmental Commons and Common Goods contemplated in the Brazilian juridical order

Juliana de Siqueira Gusmão Pereira da Rosa
Fernando Jorge Correa Magalhães Filho

Resumo

O objetivo deste estudo foi trazer os princípios baseados nas atuais abordagens sobre comuns e bens comuns ambientais, contemplados no ordenamento jurídico brasileiro e verificar como vem se manifestando na prática o engajamento da sociedade civil nos sistemas de governança ambiental. Para este fim, foram pesquisadas, por meio de fontes secundárias, teoria relativa aos "bens comuns ambientais" e à "governança ambiental", assim como os documentos legislativos e de políticas públicas sobre meio ambiente no Brasil. Os estudos permitiram verificar na legislação presente que os elementos que integram o meio ambiente, definidos como recursos naturais, são vistos como necessários para a sobrevivência e bem-estar de todos e, por isto, considerados bens de uso comum do povo. As noções sobre comuns, sob forma de governança constituída por arranjos de multiatores e de forma multinível, sob princípios democráticos, se revelam no ordenamento jurídico e políticas ambientais. Entretanto, na prática, a participação da sociedade cível ainda se mostra muito tímida nas iniciativas construídas na escala local. O Estado, por seu turno, continua mantendo o principal papel de provedor e protetor desses bens comuns em relação aos outros parceiros responsáveis, dificultando as ações multicêntricas.

Palavras-chave: Comuns. Bem Comum Ambiental. Governança Ambiental. Política Nacional do Meio Ambiente.

Abstract

The aim of this study was to bring the principles based on current approaches to environmental commons and common goods, contemplated in the Brazilian juridical order and to verify how the engagement of civil society in environmental governance systems has been manifested in practice. For this purpose, theory relating to "environmental commons" and "environmental governance", as well as legislative and public policy documents on the environment in Brazil, were researched through secondary sources. The studies made it possible to verify in current legislation that the elements that comprise the environment, defined as natural resources, are seen as necessary for the survival and well-being of all and, therefore, considered goods for common use of the people. Notions about commons, in the form of governance constituted by multi-actor and multi-level arrangements, under democratic principles, are revealed in the legal system and environmental policies. However, in practice, civil society participation is still very timid in initiatives built on a local scale. The State, in turn, continues to maintain the main role of provider and protector of these common goods in relation to other responsible partners, making multicentric actions difficult.

Keywords: *Common. Environmental Common Good. Environmental Governance. National Environmental Policy.*

Introdução

Segundo Artaxo (2014), nosso planeta, desde suas origens, por cerca de 4,5 bilhões de anos, vem sofrendo transformações em sua crosta e atmosfera ocasionadas por forças geológicas. Além disso, a dominação da espécie humana, surgida por volta de 200 mil anos, passou a alterar componentes de funcionamento básico de seu sistema, modificando profundamente o funcionamento do planeta. O Holoceno, último período geológico iniciado há 11.700 anos, caracterizava-se por um clima estável (Crutzen, 2002). Propiciou o desenvolvimento econômico e social do ser humano, com a expansão das atividades agrícolas, domesticação dos animais, construção de cidades e criação de uma máquina de produção e consumo de bens e serviços jamais vista nos 4,5 bilhões de anos da Terra (Alves, 2020).

Para caracterizar os efeitos da humanidade no funcionamento no nosso planeta, especialmente em relação ao clima (Artaxo, 2014), alguns pesquisadores reconheceram um novo período na década de 1980, chamado de Antropoceno. As novas condições apresentadas nesta era do Antropoceno têm trazido um conjunto de preocupações relativas aos recursos ambientais, de cujo uso a população do mundo depende mutuamente para sua sobrevivência e bem-estar.

De acordo com Alves (2020), o Antropoceno representa um novo período da história do Planeta, em que o ser humano se tornou a força impulsionadora da degradação ambiental e o vetor de ações que são

catalisadoras de uma provável catástrofe ecológica. Segundo o mesmo autor,

> todo o crescimento e enriquecimento humano ocorreu às custas do encolhimento e empobrecimento do meio ambiente [...]. A dívida do ser humano com a natureza cresce a cada dia e a degradação ambiental pode, no limite, destruir a base ecológica que sustenta a economia e a sobrevivência (Alves, 2020, s/p.).

Para Barbieri e Ferreira (2018), esta força impulsionadora humana, que desestabilizou o período do Holoceno, foi acompanhada de um consumo cada vez ampliado dos recursos naturais, do aumento significativo na queima de combustíveis fósseis, do desmatamento, da contaminação de rios e oceanos, além de grandes quantidades de lixo. Como decorrência, o planeta vem passando por transformações em toda ecosfera, o que significa alterações na hidrosfera, atmosfera, biosfera, litosfera e pedosfera (Spring, 2016).

Importante ressaltar que a preocupação com o uso sustentável dos recursos ambientais já havia sido evidenciada na década de 1960, pelo ecologista norte-americano Garret Hardin (1968). Ele publicou a obra "A tragédia dos comuns", preocupado com o crescimento da pobreza humana, diante do espírito competitivo e egoísta predominante no acesso e apropriação dos recursos da natureza fundamentais à vida, que tratou

como bens comuns.

Diante desta racionalidade individualista predominante, o autor concluía que somente o setor privado e o Estado teriam condições de regular estes usos, princípios que predominaram e marcaram as políticas neoliberais, a partir de então.

Esta teoria foi questionada na década de 1990 pela economista norte-americana Elinor Ostrom, na obra "*Governing the Commons*", com a qual foi contemplada com o Prêmio Nobel de 2009, em Ciências Econômicas. Ostrom (1990) buscou provar que regras comunais construídas de forma compartilhada por pequenas coletividades, baseadas em comunicação e relações de confiança, que chamou de comuns (*commons*), permitem salvaguardar os recursos de valor mútuo à sobrevivência da coletividade. Os comuns vieram inspirar diversas modalidades de governanças colaborativas emergentes a partir de então. Por outro lado, os recursos de interesse mútuo protegidos por meio das práticas dos comuns, tratados como recursos compartilhados (*common-pool resources*) por Ostrom (1990), foram posteriormente também abordados por Charlotte Hess (2008), como bens comuns.

Há registros no ordenamento jurídico brasileiro, mais precisamente na Política Nacional de Meio Ambiente, de que a sustentabilidade dos bens comuns ambientais impõe a cooperação compartilhada entre diversos agentes para a sua administração, que nos remete a ideia de governança sobre esses bens, ou de comuns, ratificada pela Carta Maior.

O objetivo deste estudo foi trazer os princípios baseados nas atuais abordagens sobre comuns e bens comuns ambientais, contemplados no ordenamento jurídico brasileiro e, por outro lado, verificar como vem se manifestando na prática o engajamento da sociedade civil nos sistemas de governança ambiental.

A pesquisa teve como base a busca das novas concepções, envolvendo principalmente material teórico relativo aos "bens comuns ambientais" e à "governança ambiental", assim como a análise dos documentos legislativos e de políticas públicas sobre meio ambiente no Brasil, consultados por meio de fontes secundárias.

O artigo foi estruturado em quatro partes. Na primeira, procurou-se aportar material teórico que buscam definir os bens comuns ambientais. A governança ambiental como política e como arranjo multiatores e multiescalar foi abordada na segunda e terceira partes. Por fim, na quarta parte, foram apresentados os principais atores envolvidos nesta forma de governança prevista no ordenamento jurídico do Brasil.

1. Bens comuns ambientais

Na atual pesquisa acadêmica, os bens comuns são reconhecidos, de um modo geral, como os bens e/ou serviços, considerados recursos dos quais uma coletividade, ou mesmo a sociedade, dependem mutuamente para garantir sua sobrevivência e bem-estar. O acesso e sustentabilidade destes recursos são

viabilizados por meio de governanças colaborativas e inclusivas, os comuns, estas abordadas como frutos de princípio político (Dardot; Laval, 2014). Neste caso, por meio dos comuns, busca-se garantir direitos de uso e não de propriedade sobre os recursos.

Ainda que não exista uma definição precisa a respeito de "bens comuns", estes têm sido mais abordados como recursos protegidos por meio dos comuns, quando considerados bens essenciais à vida e ao bem-estar. Charlote Hess (2008), que foi colega de Elinor Ostrom, procurou atribuir esta abordagem aos bens comuns, segundo ela, com base na distinção que já havia sido realizada por Ostrom (1990) entre comuns, por ela abordados como formas de governança e bens-comuns como recursos protegidos por este sistema de gestão coletiva. Vale destacar que na obra que levou Elinor Ostrom ao prêmio Nobel, ela abordava apenas o ambiente natural e os recursos a serem protegidos como bens comuns. Em 2003, as duas autoras já haviam escrito um artigo em que tentavam identificar novas modalidades de recursos, que poderiam se enquadrar na ideia de bens comuns (Hess e Ostrom, 2003).

Por fim, Charlotte Hess (2008) trouxe um mapeamento do que chamou de "novos bens comuns" identificados além daqueles já trabalhados por Ostrom (1990) que chamou de bens comuns tradicionais. Visto assim, os princípios dos comuns defendidos por Ostrom (1990) e as características dos bens comuns tradicionais de longa duração não se aplicam necessariamente aos novos bens comuns. Os bens comuns que chamou de tradicionais, trabalhados por Ostrom (1990) contavam

com regras consuetudinárias para regular sua apropriação e uso. Já os que ela definiu como sendo "novos bens comuns" se enquadrariam entre aqueles em que os governos reconhecem regras e leis para sua apropriação e uso. Em outros casos, implicam em lutas e práticas coletivas constantes para assim serem reconhecidos, de modo a serem geridos como comuns. Entre os novos bens comuns estão contemplados, inclusive, aqueles recentemente criados mediante suporte novas tecnologias, como tem sido o caso dos bens comuns digitais.

Segundo Hess (2008), os novos bens comuns identificados, poderiam ter sido criados ou desenvolvidos, embora não necessariamente, com o suporte de novas tecnologias. De todo modo, assim se identificavam por estar sendo, de alguma forma, submetidos a algum tipo de ameaça de invasão ou cercamento.

Nesta nova categoria, a autora inseriu os bens comuns da natureza e os serviços ecossistêmicos do ambiente, entre aqueles considerados bens comuns globais, por serem ameaçadores, não só às coletividades locais, como a toda sociedade planetária, além de colocar em risco o futuro das próximas gerações.

Para a Hess (2008), o "novo" também evoca um sentimento de despertar no âmbito da sociedade social, para a recuperação de recursos considerados cruciais para a vida humana, que vêm sendo perdidos ou ameaçados. Conforme assinala Gusmai (2016), a conservação e reprodução deles por meio de comuns,

com forte engajamento social, têm sido consideradas condições necessárias para a manutenção de uma ordem social democrática. Alinhado com isso, Borges (2017) chama atenção para a Declaração Final da Rio + 20, intitulada "O futuro que queremos" (ONU, 2012), que fez menção à participação de diferentes níveis de governo e diferentes atores nas tomadas de decisão na construção do desenvolvimento sustentável.

> [...] a democracia, a boa governança e o Estado de Direito, nos níveis nacional e internacional, bem como um ambiente favorável são essenciais para o desenvolvimento sustentável.... Reafirmamos que, para alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável, precisamos de instituições em todos os níveis, que sejam eficazes, transparentes, responsáveis e democráticas (ONU, 2012, p. 4).

> [...] é fundamental para o desenvolvimento sustentável as oportunidades dos povos em serem atores de suas vidas e de seu futuro, de participarem das tomadas de decisões e de expressarem suas preocupações. Ressaltamos que o desenvolvimento sustentável exige ações concretas e urgentes. Ele só pode ser alcançado com uma ampla aliança de pessoas, governos, sociedade civil e setor privado, todos trabalhando juntos para garantir o futuro que queremos para as gerações presentes e futuras (ONU, 2012, p. 4).

O meio ambiente, nos termos da Lei 6.938/1981,

consiste no conjunto de relações e interações de elementos, dotado de existência própria e autônoma, que condiciona a vida em todas suas formas (Mirra, 2016). Já os elementos que integram o meio ambiente, definidos como recursos naturais no inciso V do art. 3º da Política Nacional de Meio Ambiente (atmosfera, águas interiores, superficiais e subterrâneas, estuários, mar territorial, solo, subsolo, elementos da biosfera, fauna e flora). Estes recursos são considerados recursos necessários para a sobrevivência e bem-estar de todos, por isto vistos como bens comuns, mas cuja proteção se dá de forma integrada ao meio ambiente (Mirra, 2016).

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 225, *caput*, já considera o meio ambiente ecologicamente equilibrado como um *bem de uso comum do povo.* Esta condição impõe ao povo, ou seja, à toda sociedade e ao Poder Público o dever de defendê-lo e preservá-lo. Isso significa que as pessoas não podem dispor desse bem como bem entendem, mas precisam aprender a salvaguardá-lo para as gerações futuras, cabendo ao Estado a sua administração, com a participação da sociedade civil. Por meio desta consciência construída a respeito a estas responsabilidades definidas em lei, qualquer forma de apropriação e uso de determinados bens extraídos como recursos da natureza, sobretudo para fins econômicos, se fundamenta no dever de preservação dos recursos ambientais de modo que sejam capazes de garantir um equilíbrio ecológico, essencial à sadia qualidade de vida.

Sob essa ótica, pode-se referenciar os recursos ambientais, entendidos como os bens ambientais que

compreendem o meio ambiente, como bens comuns ambientais, necessários à sobrevivência e bem-estar de todos indistintamente. A PNMA reflete essa condição em alguns de seus dispositivos e remete à ideia de governança para a salvaguarda da sustentabilidade desses bens comuns.

2. Governança ambiental abordada na Política Nacional de Meio Ambiente

A noção de comuns está diretamente associada àquela de governança, em que as decisões coletivas são centrais nas regras socioeconômicas adotadas. Representa mais precisamente um modo de gestão compartilhada e suas práticas não se opõem necessariamente ao Estado e nem ao mercado, mas devem permitir que estes funcionem de forma mais justa, democrática e sustentável.

No Brasil, a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), instituída pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 que constituiu o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), se fundamenta nos incisos VI e VII do artigo 23 e no artigo 225 da Constituição, que tratam, respectivamente, da competência comum dos entes federados na proteção do meio ambiente e do direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, garantido pelo dever que tem o Poder Público juntamente com a coletividade de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Alguns princípios chamam atenção para a ideia de governança ambiental adotadas por meio desta política nacional: (a) ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo; (b) racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar; (c) incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais; (d) educação ambiental a todos os níveis do ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente.

Além disso, cria o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), órgão consultivo e deliberativo, com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e, ao mesmo tempo, deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida.

Dentre outras atribuições, compete ao CONAMA estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.

Toda vez que a lei menciona *uso racional,* seja em sua base principiológica, seja por meio de atribuições conferidas aos integrantes do Sisnama, seja no âmbito

dos seus objetivos, esse comando dialoga com a premissa trazida na Constituição de que os bens ambientais, que integram o meio ambiente, são bens comuns e demandam um uso racional para a garantia da qualidade de vida e bem-estar de gerações futuras, indo ao encontro da condição de indisponibilidade trazida pelo art. 225 da Carta Maior:

> Art. 225 Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (Brasil, 1988).

O direito de todos a terem acesso ao ambiente, este abordado como bem de uso comum e visto como fundamental para a garantia da vida, passa a ser um papel atribuído não somente ao poder público, como a toda sociedade.

Outras políticas nacionais também abordam a governança, impondo a participação multiatores e multinível na proteção dos bens ambientais. Conforme Borges (2017), a Política Nacional de Recursos Hídricos, estabelecida na Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997 que deu origem ao Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, trouxe no inciso IV do artigo 1º a necessidade da gestão dos recursos hídricos ser descentralizada e contar com a participação do poder público, usuários e comunidades.

A Política Nacional de Educação Ambiental, instituída pela Lei 9.795, de 27 de abril de 1999, no seu artigo 3º atribuiu incumbências a diferentes atores.

As diretrizes nacionais para o Saneamento Básico, conforme a Lei nº 11.445, de 2007, em seu artigo 7º se reporta à possibilidade de realizar o controle social do saneamento por representantes de órgãos, sociedades e empresas prestadoras de serviços.

A Política Nacional de Resíduos Sólidos, disposta na Lei nº 12.305 de agosto de 2010, reforçou a importância da gestão compartilhada com diferentes atores.

Em 2000, a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), apresenta em suas diretrizes (art. 5º) o apoio e a cooperação de diversos atores no processo de gestão, assim como o incentivo às populações e organizações privadas no estabelecimento e administração de unidades de conservação dentro do sistema nacional.

Além das políticas nacionais mencionadas, por força do art. 23 da CF/88, foi publicada a Lei complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, para fixar normas de cooperação entre os entes (União, Estados, Distrito Federal e Municípios) em ações administrativas de competência comum.

Para a garantia da proteção ao meio ambiente, a Lei Complementar estabelece instrumentos de cooperação institucional, tais como consórcios públicos, convênios, acordos de cooperação técnica e outros instrumentos similares, comissões com o objetivo de fomentar a

gestão ambiental compartilhada e descentralizada entre os entes federativos, fundos públicos e privados e outros instrumentos econômicos e a delegação de atribuições de um ente federativo a outro, considerando a definição de atuação supletiva e subsidiária estabelecidas na própria lei.

O Código Florestal de 2012, conforme lembra Borges (2017), apresentou este princípio multiatores e multinível no inciso IV do artigo 1º da Lei nº 12.651 de maio de 2012, ao dispor:

> [...] responsabilidade comum da União, Estados, Distrito Federal e Munícipios, *em colaboração com a sociedade civil*, na criação de políticas para a preservação e restauração da vegetação nativa e de suas funções ecológicas e sociais nas áreas urbanas e rurais. (Brasil, 2012, p. 1).

No tocante à sociedade civil organizada, o Marco Regulatório do Terceiro Setor (previsto na Lei 13.019 de julho de 2014) também aporta, por meio do artigo 5º estes princípios de gestão democrática em seu regime jurídico, na promoção do desenvolvimento local, regional, nacional, inclusivo e sustentável (Borges, 2017).

Embora na prática a participação da sociedade na gestão dos bens comuns ambientais ainda se mostre, de maneira geral, tímida, quase sempre por meio mera existência de Conselhos de Meio Ambiente que não retratam uma participação social efetiva, o ordenamento

jurídico é recheado de comandos que remetem de forma expressa ou implícita a necessidade da governança ambiental para a salvaguarda dos bens ambientais.

3. Governança ambiental: multiatores e multinível

A governança, conforme assinala Calembe (2003), passou a ser compreendida como uma nova forma de conceber e gerir a ação pública, por meio de um novo olhar sobre a realidade preexistente, norteada por objetivos comuns, critérios éticos e regras de compartilhamentos.

Toda governança, segundo Newell; Pattberg e Schroeder (2012), é coproduzida por um conjunto de atores governamentais e da sociedade civil, envolvendo diversos arranjos multiatores. Neste sentido, uma governança ambiental envolve por meio de parcerias em rede, atores governamentais, privados, híbridos e a sociedade civil de modo geral. Ela segue, portanto, os princípios políticos dos comuns.

A emergência dos atores não governamentais no processo de governança, segundo estes autores, contribui para soluções mais ajustadas e inovadoras, afinal, as questões ambientais resultam de um amplo espectro de ações cotidianas e padrões de comportamento e estruturas, que abrangem tanto o setor público como o privado, envolvendo questões fundamentais para a vida humana.

A governança multiatores vem se tornando fruto de uma tentativa genuína de se construir e melhorar os limites das respostas do Estado às ameaças ambientais (Newell; Pattberg; Schroeder, 2012).

No entanto, conforme lembram os mesmos autores, a humanidade compartilha um sistema planetário comum de suporte à vida, de modo que muitos dos desafios enfrentados ultrapassam as fronteiras nacionais, com consequências sociais e ambientais que afetam o globo inteiro. Exatamente por envolver a solução de problemas transversais e complexos, além de multiatores, é importante que a governança ambiental também possa se organizar em diversos níveis, ou seja local, regional, estadual, nacional, transnacional, global (Barbieri; Ferreira, 2018).

Nesse sentido, a governança ambiental "compreende a atuação conjunta e integrada de diferentes níveis de governo e da sociedade nos processos de política pública ambiental" (Borges, 2017, p. 1). Neste processo transitório, anteriores suposições sobre o Estado como um ator de unidade monolítica e centralizadora na política internacional, vão sendo gradualmente desmoronadas em favor de visões de mundo mais multicêntricas (Newell; Pattberg; Schroeder, 2012).

O novo foco deixa de ser o governo para se situar em governança, portanto não mais em processos de cima para baixo e sim em processos que impliquem em vários níveis, envolvendo uma multiplicidade de atores em processos de baixo para cima e de cima para baixo.

Portanto, fala-se de um processo de mudança para um enfoque de governança multiatores e multinível. E esse olhar também se faz necessário dentro do poder público, de modo que seja um incentivador para a construção desses arranjos multiníveis.

4. Principais atores envolvidos numa governança ambiental

4.1 Organizações internacionais

Embora não possam governar diretamente os campos políticos do mundo inteiro, para Newell; Pattberg e Schroeder (2012), são as organizações internacionais que em grande parte das vezes definem e implementam regras-chave no âmbito dos Estados nacionais. Essas organizações hoje são atores permanentes, dinâmicos, imprescindíveis e, portanto, incontornáveis do cenário internacional (Campos; Campos, 2019). Mesmo assim, muitas vezes, elas entram em conflito com a busca estreita dos interesses nacionais.

4.2 Estados e atores governamentais

Para Newell, Pattberg e Schroeder (2012), a questão não é se o Estado está se tornando obsoleto e sim como suas funções estão se ajustando diante de uma política mundial em mudança, assim como até que ponto

as formas de governança não-estatais ou transestatais aprimoram, incorporam ou imitam o estado em suas funções por meio da agência. Esta diz respeito às maneiras pelas quais estes atores exercem influência em função da forma de se comportar e participar na criação de regras para contribuir no direcionamento apontado por todos.

As alterações ambientais no globo terrestre estão cada vez mais diminuindo a capacidade do Estado Nacional para cumprir efetivamente suas tomadas de decisão sem a cooperação com outros estados e atores sociais.

O Estado deixa de ser uma entidade homogênea para se transformar numa rede complexa de diferentes atores que operam em diferentes níveis. Deste modo, estes que governam ao mesmo tempo são governados. Por outro lado, o Estado desloca-se do papel de provedor para o de facilitador e incentivador.

4.3 Sociedade civil

A sociedade civil, tanto sob forma coletiva quanto de vozes diversas, na visão de Newell, Pattberg e Schroeder (2012), vem emergindo como uma força com plenos direitos na política global, a exemplo dos diversos fóruns por ela organizados no debate de problemas comuns.

Seu mecanismo de legitimação mais importante é dado por sua capacidade de mobilizar uma massa crítica para lidar com problemas complexos do ambiente. Deste modo, os atores da sociedade civil coproduzem regulamentações ambientais, por meio de participação em negociações e de

tentativas de influenciar diretamente o comportamento de Estados ou corporações. Por meio governança multiatores se cria uma multiplicidade de coalizões, alianças e redes da sociedade civil.

5. Arranjos dos multiatores

Neste formato de governança, dada a complexidade da questão ambiental, os diversos atores públicos, privados e sociedade civil podem se interconectar por meio de parcerias em rede e, assim constituir diversos arranjos, no desempenho de papéis e responsabilidades específicas (Barbieri; Ferreira, 2018).

Ao se reconhecer os interesses distintos entre si, é possível se avançar para um processo de cogestão, com o envolvimento dos diferentes atores e seus arranjos, de modo a se contemplar de forma negociada as múltiplas perspectivas. E assim, pode-se falar em comitês, coletivos, fóruns, conselhos, agências, consórcios.

Pode-se citar como exemplo aqueles arranjos institucionais voltados à proteção de bacias hidrográficas, de florestas ou algum outro bioma específico, de animais, como também voltados à educação ambiental, à reciclagem do lixo, à defesa do patrimônio cultural, do conhecimento de populações tradicionais sobre o ambiente, do monitoramento às mudanças climáticas, entre outros. Pode-se referir-se, ainda, às Ongs que se voltam para defesa de determinadas causas ambientais.

Os municípios também podem se articular

institucionalmente por meio de consórcios intermunicipais, com entes de outros níveis (estaduais e federais) e mesmo em arranjos transfronteiriços na proteção do ambiente, e como representa a escala local de ações e governança, é oportuno ressaltar o seu papel.

5.1 Papel da escala local na governança ambiental e desenvolvimento local

Neste processo de governança multiatores e multinível, segundo Calembe (2003), o nível local é considerado privilegiado na valorização dos bens comuns, uma vez que constitui a realidade concretamente vivida e onde se estabelecem os vínculos reais entre pessoas e destas com o ambiente.

Neste nível é possível pensar e gerir a complexidade, envolvendo simultaneamente as dimensões econômica, social e ecológicas do ambiente. Por certo, além de garantir maior coerência horizontal nas relações estabelecidas na sociedade, é a partir desta escala que se organizam as interações com outros níveis de governança.

Deste modo, Calembe (2003) considera o nível local, o tijolo de base de um processo de governança ambiental. Conforme alerta Weiss (2016), se a constituição de um processo de governança depende da possibilidade de criação de canais institucionalizados, legítimos e eficientes - os arranjos multiatores - de outro lado, também é importante salientar o papel da mobilização e envolvimento da comunidade para a elaboração e implementação de políticas.

O desenvolvimento local, nesta nova perspectiva dada pelo atual mundo de interação e interdependência, conforme assinalam Kronemberg e Costa (2016, p. 360), passa a ser visto como "um novo padrão de relação entre Estado e sociedade, baseado na participação social, na formação de parcerias, na busca de integração das ações, nas articulações inter e intragovernamentais". Esta nova abordagem tem contribuído para o surgimento dos diversos arranjos institucionais, como espaços de interlocução num processo de governança concebido em diversas escalas.

Este processo de mobilização, segundo Frangetto e Luedemann (2016) é constituído por meio de dinâmicas endógenas protagonizadas por atores locais, num respeito às vocações específicas de cada lugar em que elas se manifestam.

De acordo com Ávila (2005), tais dinâmicas endógenas ocorrem por meio do efetivo uso das capacidades, competências e habilidades em uma dada coletividade local de mesma identidade social e histórica, ao nela se constituir uma cultura de solidariedade entre si e com atores externos, para atuar no agenciamento e gerenciamento das soluções a seus problemas, necessidades e aspirações específicas.

Considerações finais

Diante do colapso ambiental global para o qual a sociedade se direciona, imperioso colocar em prática a governança ambiental em seu essencial sentido, que

"compreende a atuação conjunta e integrada de diferentes níveis de governo e da sociedade nos processos de política pública ambiental" (Borges, 2017, p. 1).

Os estudos permitiram verificar na legislação existentes que os elementos que integram o meio ambiente, definidos como recursos naturais, são vistos como necessários para a sobrevivência e bem-estar de todos e, por isto, considerados bens de uso comum do povo. As noções sobre comuns, sob forma de governança constituída por arranjos de multiatores e de forma multinível, sob princípios democráticos, se revelam no ordenamento jurídico e políticas ambientais. Entretanto, na prática, a participação da sociedade cível ainda se mostra muito tímida nas iniciativas construídas na escala local.

O Estado, por seu turno, continua mantendo o principal papel de provedor e protetor desses bens comuns em relação aos outros parceiros responsáveis. Tal como deduzem Newell, Pattberg e Schroeder (2012), "as anteriores suposições sobre o Estado como um ator de unidade monolítica e centralizadora na política internacional, vão sendo gradualmente desmoronadas em favor de visões de mundo mais multicêntricas".

Referências

ALVES, J. E. D. **Antropoceno:** a Era do colapso ambiental**.** Centro de Estudos Estratégicos da Fiocruz, jan., 2020. Disponível em: <https://cee.fiocruz.br/?q=node/1106.>. Acesso em: 6 out. 2023.

ARTAXO, P. Uma nova era geológica em nosso planeta: o Antropoceno? **Revista USP**, São Paulo, n. 103, p. 13-24, 2014.

BARBIERI, M. D; FERREIRA, L. C. **Mudanças climáticas e governança ambiental:** desafio do Antropoceno. ClimaCom – Diálogos do Antropoceno [online], Campinas, ano 5, n. 12, ago. 2018. Disponível em: <http://climacom.mudancasclimaticas.net.br/?p=9511>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BORGES, E. A participação de diferentes níveis de governo e da sociedade na governança ambiental: uma avaliação do arcabouço legal brasileiro. **Revista Âmbito Jurídico**, n. 166, nov., 2017. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=19930>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília**: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília: DOU, 2 set. 1981. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 4 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.** Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos. DOU, 9 jan. 1997. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9433.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 9.795, de 27 de abril de 1999.** Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Brasília: DOU, 28 abr. 1999. Disponível em:

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9795.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000.** Regulamenta o art. 225, § 1o, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Brasília: DOU, 19 jul. 2000. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.** Estabelece as diretrizes nacionais para o saneamento básico; cria o Comitê Interministerial de Saneamento Básico. Brasília: DOU, 11 jan. 2007. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11445.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010***.* Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. Brasília: DOU, 3 ago. 2010. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012.** Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa e dá outras providências. Brasília: DOU, 28 maio 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

BRASIL. **Lei nº 13019, de 31 de julho de 2014. Estabelece** o regime jurídico das parcerias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil. Brasília: DOU, 1 ago. 2014. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13019.htm>. Acesso em: 4 out. 2023.

CAMPOS, J. M; CAMPOS, J. L. M. **Teoria das Organizações Internacionais***.* Organizações Internacionais (coord.) João Mota de Campos. (Manuais universitários) 2ª pt. Almedina, 2019.

CARVALHO, J.C. Licenciamento ambiental e governança territorial:

a questão federativa. **Licenciamento Ambiental e Governança Territorial:** registros e contribuições do Seminário Internacional. Marco Aurélio Costa; Letícia Beccalli Klug e Sandra Silva Paulsen (orgs). Rio de Janeiro: IPEA, p. 95-106, 2017.

CRUTZEN, P. J. Geology of mankind. **Nature**, n. 415, 2002.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **Common:** essay sur la Révolution revolução au XXIe Siécle. La Découverte, UFES, 2014. Disponível em: <https://blog.ufes.br/laburp/files/2016/09/DARDOT-Pierre-LAVAL-Commun.pdf>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

HESS, C. Mapping the New Commons. **12th Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons.** University of Gloucestershire, Cheltenham, England, jul., 2008.

HESS, C. e OSTROM, E. Ideas, Artifacts, and Facilities: information as a Common-Pool Resource. **Law and Contemporary Problems**, v. 66, n.1-2, p.111-146, 2003.

GUSMAI, A. Right to food and "tragedy" of the commons. **Revista Jurídica**, FURB, v. 20, n. 41, p. 5-34, jan./abr. 2016.

MOURA, A.M.M. A questão federativa do licenciamento Ambiental. **Licenciamento Ambiental e Governança Territorial:** registros e contribuições do Seminário Internacional. Marco Aurélio Costa; Letícia Beccalli Klug e Sandra Silva Paulsen (orgs). Rio de Janeiro: IPEA, p. 79-94, 2017.

MIRRA, Á. **Os regimes jurídicos do meio ambiente e dos bens ambientais.** Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-jul-18/regimes-juridicos-meio-ambiente-bens-ambientais-brasil>. *Acesso em: 6 out. 2023.*

NEWELL, P.; PATTBERG, P.; SCHROEDER, H. Multiactor Governance and the Environment. **Annual Review of Environment and Resources**, n. 37, p. 365-387, 2012.

ONU (Organização das Nações Unidas). **Declaração Final de Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20):** "O Futuro que Queremos", Rio de Janeiro,

jun. 2012.

OSTROM, E. Beyond Markets and States: Policentric Governance of Complex Economic Systems, **American Economic Review**, n. 100, p. 641-672, 2010.

OSTROM, E. Polycentric Systems for Coping with Collective Action and Global Environmental Change, **Global Environmental Change**, n. 20, p. 550-557, 2010.
OSTROM, E. **Governing the Commons:** the evolution of institutions for collective action. Cambridge: Cambridge University, 1990.
SPRING, U. Perspectives of Environmental Change in the Anthropocene. *In:* SOSA-NUNEZ, Oswald Global e Gustavo Atkins. **Environment, Climate Change and International Relations.** Bristol: E-International Relations, p. 29-46, 2016.

WEISS, J.S. O papel da sociedade na efetividade da governança ambiental. *In:* **Governança ambiental no Brasil:** instituições, atores e políticas públicas. Adriana Maria Magalhães de Moura (org.). Brasília: Ipea, p. 329-346, 2016.

Capítulo 8

Academias ao Ar Livre em Campo Grande: abordagem de Comuns

Outdoor Gyms in Campo Grande: Commons Approach

Elaíne Britto de Castro
Flávia Cristina Albuquerque Palhares Machado
Israel Vitor Bonfim Rodrigues
Dolores Pereira Ribeiro Coutinho

Resumo

Os princípios políticos e as práticas propostas na promoção da saúde, que fundamentam o Sistema Único de Saúde (SUS) no Brasil, enquadram-se na concepção do Comuns. O estilo de vida saudável, considerado de grande relevância, faz parte da Política Nacional da Promoção da Saúde junto ao SUS, sob forma de práticas construídas coletivamente num modelo integral, transversal e intersetorial, com engajamento social. Nos últimos anos, vem se manifestando grande número de Academias ao Ar Livre, por iniciativa dos governos municipais brasileiros, entre estes o de Campo Grande/MS, sem vinculação ao SUS. O objetivo deste estudo foi verificar a forma de oferta e efetividade no funcionamento das Academias ao Ar Livre, na realidade de Campo Grande/MS, com base na abordagem dos Comuns. A pesquisa, descritiva-analítica, teve origem em consulta bibliográfica e documental de fontes secundárias e observação direta das unidades. Foi possível verificar que a ampliação destas infraestruturas no espaço das cidades, associa-se a práticas de ginásticas, esportes e lazer, visando animar praças e parques públicos. Os moradores fazem uso dos equipamentos, mas só recentemente começaram a ser informados e orientados a respeito da finalidade e performance adequada destas práticas, após problemas ocorridos. Não se detectou iniciativas de engajamento da sociedade na gestão deste serviço. Diante do verificado, não se considera esta modalidade de serviço como comuns, mas com grande potencial para isso.

Palavras-chave: Academia ao Ar Livre. Bens comuns. Comuns.

Abstract

The political principles and practices proposed in health promotion, which form the bases on the Unified Health System (SUS) in Brazil, fit into the Commons conception. A healthy lifestyle, considered of great relevance, is part of the National Health Promotion Policy within the SUS, in the form of practices collectively constructed in an integral, transversal and intersectoral model, with social engagement. In recent years, many Outdoor Gyms have emerged, on the initiative of Brazilian municipal governments, including Campo Grande/MS, without links to the SUS. The objective of this study was to verify the form of supply and effectiveness in the functioning of Outdoor Gyms, in the reality of Campo Grande/MS, based on the Commons approach. The research, descriptive-analytical, originated from bibliographical and documentary consultation of secondary sources and direct observation of the units. It was possible to verify that the expansion of these infrastructures in the city space is associated with gymnastics, sports, and leisure practices, aiming to liven up public squares and parks. Habitants use the equipment, but only recently they began to be informed and guided regarding the purpose and adequate performance of these practices, after problems occurred. There were no initiatives to engage society in the management of this service. In view of the above, this type of service is not considered common, but has great potential for it.

Keywords: *Outdoor Gym. Commons Good. Commons.*

Introdução

A Saúde, desde a Declaração de Alma-Ata de 1978, resultante da Conferência Internacional sobre Cuidados Primários de Saúde, deixou de ser abordada como simples ausência de doença, para ser compreendida como "estado de completo bem-estar físico, mental e social", além de um direito e dever dos cidadãos em participar do seu planejamento e execução. Os cuidados primários de saúde, como integrantes do sistema de saúde do país, passaram a ser considerados essenciais nas políticas de promoção da saúde, como sendo um primeiro nível de contato com as pessoas, família e coletividade. Estabelecidos em níveis locais, os cuidados primários de saúde são realizados de forma integrada com outros setores correlacionados ao desenvolvimento da coletividade, e às redes de atenção à saúde.

Cabe salientar que neste período de manifestação da Declaração de Alma-Ata, as doenças crônico-degenerativas tinham se transformado no centro das preocupações, especialmente dos países mais desenvolvidos. No enfrentamento desta situação, o Relatório Lalonde, publicado pelo Ministro do Canadá em 1974, já havia identificado três determinantes dos problemas relativos à saúde: biológicos, ambientais e estilo de vida (Sicoli; Nascimento, 2003). O estilo de vida tinha sido considerado responsável por 53% dos problemas de saúde, uma proporção relevante em relação às condições do ambiente 20% e a biologia humana 17%. Isso ajuda a explicar o fato das condições proporcionadas no ambiente e o estilo de vida das

pessoas terem se constituído no maior enfoque do Relatório Lalonde atribuído à Promoção da Saúde. Isto significa primar por uma boa alimentação, hábitos saudáveis, assim como o de se prevenir contra o fumo, praticar atividade física, cuidados corporais. O estilo de vida também se refere aos tipos de relacionamentos, à educação, ao lazer e ao trabalho e renda. Deduziu-se, a partir destas constatações, que a promoção da saúde depende menos do apoio clínico dos médicos e mais de políticas adequadas, pautadas num trabalho coletivo, que se volte à promoção das melhorias das condições vivenciadas pelas pessoas e do estilo de vida por elas adotado (Sicoli; Nascimento, 2003).

Os determinantes apontados nestes dois documentos, segundo Sícoli e Nascimento (2003), contribuíram para definir os principais marcos referenciais na Promoção da Saúde, adotados nas estratégias globais pela Organização Mundial da Saúde em 1981 e consolidados, por meio de outras conferências internacionais seguintes. Dentre estes, destaca-se o peso do papel exercido pelas condições sociais e ambientais no ambiente vivido e estilo de vida adotado pelas pessoas. Significa olhar também para os papeis exercidos pela participação ativa da coletividade, realizada de forma integrada na promoção da saúde. Esta integração se manifesta por meio da intersetorialidade, envolvendo governo e outras organizações.

Na 8ª Conferência Nacional de Saúde, realizada em 1986, foi definido o conceito ampliado de saúde, incluindo nele habitação, renda, alimentação, educação, meio ambiente, trabalho, emprego, lazer, liberdade,

transporte, posse da terra e acesso aos serviços de saúde como condições necessárias para se garantir a saúde (Fiocruz, 2011; CNS, 2019). Passou a ser dever do Estado a garantia de condições dignas de vida e de acesso universal à saúde, por meio da integração da política de saúde às políticas econômicas e sociais. A saúde, vista neste conceito ampliado, se define no contexto histórico de determinada sociedade e num dado momento de seu desenvolvimento em seu ambiente de vida, devendo ser conquistada de forma coletiva e na vida cotidiana (Brasil, 1987). No relatório desta conferência foram lançados os fundamentos da proposta do Sistema Único de Saúde (SUS) no Brasil.

Estes princípios e práticas propostas pelas políticas de Promoção da Saúde, baseados na Declaração de Alma Ata e consolidados na 8ª Conferência Mundial da Saúde, enquadram-se nos preceitos da teoria dos comuns (*commons*), abordada por Bollier (2014), Dardot e Laval (2015). Manifestam-se como práticas coletivas de natureza compartilhada, democrática, realizadas de forma integrada, no atendimento às necessidades específicas das pessoas, num respeito a seus direitos e diferenças. O Relatório Lalonde, por seu turno, contribuiu para alertar a respeito do papel exercido pelo estilo de vida na Promoção da Saúde, entre estes o da prática de atividades físicas.

A preocupação norteadora do presente estudo partiu da manifestação de um número crescente de Academias ao Ar Livre (AAL), implantadas por iniciativa dos governos municipais no Brasil, entre estes, o de Campo Grande/MS, na promoção do estilo de vida

saudável das pessoas nas relações estabelecidos em seu ambiente de vida.

O objetivo deste estudo foi verificar a forma de oferta e efetividade no funcionamento das Academias ao Ar Livre, na realidade de Campo Grande/MS, com base na abordagem dos Comuns.

Do ponto de vista da metodologia, a pesquisa, de natureza descritiva-analítica, teve origem em consulta bibliográfica e documental de fontes secundárias e observação direta das unidades de Academias ao Ar Livre (AAL).

A redação deste capítulo foi estruturada em três partes. Na primeira, foram feitas as abordagens a respeito de comuns e bens-comuns. Em seguida, buscou-se identificar as origens e a concepção das Academias ao Ar Livre (AAL), do ponto de vista das políticas públicas federais e das iniciativas públicas municipais. Numa terceira parte, procurou-se contextualizar as origens e configurações assumidas pelas Academias ao Ar Livre (AAL), seus potenciais usuários, assim como seus impactos em relação à promoção da saúde.

1. Comuns e bens-comuns

A concepção de comuns e bens comuns vem emergindo, mais recentemente, de estudos de diversas áreas, na compreensão da gestão comunitária de recursos comuns, considerados fundamentais para a sobrevivência e o bem-estar coletivo, em que as próprias

partes interessadas os administram de forma satisfatória e sustentável. O conceito chamou atenção, em especial, após Elinor Ostrom (1990), ter ganhado o prêmio Nobel de Economia em 2009, com a obra "Governando os Comuns". Nela, buscou desafiar a teoria dominante de Garret Hardin (1968) sobre a "Tragédia dos Comuns", comprovando a efetividade da sustentabilidade de uma governança compartilhada dos recursos por seus usuários, portanto sem necessidade de ser governada diretamente pelo Estado ou por empresa privada. Visto assim, comuns não é uma coisa, mas as relações da coletividade com uma ou diversas coisas (Dardot; Laval, 2015).

1.1 Comuns: relações sociais compartilhadas sob forma de governança

Na Europa, os comuns (*commons*) como prática comunal na proteção dos recursos existentes, manifestavam-se durante a Idade Média, no uso das florestas e campos de cultivo, até o momento dos cercamentos de expropriação pelo Estado ou privatização de terras (Hess; Ostrom, 2007). Mas a ideia de *commons* não se limitava ao uso destas terras no campo, estendendo-se à vida urbana.

No período medieval, a organização da vida nas cidades europeias, também era estabelecida de forma comunal. Algumas funções domésticas eram exercidas em espaços coletivos por instituições comunitárias, a exemplo da higiene pessoal em banheiros e casas de banho coletivas e da alimentação por meio do uso de

fornos públicos (Mumford, 1998). Ao chegar na cidade, os novos moradores vindos do campo livravam-se de obrigações feudais e passavam a ter responsabilidades com a comunidade. Tarefas como o fornecimento de água potável e a guarda e segurança da cidade, eram exercidos pelos membros da comunidade. A cidade era, então, "uma empresa comum voltada para o bem comum" (Mumford, 1998, p. 372). O solo urbano permaneceu por séculos como uma propriedade comunal, sendo ocupado conforme se instalavam novos moradores, sem regras claras para este processo (Mumford, 1998; Lefebvre, 2008; Grinover, 2016).

Comuns (*Commons*) também se referia às áreas abertas e de uso compartilhado nas cidades estadunidenses, durante o processo de colonização e formação dos primeiros núcleos urbanos. Funcionavam como pastos, cemitérios, hospedaria de doentes, paiol de armas e de pólvora, local para exercícios militares. Muitos desses espaços se transformaram em parques e áreas públicas para recreação e encontro da comunidade (Kryder-Reid, sd).

No entanto, à medida que a liberdade individual e a propriedade privada se afirmaram como valores sociais no Ocidente, espalhando-se pelo restante do mundo, constituiu-se o mundo dos bens como coisas e a ideia de sujeito de direito. Gradativamente, foram se abstraindo os valores relativos aos usos sociais dos recursos que se baseavam em hábitos, estatutos e costumes de grupos e comunidades. A propriedade privada foi se afirmando e instituindo a ideia de "Indivíduo", numa divisão entre proprietários e não proprietários (Dardot; Laval, 2015),

transformando bens e recursos comuns em objetos do mercado.

Novas formas de gerir a vida social acabaram substituindo a antiga organização comunal dos comuns. Novos dispositivos normativos, legais, políticos, administrativos e mercadológicos foram sendo criados para a transformação dos bens e recursos comuns em propriedade privada ou pública, controlados pelo mercado ou pelo Estado ou empresa privada, de modo a beneficiar e promover o uso individual destes recursos em detrimento da gestão coletiva compartilhada ou dos *commons*. As cidades, por seu turno, passaram a se reorganizar a partir da consolidação do modo de produção capitalista, da divisão do trabalho, do fortalecimento dos estados nacionais e da privatização e comoditização das terras urbanas, rurais e agrícolas.

As pesquisas de Ostrom (1990) foram importantes para levantar um número surpreendente de comunidades locais espalhadas pelo mundo, que resistem a esta ordem do privado ou do público. Geram de forma compartilhada os recursos comuns e finitos de modo sustentável. Ainda que os indivíduos tenham comportamentos e interesses distintos e às vezes conflitantes, os benefícios se voltam para o conjunto da comunidade envolvida. Essas coletividades se organizam de formas singulares, com sistemas próprios de regras, regulações e mediação de conflitos, muitas vezes de forma autônoma e sem a interferência de agentes ou gestores institucionais ou estatais, ou sejam, sob diversas formas de governança compartilhada. Assim, cada coletividade, à sua maneira, produz e remodela a

ideia de comuns (*commons*). Nos Estados Unidos, o sentido de comuns (*Commons)* também é associado a processos democráticos, relacionado-se a espaços comuns para livres manifestações de expressão (Hess; Ostrom, 2007). De acordo com Dardot e Laval (2015), comuns passou a ser visto atualmente, como um princípio político, do qual participam as partes interessadas, sejam governo, empresa, academia com o engajamento da coletividade, numa co-atividade, fundamentada por corresponsabilidades, originado dos termos "co+ '*munus*". Deste modo, comuns não surge de nenhuma forma de regulação autoritária, mas de uma organização coletiva e autônoma.

Comuns manifesta-se sob dinâmicas distintas e variadas, em decorrência dos aspectos singulares das comunidades envolvidas nas práticas sociais que lhes dão origem: história, território, valores culturais, os modos de viver, as relações estabelecidas a partir dos contextos de sua produção e a própria natureza do recurso envolvido e da organização da vida social da comunidade (Bollier, 2007; Teixeira, 2015; Nebel; Garza-Vázquez, 2022).

Hess e Ostrom (2007) descrevem princípios que permitem identificar comuns como relações sociais sob forma de governança compartilhada: (I) presença e uso de sistema de regras e limites definidos às condições locais e às necessidades das partes envolvidas; (II) as partes afetadas por esse sistema de regras podem participar da sua formulação bem como de eventuais modificações ou de sanções gradativas, caso necessário; (III) o direito dos membros da comunidade envolvida de

formular as suas próprias regras é respeitado por autoridades, partes ou instituições externas à comunidade; (IV) os membros da comunidade estabelecem um sistema de auto-monitoramento do comportamento de cada parte interessada e a comunidade desenvolve mecanismos de resolução de conflitos acessíveis a todos os membros; (V) desenvolvimento de estrutura de governança com múltiplas camadas de atividades e de participantes.

1.2 Bem-comum como recurso ou espaço usado com regras próprias de governança compartilhada

O bem-comum consiste em recurso ou espaço, cujo uso ou apropriação se dá por meio de uma governança compartilhada, em acordo a um conjunto de regras e normas próprias, ou seja, por meio de comuns (Dardot e Laval, 2015). Deste ponto de vista, inexiste um bem-comum *a priori.* Ele só é assim identificado, por meio das relações sociais que o regem como tal, ao considerá-lo fundamental para a sobrevivência e bem-estar de uma coletividade (Grzybowski, 2012; Bauwens; Niaros, 2017). A apropriação, neste caso, conforme assinalam Dardot e Laval (2015), não se refere ao bem-comum como algo particular, com destinação própria. Refere-se, de fato, a uma forma de apropriar-se das regras de conduta coletiva para sua gestão, de modo a evitar que se desvie o objetivo de destinação do bem-comum ao grupo ou coletividade. Em outros termos, o objetivo da apropriação é regular o uso do bem-comum, sem necessidade de ser seu proprietário. Visto assim, para

muitos dos pesquisadores, a abordagem dos bens comuns permite relacionar questões econômicas, sociais e éticas de forma mais equânime, sustentável e justa do que as abordagens econômicas tradicionais (Hess; Ostrom, 2007; Bollier, 2007; Nebel; Garza-Vázquez, 2022; Nebel, 2022).

De uma forma sintética, os bens comuns são, portanto, derivados de uma realidade constituída a partir de significados sociais compartilhados por uma comunidade e atribuídos a um determinado recurso que condicionam formas de atuação e colaboração coletivas e cooperativas entre os membros da comunidade que desenvolvem mecanismos e regulações próprios para definir o uso, a conservação e a manutenção do recurso em questão.

O avanço das abordagens acadêmicas sobre comuns no atual mundo interconectado, mediado por tecnologias digitais, numa reação ao crescente processo mercantilização, privatização, corporativização de diversos aspectos e instâncias da vida em detrimento dos interesses coletivos e da vida comunitária, tem conduzido ao reconhecimento do que Charlotte Hess (2008) convencionou chamar de "novos bens comuns". Foram assim denominados, por não se enquadrarem nas formas tradicionais dos bens-comuns, mas que vêm sendo protegidos sob diversos objetivos e manifestação de governanças colaborativas (comuns), entre cidadãos espalhados pelo mundo. Os bens-comuns tradicionais são reconhecidos a partir da história das comunidades envolvidas e de suas interações, ao mesmo tempo em que suas regras de uso e governança são muitas vezes

reconhecidas por instituições públicas e governamentais. Já os novos bens comuns muitas vezes emergem como novidade, no âmbito das transformações das práticas sociais. Alguns destes novos bens comuns são constituídos a partir das inovações tecnológicas, enquanto vários outros são identificados a partir da percepção e consciência da necessidade de novas práticas sociais, frente à evidência de riscos e ameaças a vida dos indivíduos e das comunidades em geral, na proteção do uso de determinados recursos.

A autora chegou a identificar sete categorias de novos bens comuns: (I) bens comuns culturais, como os artísticos, patrimoniais, esportivos, espirituais, sagrados; (II) bens comuns do conhecimento, referentes à educação, *software*, inclusão digital, acesso aberto a patentes, ciência; (III) bens comuns de vizinhança, como moradias, praças, ruas, hortas comunitárias, segurança, silêncio; (IV) bens comuns de infraestrutura, como aqueles vinculados ao transporte, comunicação, *internet*; (V) bens comuns vinculados ao médico e serviços de saúde; (VI) bens comuns de mercado, submetidos a trocas ou economia compartilhada; (VII) bens comuns globais, como alimentos, atmosfera, água, rios, oceano, vegetação, espaço sideral. Prepondera nas regras de uso manutenção coletiva destes novos recursos identificados, o princípio da equidade, dos riscos e da vulnerabilidade.

2. Academias ao Ar Livre (AAL)

Para melhor compreensão da concepção sobre Academias ao Ar Livre, como fruto de políticas públicas, buscou-se contextualizá-las no âmbito das políticas públicas federais vinculadas à saúde e das iniciativas municipais, envolvendo também o esporte e lazer.

2.1 Origens das Academias de Saúde como política pública federal

Algumas iniciativas brasileiras, no sentido de propor políticas na promoção do estilo saudável das pessoas em seu ambiente de vida, ocorreram mesmo antes da criação em 2006 da Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS). Em 2002, por exemplo, foi lançado pelo Ministério da Saúde o Programa Nacional de Promoção da Atividade Física "Agita Brasil" (Brasil, 2002). O objetivo foi ampliar o conhecimento da população sobre os benefícios da atividade física na proteção da saúde, de modo a poder envolvê-la nesta prática de pelo menos 30 minutos, se possível diariamente, visando adoção de hábitos saudáveis. Para este fim, o Ministério da Saúde estabeleceu parcerias com gestores estaduais e municipais do Sistema Único de Saúde (SUS), com o suporte do Centro de Estudos Laboratoriais de Aptidão Física de São Caetano do Sul em São Paulo, além de considerar como potenciais parceiros, universidades, setor empresarial e sociedade civil (Brasil, 2002).

Em 2005, o Programa "Brasil Saudável" do

Ministério de Saúde, foi uma resposta brasileira às diretrizes da "Estratégia Global de Alimentação Saudável, Atividade Física e Saúde", lançada em 2004 pela Organização Mundial da Saúde (Brasil, 2005). Por meio deste programa, houve a iniciativa, entre 2005 e 2006, da criação dos Núcleos de Atividades Físicas em todas as capitais do país. Destes núcleos fazia parte a "Academia Popular" de práticas de exercícios físicos, de acesso gratuito, onde os frequentadores podiam contar com a orientações de professores de educação física e monitores (Brasil, 2005).

Em 2005, o Ministério da Saúde lançou a campanha pelo SUS com o tema "Pratique Saúde", visando orientar a população sobre como prevenir e controlar doenças crônicas não transmissíveis, mediante prática de hábitos saudáveis, cujas ações eram realizadas principalmente por meio das equipes do Saúde da Família (Brasil, 2005). O sedentarismo havia sido constatado como como fator de risco importante para o desenvolvimento de doenças crônicas no Brasil, especialmente entre mulheres, idosos e população de baixa-renda. Neste sentido, era incentivada a prática de exercícios regulares em áreas adequadas, com suporte de pessoal capacitado, articulado com a Rede de Atenção à Saúde, num processo intersetorial e com apoio de parcerias.

O programa "Brasil Saudável" e as proposições da campanha "Pratique Saúde" acabaram sendo incorporados na "Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS)", lançada em 30 de março de 2006, pela Portaria n° 687 MS/GM2. As propostas anteriores foram contempladas, em especial, por meio das ações

específicas ligadas a práticas corporais e atividades físicas, a serem ofertadas na Rede Básica de Saúde e Estratégia de Saúde à Família, para a comunidade como um todo e aos grupos vulneráveis (Brasil, 2010). Estas práticas envolvem caminhadas, prescrição de exercícios, práticas lúdicas, esportivas e de lazer. Para este fim, passaram a ser incentivadas a melhoria das condições dos espaços públicos (praças, parques, escolas, universidades) e privados (ambientes de trabalho), como locais eleitos para as práticas corporais e de atividades físicas. Incluía-se ainda entre os espaços públicos as ciclovias e pistas de caminhadas, entre outros. Num sentido mais amplo, o PNPS propunha o cuidado com a vida, por meio de estratégias de natureza transversal, integrada e intersetorial. Isto significa uma prática dialogada entre o setor de saúde e outros setores do governo (de forma horizontal e multinível), além de envolver o setor privado, não-governamental e a sociedade, mantida por meio de redes articuladas e compromissos de corresponsabilidade, conforme a abordagem do comuns.

Em 2013, foi aprovado pelo Ministério da Saúde, o Programa "Academia da Saúde" ligado ao SUS, em âmbito distrital e municipal. O objetivo foi contribuir para a promoção da saúde e produção do cuidado, assim como para modos de vida saudáveis da população a partir da implantação de polos, dotados de infraestrutura e profissionais qualificados. (Brasil, 2013). Neste caso, é definido um polo de atuação, a partir de uma análise da situação para identificar a necessidade e as potencialidades em se desenvolver programa. Estes

polos foram definidos como espaços públicos a serem constituídos por meio de gestão compartilhada, de acordo com as seguintes diretrizes: (I) participação popular e construção coletiva de saberes e práticas em promoção da saúde; (II) intersetorialidade na construção e desenvolvimento das ações; (III) interdisciplinaridade na produção do conhecimento e do cuidado; (IV) integralidade do cuidado; (V) intergeracionalidade, promovendo o diálogo e troca entre gerações; (VI) territorialidade, reconhecendo o espaço como local de produção da saúde. Entre as diversas atividades propostas no Programa "Academia da Saúde" estão: (I) práticas corporais e atividades físicas; (II) produção do cuidado e de modos de vida saudáveis; (III) promoção da alimentação saudável; (IV) práticas integrativas e complementares; (V) práticas artísticas e culturais; (VI) educação em saúde; (VII) planejamento e gestão; (VIII) mobilização da comunidade (Brasil, 2013). Esta modalidade de prática deve se vincular à Atenção Básica, com apoio de seus profissionais, em articulação com toda Rede de Atenção à saúde do SUS e outras parcerias, mas também livre à iniciativa privada a possibilidade de sua reprodução em espaços próprios e por conta própria.

Os polos, são de responsabilidade dos Municípios e a gestão de atividades é realizada entre município e Distrito Federal, de acordo com os parâmetros estabelecidos nas portarias do Programa (Brasil, 2013). Podem ser polos de área coberta ou descoberta (neste caso sem aparelhos), dotados de infraestrutura e equipamentos fornecidos por meio de manual, além de

um corpo de profissionais capacitados para a aplicação e orientação de práticas corporais e atividade física e de lazer, assim como para a divulgação de modos de vida saudáveis (Brasil, 2014). No programa são previstos recursos de investimento para construção do polo e de custeio para manutenção e funcionamento do programa. A localização dos equipamentos previstos deve ser organizada de forma a garantir a circulação de várias pessoas ao mesmo tempo e a realização do exercício nas várias amplitudes (Brasil, 2016).

2.2. Origens das Academias ao Ar Livre (AAL)

Conforme a literatura consultada, as iniciativas de implementação das Academias ao Ar Livre (AAL), como fruto de política pública municipal, emergiram primeiramente no Brasil, na cidade de Maringá, entre 2005 e 2008, no Programa "Maringá Saudável". Em 2005, o prefeito que se encontrava no início do mandato, segundo Santos e Porto (2021), ao identificar que a Secretaria de Saúde causava os maiores gastos, ou seja, cerca de 38% do orçamento municipal, optou por mobilizar as coletividades locais na promoção da saúde, mudando o estilo de vida da população. Nesta ocasião, ainda durante a vigência do Programa "Brasil Saudável" e da campanha "Pratique Saúde", no Dia Mundial da Saúde, o Município promoveu uma forte mobilização urbana a partir da Unidades Básicas de Saúde (UBS), centros esportivos, escolas, associações de bairro e ONGs, em prol da promoção da saúde (Palácios *et al.*, 2009).

O movimento resultou no "I Seminário Maringá

Saudável" em 2005, com o objetivo de envolver a coletividade num Grupo de Trabalho Intersetorial (GTI) nos debates sobre a promoção da saúde no Município, que também se inseriu no mesmo ano na Rede de Municípios "Potencialmente Saudáveis", ligados à Unicamp e Organização Mundial da Saúde. Em 2006, o GTI, assessorado por consultores do governo, em parceria com instituições acadêmicas e empresas, elaborou o Programa "Maringá Saudável".

Além de procurar ampliar o envolvimento das coletividades, segundo Palacios *et al.* (2009), o grupo apresentou um conjunto de ações voltadas a: (a) hortas comunitárias; (b) espaço saúde, sob forma de encontros em finais de semana do grupo envolvido, com o objetivo de sensibilizar a comunidade em relação à importância de ações de prevenção de doenças e promoção da saúde; (c) promoção da alimentação saudável, por meio de cursos, oficinas, pesquisas e monitoramento do estado nutricional da população; (d) controle do tabagismo; (e) Academias de Terceira Idade (ATI), implementadas em parceria com empresas privadas, para incentivar a atividade física aos idosos (Palacios *et al.,* 2009). Entre 2006 e 2009, segundo os autores, já se encontravam instaladas 41 Academias de Terceira Idade (ATI) em bairros diferentes, sempre próximas às UBS, de modo a facilitar o envolvimento dos profissionais da ESP e ESPSF, embora a Secretaria de Esportes também procurava manter monitores na orientação dos exercícios (Palácios *et al.*, 2009; Santos e Porto, 2021). Nos anos de 2007, 2008 e 2009, o Município foi contemplado com incentivo financeiro pelo Ministério da Saúde, para o incremento

de ações nas ATI, que chegavam a contar com 1430 frequentadores por dia (Palacios *et al.,* 2009).

O projeto das Academias de Terceira Idade (ATI) do Programa "Maringá Saudável", na versão de Santos e Porto (2021), foi inspirado nas bem-sucedidas experiências chinesas de academias utilizadas desde 1995. Sua implantação em Maringá deu-se em parceria com a empresa de saúde Unimed, com equipamentos produzidos por empresa metalúrgica local, de modelos copiados da China, posteriormente registrados e patenteados no Brasil. De acordo com estes autores, o projeto contribuiu efetivamente para a redução dos gastos da Secretaria da Saúde e para disponibilizar junto com as academias mais espaços reurbanizados à população urbana. O projeto foi reconhecido e ganhou prêmios, além de incentivos do Governo Federal, dotando-o de grande visibilidade, o que o levou a se difundir a outros municípios, além de inspirar o Programa de Academia de Saúde, de iniciativa federal, em 2011 (Santos; Porto, 2021).

A implantação de Academias ao Ar Livre (AAL), neste caso, destinada não apenas para a Terceira Idade, tornou-se uma prática adotada na maioria dos países, em especial a partir de 2008, após o governo chinês ter realizado uma campanha de *fitness* que antecipou os Jogos Olímpicos de Verão, com instalações ofertadas a céu aberto a todos e de forma gratuita. No Brasil, as iniciativas de implementação de AAL partiram de diversas municipalidades, mesmo sem estarem diretamente vinculadas às políticas federais de Promoção da Saúde, mas motivadas pelas diretrizes

mundiais sobre a Promoção da Saúde.

As Academias ao Ar Livre (AAL) vêm sendo concebidas, segundo Cohen *et al.* (2012), como equipamentos fixos de treinamento funcional colocados em área externa, de acesso livre ao público, destinados ao desenvolvimento de atividades físicas. No Brasil, tem sido para pessoas acima de 12 anos. De acordo com Maia, Fontes e Magagnin (2020), estas academias acabam fazendo parte da infraestrutura urbana, sejam em praças, parques, complexos esportivos, servindo para incentivar a vida ativa da população, de forma gratuita.

O espaço urbano tem se tornado, também, espaço de lazer da maioria da população, devido ao cotidiano atarefado dos moradores das cidades, as academias ao ar livre têm sido cada vez mais importantes como local de socialização e prática de exercícios, já que ficam localizadas geralmente próximas à praças, parques e *playgrounds* públicos, incentivando o uso das AAL pelas pessoas que frequentam esses espaços (Bbc News, 2012; Nogueira, 2013; Arakaki, 2019).

As AAL promovem o envolvimento da comunidade e dos diversos setores da sociedade em interações que consolidam a promoção da saúde, possibilitando ainda o resgate da autoestima, do aumento da sociabilidade, além de outros benefícios que não podem ser quantificados cientificamente, mas observados de forma empírica a partir das experiências e percepções dos usuários (Palácios; Nardi, 2017).

As academias propiciam diversos benefícios para o local, dentre eles destacam-se a inclusão social, a

diminuição do sedentarismo e das dores, a prevenção de doenças crônicas e a promoção da saúde em geral dos seus usuários. Entretanto, as pessoas, em especial as idosas, geralmente não sabem como realizar os exercícios ou como utilizar os aparelhos das academias de forma adequada, seja por falta de informação, descuido ou falta de instrução e/ou monitoração de um profissional de educação física ou fisioterapeuta (Esteves *et al.*, 2012; Palácios; Nardi, 2017).

3. Academias ao Ar Livre (AAL) em Campo Grande/MS

O Município de Campo Grande, em Mato Grosso do Sul, deu início à implementação de Academias ao Ar Livre, em 2006, por meio do Programa "Viver Legal" sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Saúde (Sesau) e apoio de profissionais de Educação Física da Fundação Municipal de Esporte (Funesp), na prevenção de Doenças Crônicas Não-Transmissíveis (DCNT). Este Programa procurou voltar-se ao atendimento primordial das coletividades situadas nas proximidades das Unidades Básicas de Saúde (UBS), começando pelas áreas mais periféricas da cidade. Tem a finalidade de sensibilizá-las e estimulá-las para a prática de atividades orientadas por profissionais de Educação Física e acompanhada pelos profissionais da equipe de saúde. Além da academia ao ar livre são proporcionadas outras atividades, tais como caminhadas, capoeira, danças, hidroginástica (Oriqui, 2011). As atividades deste

programa são ofertadas, tanto em unidades de saúde, como em centros comunitários e praças públicas.

Em 2010, foi estabelecida uma política específica, denominada "Movimenta Campo Grande", neste caso, sob a responsabilidade apenas da Fundação Municipal de Esporte (Funesp), de incentivo à prática de atividades físicas e esportivas (AFES) junto às coletividades locais, visando contribuir para a transformação de seu estilo de vida e promoção da saúde (Silva; Anjos, 2020). As ações desta política voltam-se mais especificamente para a promoção de uma vida esportiva, o lazer, o bem-estar e a qualidade de vida. A ideia tem sido a de promover estas ações, mediante orientações adequadas aos praticantes, de modo que os equipamentos possam ser utilizados de forma eficiente e dotem os usuários de maior autonomia para frequentar esses espaços (Silva; Anjos, 2020). Em 2013, a Funesp, por meio da política "Movimenta Campo Grande", segundo estes autores, incluiu a ginástica laboral e a preparação física de guardas municipais, agentes de saúde e de trânsito.

Em 2014, foi estabelecido um convênio entre Prefeitura Municipal e Secretaria Estadual de Saúde, específico para a implantação de Academias de Terceira Idade anexas às Unidades Básicas de Saúde (UBS). Neste ano, conforme noticiado na imprensa (Midiamax, 2014), a cidade contava com 26 Academias ao Ar Livre (AAL) instaladas, não só junto às UBS e UBSF, como também em praças e parques. No mesmo ano, publicava no Diário Oficial, uma licitação para implantar mais 13 delas, com apoio financeiro do Ministério da Saúde. Conforme colocado por Ferreira, Diettrich e Pedro (2015), embora

as UBSF tivessem se tornado os locais mais privilegiados para os programas de atividades físicas, nem todas elas contavam com este serviço em 2015.

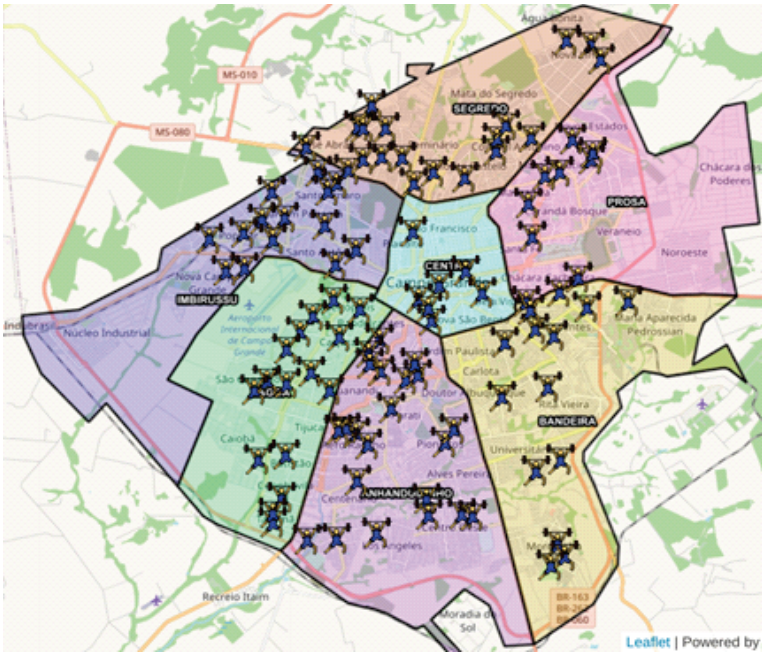
A política “Movimenta Campo Grande”, sob a responsabilidade da Funesp, segundo Terra e Cruz (2019), ao procurar incorporar, em especial, as políticas públicas federais de esporte e lazer, sofreu modificações importantes a partir de 2017. A política da Funesp foi estruturada sob forma do Sistema Campo-grandense de Esporte e Lazer (SICEL), aprovada juridicamente em 2018. Baseada nesta forma sistêmica de concepção, a política 'Movimenta Campo Grande” passou a ser aplicada por meio de programas e projetos de esporte e lazer, fundamentados nas atividades físicas e esportivas (AFEs), pluralidade das práticas esportivas e valorização da cultura local. A finalidade passou a ser a de tornar as atividades físicas e esportivas acessíveis às coletividades das diferentes regiões urbanas, de acordo com suas necessidades e demandas, num processo de democratização das práticas. A concepção de AFEs, segundo os autores, implica num conjunto de práticas que exigem envolvimento, motivação corporal ou esforço físico, realizadas sem fins lucrativos, vinculados não só à saúde, mas entre outros, a aptidão física, competição, sociabilidade, relaxamento, beleza corporal. As práticas de lazer devem ser propiciadas pelo movimento corporal, convivialidade com repercussões positivas na saúde, educação e trabalho, momentos em que os seres humanos se tornam sujeitos de seu próprio desenvolvimento (Terra; Cruz, 2019).

Por meio desta política sistêmica foram

estabelecidos os seguintes programas: (I) Esporte e Lazer da Comunidade; (II) Formação e Especialização Esportiva; (III) Campo Grande em Ação; (IV) Formação Profissional; (V) Memória Esportiva; (VI) Infraestrutura Esportiva (Terra e Cruz, 2019). As Academias ao Ar Livre fazem parte do Programa "Esporte e Lazer da Comunidade", cujas propostas colocadas se enquadram na abordagem da teoria de comuns. A metodologia, segundo Terra e Cruz (2019), implica no engajamento das pessoas ações das quais participa, como sujeitos de direitos, de modo a se construir espaços de cidadania. Também é proposto o princípio da intersetorialidade, numa articulação que possibilite ações mais integradas entre governo, gestores técnicos e empresas, frente aos diversos desafios junto às coletividades atendidas.

Campo Grande, conforme assinalado no último censo, apresentou 897.938 habitantes (IBGE, 2022). Para fins de planejamento urbano, a cidade foi organizada em sete regiões urbanas: Anhanduizinho, Bandeira, Centro, Imbirussu, Lagoa, Prosa e Segredo. Com base no Programa "Viver Legal" e a política "Movimenta Campo Grande" e, de acordo com as informações do Sistema Municipal de Indicadores de Campo Grande (Sisgran, 2022), neste ano de 2022, a cidade já contava com 101 Academias ao Ar Livre (AAL), distribuídas entre as sete regiões urbanas (Figura 1).

Figura 1 - Distribuição das AAL nas sete regiões urbanas de Campo Grande/MS



Fonte: Sisgran, julho de 2022.

A maior parte destas AAL são intergeracionais, ou seja, atendem desde crianças acima de 12 anos até' os idosos, algumas delas adaptadas para o uso de pessoas com deficiência (Mattos, 2021; Vaccari, 2021).

De acordo com um estudo realizado por Zamai (2019) em diversas localidades brasileiras entre 2016-2018, para o levantamento dos principais motivos, resultados e benefícios alcançados por praticantes de atividades físicas em AAL, permitiu verificar as respostas dos usuários em Campo Grande. Neste caso, a melhorias na saúde foram consideradas motivo predominante

(52%), sucedidas pelo bem-estar (24%) e socialização (16%). Havia 8% deles que utilizavam os espaços por indicação médica ou lazer.

Um outro estudo mais específico, para avaliar o impacto das Academias ao Ar Livre (AAL) na prática de atividades físicas de lazer, junto à população e usuários, foi realizado por Silva e Anjos (2020), em 2018, junto aos moradores das sete regiões urbanas. Foi possível constatar por meio deste estudo que 70,18% dos usuários eram do sexo feminino, sendo 83,27 acima de 40 anos, somente 10, 54% deles, na condição de solteiros. Praticamente 2/3 deles, já frequentavam a AAL há mais de 3 anos, sendo 99, 3% o faziam em mais de uma vez por semana (3 a 7 dias). O tempo gasto predominante foi de 40 a 60 minutos por 53,68% e de 30 minutos por 36, 72%. Entre os espaços utilizados para atividades físicas e lazer, as AAL representaram 43%. Perguntado o motivo que os conduzia a frequentar estes espaços na prática dos exercícios físicos, para 41,41% vinculavam-se à promoção da saúde, enquanto 32,25 % alegaram a proximidade de suas residências e facilidade de acesso, inclusive financeira. Já 11,18% levaram em consideração a socialização e o fato de estarem ao ar livre, além de outros motivos com menor incidência. Por outro lado, ao se questionar as principais barreiras enfrentadas, 54% responderam ser a falta de orientação, enquanto 32% alegaram a falta de manutenção dos equipamentos. Em proporções menores verificou-se barreiras em relação à forma construtiva dos espaços, sejam em relação à falta de cobertura (5%), bebedouros (3%) e banheiros (3%) e à frequência de crianças com menos de 12 anos (3%).

Cabe salientar que no estudo realizado em 2011 com 20 idosos do Centro de Convivência da melhor Idade Vovó Ziza em Campo Grande, 70% deles relataram que os exercícios praticados na AAL têm influência direta em suas atividades de vida diária (AVD) (Martins; Ovando, 2011). Em 2022, as academias também contavam com aparelhos de uso infantil.

Dado o grande número de reclamações a respeito da falta de orientação adequada para as práticas dos exercícios físicos nas AAL e sobre a falta de manutenção dos aparelhos, em 2018 foram reformados diversos equipamentos. No mesmo ano, foi disponibilizada uma cartilha, reproduzindo o Manual Técnico de promoção da saúde e prevenção de riscos e doenças na saúde suplementar da Agência Nacional da Saúde, com orientações para o uso adequado dos aparelhos. As academias também foram dotadas de Painéis de Instrução para este fim. Em 2022, a imprensa notificou a entrega de uma AAL, com aparelhos já dotados de uma placa de orientações, mediante suporte de um adesivo de QR Code com acesso à rede eletrônica, graças à iniciativa da Agência Municipal de Tecnologia (Agetec), destinada especialmente para idosos. As informações sobre o uso correto do aparelho e sua devida função são fornecidas no formato de vídeos.

A seguir, é apresentado um dos espaços de implantação de Academia ao Ar Livre (AAL) em Campo Grande, dotado do Painel de instruções sobre o uso dos equipamentos, que permitem verificar a forma como são implementados e os tipos de aparelhos mais usuais (Figuras 2 e 3).

Figura 2 - AAL do Bairro Recanto dos Pássaros, 2022



Fonte: autores.

Observe-se no Painel de Instruções presente na academia (Figura 3) que entre os equipamentos que compõem esses espaços estão: multiexercitador, simulador de esqui, simulador de caminhada, simulador de remada sentada, simulador de cavalgada, alongador e dispositivo de rotação diagonal (Figura 3).

Figura 3 - Painel de instruções uso dos equipamentos disponíveis na AAL



Fonte: autores.

As Academias ao Ar Livre (AAL), como se pôde constatar, consistem em espaços abertos equipados com aparelhos de ginástica, com a intenção de melhorar a flexibilidade, mobilidade articular e a capacidade cardiovascular do usuário e, ao mesmo tempo, promover um meio para que as pessoas pratiquem atividade física regularmente, proporcionando a inclusão social e comunitária, melhora da autoestima e saúde mental dos praticantes e promovendo a saúde em geral (Esteves *et al.*, 2012; Costa; Freitas; Silva, 2016; Arakaki, 2019).

Sem esta forma coletiva de apropriação, o acompanhamento profissional e/ou supervisão para que se evite degradação da condição física dos equipamentos e seu uso inadequado, a Academia ao Ar Livre pouco pode contribuir para inclusão, ressignificação do espaço e promoção da saúde e da convivência, entre aqueles que deles se utilizam.

Resta então, a percepção da tênue linha que propicia o entendimento de que a Academia ao Ar Livre seja um bem-comum, para além de um equipamento urbano no ambiente de vizinhança. A constatação dessa condição depende, não só dos serviços prestados pelo Município a um bem considerado de fundamental importância na promoção da saúde coletiva, mas sobretudo, de sua apropriação por meio de comuns, ou seja, de sistemas de governança colaborativa por parte das coletividades envolvidas.

Considerações finais

Foi possível, verificar, no presente estudo, que as Academias ao Ar Livre (AAL) em Campo Grande/MS,

começaram a ser implementadas por meio de políticas públicas, por iniciativa do Município, já desde 2006, portanto, no mesmo ano em que foi instituída a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) e, diretamente alinhada a seus princípios, vinculada ao Ministério da Saúde. Neste sentido, os primeiros polos com equipamentos, sob forma de Academias de Terceira Idade (ATI), inseridas no Programa "Viver Legal" da Secretaria Municipal da Saúde (Sesau), emergiram num formato mais vinculado aos princípios da PNPS, sob a abordagem de comuns. As ações deste Programa, sob a orientação de profissionais de educação física e da saúde, vinculadas às Unidades Básicas de Saúde e nas suas imediações, ainda estão vigentes e abertas a toda coletividade. Diante desta modalidade de apropriação coletiva inspirada nos princípios de comuns, pode-se deduzir que os espaços e equipamentos utilizados estão mais próximos de serem considerados bens comuns.

No entanto, como se pôde constatar, desde 2010 e, particularmente a partir de 2018, por meio da política "Movimenta Campo Grande", o Município também vem implementando de forma paralela e crescente, Academias ao Ar Livre (AAL), sob a gestão direta da Fundação Municipal de Esporte (Funesp). Neste caso, como foi possível verificar, as iniciativas seguem, sobretudo, os princípios das atividades físicas e esportivas (AFEs), acessíveis às coletividades das diferentes regiões urbanas, de acordo com suas necessidades e demandas, num processo de democratização. Neste caso, os exercícios voltam-se não apenas à promoção da saúde e a eles se associam práticas de lazer e convivialidade social, visando animar praças e parques públicos. Nesta modalidade, as AAL como espaços de vizinhança, seus equipamentos e informações sobre como utilizá-los, não têm sido ainda devidamente apropriados de

forma coletiva. No lugar de governança colaborativa e bens-comuns, os moradores o usam como um bem-público, fruto de serviços propiciados diretamente pelo governo. Observou-se que, de um lado, estes recursos têm sido percebidos e usados pelos moradores das proximidades como fundamentais para a saúde, bem-estar e sociabilidade. De outro, têm sido motivo de reclamações frequentes, pela necessidade de maior orientação no uso dos equipamentos e falta de manutenção. Só recentemente começaram a ser informados e orientados a respeito da finalidade e performance adequada destas práticas, após problemas ocorridos. Não se detectou iniciativas de engajamento da sociedade na gestão deste serviço. Diante do verificado, não se pode considerar esta modalidade de serviço como comuns, e, por decorrência, também ainda não é possível enquadrar os espaços e equipamentos utilizados como bens-comuns. No entanto, quando se observa os fundamentos da política proposta pelo Sistema Campo-grandense de Esporte e Lazer (SICEL) e os esforços recentes realizados neste sentido, pode-se deduzir que existe um grande potencial para que este processo avance para ser abordado como comuns.

As AAL de Campo Grande serão efetivamente enquadradas como um bem comum, ao se caracterizarem por espaços com equipamentos devidamente apropriados pelas coletividades locais, com o suporte dos órgãos governamentais e parcerias com organizações técnico-científicas. Neste caso, mesmo sendo iniciativa de implementação pelo Poder Público, em cada coletividade serão estabelecidas as regras compartilhadas para seu uso.

Conclui-se, desta forma, que as AAL constituem um potencial recurso comum para as comunidades em que estão instaladas, mas enfrentam alguns desafios para que possam

ser compreendidas como tal. Talvez o principal desafio seja a construção de significados sociais comuns destes equipamentos, que, neste caso, dependem não só do uso das AAL, mas também da comunicação e do acesso a informações sobre as formas de utilização, os benefícios e os riscos decorrentes do uso (e do não-uso também, visto que constituem também um equipamento de saúde, não só de esporte ou lazer). Nesta perspectiva o poder público municipal teria um importante papel como indutor do processo, incorporando as academias as políticas públicas integradas de promoção à saúde, à cultura, ao meio ambiente e à gestão urbana que incluam diversos órgãos da administração municipal e que possam promover o próprio uso e apropriação das AAL pelas comunidades e pelos seus membros.

Assim, mesmo que as AAL sejam disponíveis e acessíveis para toda população de Campo Grande em decorrência do grande número de equipamentos de sua distribuição por todas as regiões urbanas do município, é necessário ainda que cada usuário se aproprie desses espaços e se sinta corresponsável pela preservação do patrimônio comum. As AAL poderiam também ter o uso incentivado para ser apropriados não somente como um conjunto de equipamentos públicos esportivos que, disponibilizados pelo poder público, mas como um espaço de apropriação coletiva, de modo a reforçar o seu caráter de recurso comum.

Referências

ARAKAKI, E. H. H. **Academia da saúde como recurso comunitário para o bem-estar e inclusão na psicose:** efeitos de um programa de atividade física ao ar livre. Dissertação (Mestrado em Psicologia), Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2019.

BAUWENS, M.; NIAROS, V. Changing Societies through Urban Commons Transitions. **P2P Foundation**, 2017.
BBC NEWS. **The rise of the adult playground.** 2012. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/magazine-17818223>. Acesso em: 24 out. 2023.

BOLLIER, D. The Growth of the Commons Paradigm. In: OSTROM, Elinor; HESS, Charlotte. **Understanding Knowledge as a Commons:** from theory to practice. Cambridge, USA: The MIT Press, 2007.

BRASIL. Ministério da Saúde. **8ª Conferência Nacional de Saúde: quando o SUS ganhou forma**, maio 2019. Disponível em: <http://conselho.saude.gov.br/ultimas-noticias-cns/592-8-conferencia-nacional-de-saude-quando-o-sus-ganhou-forma>. Acesso em: 24 out. 2023.

BRASIL. **Portaria no 1.707, de 23 de setembro de 2016.** Redefine as regras e os critérios referentes aos incentivos financeiros de investimento para construção de polos. Brasília: Ministério da Saúde, 2016.

Brasil. Ministério da Saúde. **Infraestrutura dos polos.** Brasília: MS, 2014. Disponível em: <http://189.28.128.100/dab/docs/portaldab/documentos/academia/Manual-do-Programa-Academia-da-Sa--de---vol-II---INFRAESTRUTURA-DOS-POLOS---Vers--o-preliminar.pdf>. Acesso em: 24 out. 2023.

BRASIL. **Portaria No 2.681.** Redefine o Programa Academia da Saúde no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), 7 de novembro de 2013. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2013/prt2681_07_11_2013.html>. Disponível em: 24 out. 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Promoção da Saúde.** Série B. Textos Básicos de Saúde Série Pactos pela Saúde 2006, v. 7, Brasília, 2010.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Brasil Saudável:** ação nacional em

modos de viver saudáveis. MS, 2005. Disponível em: <http://189.28.128.100/nutricao/docs/evento/reuniao_nacional /2005/projeto_brasil_saudavel.pdf>. Acesso em: 24 out. 2023.

BRASIL. Ministério da Saúde. Pratique Saúde. **Saúde Brasil**, ed. 115, p. 4-5, nov. 2005.

BRASIL. Ministério da Saúde. Programa Nacional de Promoção da Atividade Física "Agita Brasil": atividade física e sua contribuição para a qualidade de vida. Informes Técnicos Institucionais. **Revista Saúde Pública**, v. 36, n. 2, p. 254-256, 2002.

BRASIL. Ministério da Saúde. 8ª Conferência Nacional de Saúde, 1986, Brasília. **Anais da 8ª Conferência Nacional de Saúde**. Brasília: Ministério da Saúde, 1987.

BRASIL. Ministério da Saúde. Biblioteca Virtual da Saúde. **Declaração de Alma-Ata**. ONU, 1978. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/declaracao_alma_ata.pdf>. Acesso em: 24 out. 2023.

COHEN, D.A.; MARSH, T.; WILLIAMSON, S.; GOLINELLI, D.; MCKENZIE, T.L. Impact and cost- effectiveness of family Fitness Zones: a natural experiment in urban public parks. **Health Place**, v. 18, n. 1, p. 39-45, 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.1016 /j.healthplace.2011.09.008>. Acesso em: 24 out. 2023.

COSTA, B.; FREITAS, C; SILVA, K. Atividade física e uso de equipamentos entre usuários de duas Academias ao Ar Livre. **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde,** v. 21, n. 1, p. 29-38, jan. 2016.

DARDOT, P.; LAVAL, C. Propriedade, apropriação social e instituição do comum. **Tempo Social**, São Paulo, v. 27, n. 1, p. 261-273, jun. 2015.

ESTEVES, J. V.C *et al*. O uso de academias da terceira idade por idosos modifica parâmetros morfofuncionais? **Acta Scientiarum**, v. 34, n. 1, p. 31-38, 2012.

FERREIRA, J. S.; DIETTRICH, S.H.C; PEDRO, D.A. Influência da prática de atividade física sobre a qualidade de vida de usuários do SUS. **Saúde Debate**, v. 39, n. 106, p. 792-801, jul-set, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0103-1104201510600030019>. Acesso em: 24 out. 2023.

FIOCRUZ (Fundação Oswaldo Cruz). **Conceito ampliado de saúde pode ajudar a saber se uma população é saudável**. 4 abr., Fiocruz, 2011. Disponível em: <https://agencia.fiocruz.br/conceito-ampliado-de-saúde-pode-ajudar-a-saber-se-uma-população-é-saudável>. Acesso em: 24 out. 2023.

FUNESP (Fundação Municipal de Esportes). **Sobre a FUNESP**. 2022. Disponível em: <https://www.campogrande.ms.gov.br/funesp/sobre-a-funesp/>. Acesso em: 24 out. 2023.

GRINOVER, L. **A cidade à procura da hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2016.

GRZYBOWSKI, C. Os "Bens Comuns". **Revista Educação Pública**, 2012. Disponível em: <https://educacaopublica.cecierj.edu.br/artigos/12/13/os-ldquobens-comunsrdquo>. Acesso em: 24 out. 2023.

HARDIN, G. **The Tragedy of the Commons. Science**, v. 162, p. 1243-1248, 1968.

HESS, C. **Mapping the New Commons.** University of Gloucestershire. Cheltenham, p. 75, 2008.

HESS, C.; OSTROM, E. Introduction: an Overview of the Knowledge Commons*. In:* HESS, Charlotte; OSTROM, E.. **Understanding Knowledge as a Commons:** From Theory to Practice. Cambridge, EUA: The MIT Press, p. 3-26, 2007.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Demográfico 2010.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 24 out. 2023.

KRYDER-REID, E. **Common:** history of early American landscape design. Disponível em: <https://heald.nga.gov/mediawiki/index.php/Common>. Acesso em: 24 out. 2023.

LEFEBVRE, H. **O Direito à cidade**. 5, ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MAIA, M.L; FONTES, M.S.G.C; MAGAGNIN, R.C. A Qualidade do Ambiente Físico de Academias ao Ar Livre. **Revista Portuguesa de estudos Regionais**, v. 54, p. 81-91, 2020.

MARTINS, L. S; OVANDO, R. G. M. Benefícios do treinamento para idosos em academia ao ar livre de Campo Grande-MS. **FIEP Bulletin**, 2011.

MATTOS, A. Moradores do Nova Campo Grande ganham academia ao ar livre e parquinho. **Campo Grande News**. Campo Grande. 1 dez. 2021. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/moradores-do-nova-campo-grande-ganham-academia-ao-ar-livre-e-parquinho>. Acesso em: 24 out. 2023.

MIDIAMAX. **Campo Grande ganhará mais 13 academias ao ar livre**. Campo Grande, out. 2014. Disponível em: <https://midiamax.uol.com.br/geral/2014/campo-grande-ganhara-mais-13-academias-ao-ar-livre/>. Acesso em: 24 out. 2023.

MUMFORD, L. **A cidade na História:** suas origens, transformações e perspectivas. 4, ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEBEL, M; GARZA-VÁZQUEZ, O. Introduction. Mathias Nebel; Oscar Garza-Vázquez, Clemens Sedmark (orgs). **A Common Good Approach to Development:** Collective Dynamics of Development Processes. Cambridge, Open Book Publisher, p. 1-24, 2022.

NEBEL, M. The Theoretical Framework: Common Goods and Systems of Common Goods. *In:* Mathias Nebel; Oscar Garza-Vázquez, Clemens Sedmark (orgs). **A Common Good Approach to Development:** Collective Dynamics of Development Processes.

Cambridge, Open Book Publisher, p. 29-56, 2022.

NOGUEIRA, R. S. **O espaço saúde e lazer:** a academia ao ar livre em questão. 2013. 15 f. TCC (Graduação Educação Física), Universidade do Estado do Pará, Belém, 2013.

ORIQUI, V. **Prefeitura implementa programa de atividades físicas.** Capital News/ A Crítica, jan. 2011. Disponível em: <https://www.acritica.net/editorias/geral/prefeitura-implementa-programa-de-atividades-fisicas/31562/>. Acesso em: 24 out. 2023.

OSTROM, E. **Governing the Commons:** the evolution of institutions for collective action, Indiana University, University Press, Cambridge, 1990.

PALÁCIOS, A.R. O; NARDI, A. C. F. Academia da Terceira Idade: promoção da saúde e atividade física em Maringá, Paraná, Brazil. **Divulgação em Saúde Para Debate**, Londrina, v. 1, n. 40, p. 71-76, jun. 2017.

PALÁCIOS, A.R. O. *et al.* A concepção do Programa Maringá Saudável: suas ações e resultados. **Divulgação em Saúde para Debate**, v. 44, p. 34-40, maio 2009.

PLANURB. Instituto Municipal de Planejamento Urbano. **Índice de Qualidade De Vida Urbana: Bairros de Campo Grande – 2010**. Prefeitura Municipal de Campo Grande. Campo Grande, ago. 2013.

SANTOS, C.P; PORTO, F. O surgimento das academias da terceira idade no Brasil. *VIII* **Congresso Internacional de Envelhecimento Humano**, dez. 2021. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77465#:~:text=janeiro%20de%202022-,Resumo,PRESENTE%20EM%20TODO%20TERRITÓRIO%20BRASILEIRO>. Acesso em: 24 out. 2023.

SICOLI, J.L; NASCIMENTO, P.R. Promoção de saúde: concepções, princípios e operacionalização. **Interface-Comunicação Saúde e Educação**, v. 7, n. 12, p. 101-122, 2003.

SILVA, J.V.P.; ANJOS, V.A.A. Os impactos das ginásticas ao ar livre na atividade física de lazer em Campo Grande/MS. **Holos**, ano 36, v. 6, e. 10180, p.1-8, 2020.

SISGRAN. **Sistema Municipal de Indicadores de Campo Grande**, 2023. Disponível em: <https://sisgran.campogrande.ms.gov.br/mapas/>. Acesso em: 24 out. 2023.

TEIXEIRA, R. R. As dimensões da produção do comum e a saúde. **Saúde e Sociedade**, São Paulo, v. 24, n. 1, p. 27-43, 2015.

TERRA, R.B; CRUZ, R.P.V. A Política de Esporte e Lazer no Município de Campo Grande/MS. **Licere**, v. 22, n. 2, p. 570-613, jun. 2019.

VACCARI, G. Campo Grande terá 74 academias ao ar livre até o fim deste ano. **Correio do Estado**. Campo Grande. 7 ago. 2021. Disponível em: <https://correiodoestado.com.br/esportes/academias-ao-ar-livre-em-campo-grande/389353>. Acesso em: 24 out. 2023.

ZAMAI, C. A. Resultados alcançados através da prática de exercícios físicos em academia ao ar livre em diversas localidades. **Revista Saúde e Meio Ambiente**, v. 9, n. 3, p. 41-49, 2019.

Sobre os autores

Ana Cláudia Marques

Arquiteta e Urbanista (UFMS), Doutora e Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional (Anhanguera/Uniderp). Atua como docente e coordenadora na UCDB no curso de Arquitetura e Urbanismo e como docente em Engenharia Civil. Integra o Grupo de Pesquisa do Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Territorial Sustentável da UCDB.
Lattes:http://lattes.cnpq.br/3156144650225396
Orcid:https://orcid.org/0000-0002-8039-8578
E-mail: rf4450@ucdb.br

Catiana Sabadin

Economista, Mestre em Agronegócios e especialista em Desenvolvimento Regional e Competitividade (UFMS). Atua como Subsecretária de Gestão e Projetos Estratégicos do Município de Campo Grande/MS e como Coordenadora da Unidade Gestora do Programa de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Grande – Viva Campo Grande II. Tem atuado em diversos programas de investimento apoiados por organismos multilaterais, especialmente BID e Fonplata e como docente universitária (UFMS).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/9768166521442443
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-3635-5028
E-mail: catianasabadin@gmail.com

Cleonice Alexandre Le Bourlegat

Geógrafa (Unesp), Doutora (Unesp) e Mestre (USP) em Geografia. Atua como docente no Programa de Mestrado e Doutorado em Desenvolvimento Local (mestrado e doutorado) na UCDB. Foi professora convidada e bolsista da União Europeia na Universidade Paris 1: Panthéon-Sorbonne (2012 a 2019.) Ocupou a Cátedra Itinerante Canadense de Estudos Brasileiros (2006,) a convite da Universidade de Quebec em Montreal. Coordenadora no Brasil pela UCDB, do Master Internacional Erasmus Mundus em Desenvolvimento Territorial Sustentável (2010 a 2023), em parceria com a Universidade Paris 1 Panthéon Sorbonne/França; KuLeuven/Bélgica, Universidade de Pádua /Itália; Universidade de Joanesburgo/ África do Sul e Universidade Ouaga 1/Burkina Fasso. Foi conselheira geógrafa do Conselho Regional de Engenharia (CREA-MS) entre 2002-2007, na qual exerceu a função de secretaria. Atua como advisor do Living Lab CREA desde 2019 e integrante do Conselho Municipal de Desenvolvimento e Urbanização (1987-1999). Integra o Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB) e a rede de pesquisa RedeSist (UFRJ), assim como o Instituto Histórico e Geográfico de MS (associada emérita).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/4742629741764407
Orcid: https://orcid.org/0000-0003-0814-0334
E-mail: clebourlegat@ucdb.br

Dolores Pereira Ribeiro Coutinho

Historiadora (UCDB) e Licenciada em Estudos Sociais (FACSM), Doutora em Ciências Sociais-Sociologia e Mestre em História (PUC/SP), Especialista em Arquivologia (ECA-USP) e em Estudos Brasileiros (Mackenzie). Desde 2007 é membro do Instituto de Direitos Humanos de Mato Grosso do Sul José do Nascimento (IDHMS-JN). Atuou na UCDB como docente, Coordenadora de Pesquisa, e Diretora de Graduação (1988-2009), além de pesquisadora associada e posteriormente como docente do Programa de Pós- Graduação (mestrado e doutorado) em Desenvolvimento Local e Coordenadora do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (2014-2023). Atuou como orientadora de dissertação no Master Internacional Erasmus

Mundus em Desenvolvimento Territorial Sustentável (2017-2019). Atualmente, integra o Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/2370161366093058
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4719-5880
E-mail: dprcoutinho@gmail.com

Edivania Anacleto Pinheiro Simões

Enfermeira (Unigran), Mestre e Doutoranda em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Estomaterapia em Enfermagem Feridas, Estomias e Incontinência (Hospital Israelita Albert Einstein/SP) e em Enfermagem em Urgências e Emergências (Unifev). Atua como Gerente de Enfermagem do Hospital São Julião de Campo Grande/MS, presidente da Seção de Mato Grosso do Sul da SOBEST, TISOBEST, docente no Programa de Residência Multiprofissional em Cuidados Continuados Integrados (PREMUS-CCI) - área de concentração saúde do idoso, no Hospital São Julião de Campo Grande/MS, desde 2014, além de professora visitante na UCDB (2019) e na UFMS (desde 2014). Integra o Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/0207871451517147
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-2559-9609
E-mail: edivania_pinheiro@hotmail.com

Elaíne Britto de Castro

Fisioterapeuta (FEFL) e Pedagoga (Unip), Mestre em Epidemiologia (Unifesp), Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Traumatologia Desportiva (Unimep), Cardiologia (IDPC) e em Ativação de Processos de Mudança na Formação Superior de Profissionais de Saúde (UAB/Fiocruz). Atuou como Fisioterapeuta no NASF-SESAU de Campo Grande (2021) e como docente na UCDB (1997-2001), no CEULJI/Ulbra (2005-2006) e na FCG (2007-2022). Atua como integrante do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/8129052313496513
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1916-1771
E-mail: konyl@terra.com.br

Felipe Buller Bertuzzi

Arquiteto e Urbanista (ATITUS), Doutorando no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local pela UCDB, Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela ATITUS, Especialista MBA em Arquitetura e Lighting pelo IPOG. Atua como docente no curso de Arquitetura e Urbanismo da UCDB desde 2022. Foi docente na Faculdade João Paulo II no período de 2019 a 2020. Atua como arquiteto desde 2017. Integrou a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Passo Fundo (AEAPF) de 2019 a 2021 e, atualmente, é membro do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/4683099868325931
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0539-606X
E-mail: arq.felipebertuzzi@gmail.com

Fernando Jorge Corrêa Magalhães Filho

Engenheiro Sanitarista e Ambiental (UCDB), Doutor em Saneamento Ambiental e Recursos Hídricos (UFMS), com Pós-Doutorado (UFMS) envolvendo mobilidade na Aarhus University (Dinamarca) e Universidad Tecnológica de Pereira (Colômbia). Professor Adjunto na área de Saneamento Ambiental no Instituto de Pesquisas Hidráulicas (IPH/UFRGS) e Bolsista Produtividade (CNPq). Especialista em Gestão de Projetos (USP). Atuou como docente e pesquisador na S-INOVA/UCDB (2013-2022), Professor Visitante na UFMS (2022) e como consultor em diversas instituições (WWF, DNIT, AEGEA, FAPEC). Foi Presidente da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental em MS (2021-2023). É revisor de dezenas de periódicos internacionais e possui 80 publicações entre artigos científicos, livros e capítulos de livros na área de Gestão, Governança, Tratamento e Reuso de Águas.
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/5266034163588630
ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5447-0137
E-mail: fernando.magalhaes@ufrgs.br

Flávia Cristina Albuquerque Palhares Machado

Arquiteta e urbanista (Anhanguera-Uniderp), Doutoranda e Mestre no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Ambientes Contemporâneos: espaço, linguagem e comunicação (Anhanguera-Uniderp) e em Construções Sustentáveis (Unicid). Atuou como docente no Senai em 1998 e atua com escritório próprio em projetos de arquitetura desde 1999. Já expôs projetos em várias mostras de Arquitetura abertas à visitação pública em Campo Grande, a exemplo da Casa Experimental (2001), Casa Cor MS (2009 e 2014), Talento Solidário (2013).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/4496163779791812
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-2601-0771
Email: flaviapalharesmachado@gmail.com

Israel Vitor Bonfim Rodrigues

Fisioterapeuta (FCG), Mestrando no Programa de Pós- graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Fisioterapia em Terapia Intensiva (Inspirar) e Ortopedia e Traumatologia (Faculdade Vanguarda). Atuou como Monitor de Ensino no curso de graduação em Fisioterapia (FCG) e como fisioterapeuta no Hospital Adventista do Pênfigo (2020-2021) e na Associação de Ensino Superior de Mato Grosso do Sul desde 2020. Integrante do Grupo de Pesquisa Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/2149569772889623
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7082-5492
E-mail: israelvbr@hotmail.com

Juliana de Mendonça Casadei

Engenheira Agrônoma (UCDB), Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local, Mestre em Economia e Política da Cultura e Indústrias Criativas (UFRGS) e em Saneamento Ambiental e Recursos Hídricos (UFMS), Especialista em Planejamento e Gestão Ambiental (UEMS) e em Engenharia de Segurança do Trabalho (PUC-MG). Atua como Consultora Socioambiental do Banco Interamericano de Desenvolvimento-BID, para o Programa de Desenvolvimento Integrado do Município de

Campo Grande desde 2017. Atuou profissionalmente na Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (2009 a 2013) e no Instituto de Planejamento Urbano de Campo Grande (2014 a 2016). Exerceu docência no Centro Universitário Anhanguera de Campo Grande (2011-2012). Integrou o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA/MS) de 2006 a 2017, tendo coordenado a Câmara Especializada de Agronomia em 2008. Atua como integrante do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/3882105268210998
Orcid: https://orcid.org/0000-0001-5503-1611
Email: julianacasadei@gmail.com

Juliana de Siqueira Gusmão Pereira da Rosa

Graduada em Direito (Universidade Santa Úrsula/RJ), Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Direito Ambiental (PUC/RJ), em Gestão de Pessoas (FGV) e em Direito Administrativo (PUC-/MG). Atua como advogada e gestora na Prefeitura Municipal de Corumbá/MS desde 2010 e como analista jurídica junto à Fundação de Meio Ambiente do Pantanal (FMAP) desde 2014. Foi assessora jurídica da Fundação Instituto Estadual de Florestas -IEF (2007), da Superintendência Estadual de Rios e Lagos do Rio de Janeiro- SERLA, (2007-2009) e do Instituto Estadual do Ambiente-INEA (2009). É integrante do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/9751322754405666
ORCID: https://orcid.org/0009-0007-7901-9407
E-mail: gusmao.juliana@hotmail.com

Luiza Christina Mendo Schulz

Graduada em Direito (UFMS), Mestranda no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Especialista em Direito Constitucional (Anhanguera-Uniderp), em Direito Processual (PUC/MG), em Direito Civil (Faculdade Signorelli) e Direito Obrigacional (Faculdade Cenes). Atua como Analista Judiciário do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul desde 2013, onde exerceu a função de confiança de Juiz de Direito e, atualmente,

como Assessora de Desembargador, com atuação nas áreas de direito público e privado. Atualmente, é integrante do Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/9948809973107846
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4302-9316
E-mail: luizacms@hotmail.com

Marcus Osório da Silva

Administrador (Cesup), Doutorando no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB), Mestre em Administração (UFMS), Especialista em Análise de Sistemas (UFMS) e em Docência para a Educação Profissional, Científica e Tecnológica (IFMS). Atua como docente no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso do Sul-IFMS desde 2012. Também exerceu a função de docente na Universidade Anhanguera-Uniderp entre 2002 e 2012, além de outras instituições universitárias a partir de 1998. Atualmente, integra o Grupo de Pesquisa em Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Currículo Lattes: http://lattes.cnpq.br/4554466015093651
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4378-2711
E-mail: marcus.silva@ifms.edu.br

Renato Saravy Diacopulos

Geógrafo e licenciado em Geografia (UCDB), Mestrando no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local (UCDB). Cumpriu disciplinas no Mestrado em Engenharia Urbana na Ufscar entre 2018 e 2019. Atua como docente na Rede Municipal de Ensino de Campo Grande-SEMED desde 2019 e em outras unidades escolares desde 2013. Atuou junto à Secretaria na UCDB do Programa de Mestrado Internacional Erasmus Mundus "Joint Master Degree in Sustenable Territorial Development-STeDe" entre 2013-2018 e no suporte à Assessoria de Relações Internacionais até 2018, em especial no Programa Ciências sem Fronteiras e no Programa de Bolsas Ibero-Americanas para Estudantes de Graduação Santander Universidades. Atualmente, integra o Grupo de Pesquisa e Desenvolvimento Territorial Sustentável (UCDB).
Lattes: http://lattes.cnpq.br/4570931244159884
ORCID: https://orcid.org/0009-0002-9190-3741
E-mail: renatosaravy@hotmail.com

Índice remissivo

A

abordagem, 45, 53, 61, 65, 70, 71, 72, 77, 78, 82, 91, 92, 93, 94, 95, 107, 108, 112, 117, 127, 161, 172, 174, 176, 177, 185, 187, 188, 189, 191, 199, 203, 206, 208, 220, 226, 227, 260, 275, 282, 287, 293, 297, 306, 312

abordagem social da mobilidade, 187

abordagens, 93, 95, 186, 206, 224, 254, 259, 287, 293

Academia ao Ar Livre, 282, 309, 311

academias ao ar livre, 302

acessibilidade, 151, 152, 171, 175, 176, 180, 182, 205

acessível, 46, 193

acesso, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 47, 53, 55, 56, 74, 75, 76, 77, 82, 85, 87, 104, 105, 111, 112, 115, 117, 122, 123, 128, 134, 135, 161, 162, 170, 176, 184, 185, 190, 191, 193, 194, 195, 198, 207, 208, 220, 257, 259, 266, 286, 294, 296, 302, 308, 309, 314

acesso à cidade, 194

acesso à mobilidade, 190, 198

acesso equitativo, 41, 74, 75, 87, 195, 207

ações cívicas, 102, 104

ações compartilhadas, 195

adaptabilidade, 78

adaptação, 94, 230, 234

adensamento populacional, 63

Agenda 2030, 35, 117, 145, 190, 193

alimentação, 37, 232, 285, 288, 298, 300

ambiência hospitalar acolhedora, 244

ambiental, 43, 52, 72, 83, 86, 87, 105, 111, 130, 134, 147, 181, 184, 201, 242, 254, 256, 257, 264, 265, 268, 269, 270, 273, 275, 276

ambiente, 42, 44, 45, 49, 51, 55, 56, 64, 66, 67, 68, 70, 71, 77, 78, 81, 86, 93, 107, 108, 112, 120, 121, 125, 126, 127, 128, 130, 157, 183, 215, 217, 219, 220, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240, 241, 243, 246, 254, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 272, 273, 274, 284, 285, 286, 287, 295, 311

Ambiente, 184, 215, 258, 263, 264, 265, 268

Ambiente Físico Hospitalar Humanizado, 215

ambiente hospitalar, 215, 220, 228, 229, 230, 231, 232, 236, 237, 243

ambiente interno, 71, 78, 93, 236

ambiente vivido, 125, 285

ameaça, 38, 108, 261

ameaças, 68, 72, 109, 270, 294

América Latina, 61, 88, 94, 190
aprendizagem, 64, 69, 70, 79, 80, 92, 130
aprendizagem coletiva, 79, 80
apropriação, 46, 110, 133, 257, 261, 263, 292, 311, 312, 314
apropriação coletiva, 312, 314
Arquitetura, 222
arranjos, 46, 123, 225, 254, 269, 271, 273, 274, 275, 276
atividade física, 285, 295, 299, 300, 311
atividades sociais, 194
atores, 36, 112, 130, 259, 262, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 275
atratividade, 158
atratividades, 160
atrativo, 164
autogestão da comunidade, 73
automóveis, 174, 181, 188, 200, 204, 207
automóvel, 170, 173, 174
autonomia, 50, 85, 113, 176, 203, 228, 304
avenidas, 47, 104, 118, 151

B

baixa-renda, 296
bem comum, 40, 43, 45, 47, 48, 49, 53, 143, 145, 147, 163, 289, 313
Bem Comum Ambiental, 254
bem-estar, 36, 37, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 51, 55, 57, 65, 74, 77, 82, 83, 86, 116, 143, 161, 162, 171, 185, 190, 191, 192, 203, 206, 207, 215, 224, 226, 230, 231, 236, 242, 254, 256, 259, 260, 263, 264, 266, 276, 284, 287, 292, 304, 308, 313
benefício, 94, 172
benefícios, 39, 76, 112, 132, 195, 203, 230, 234, 290, 295, 302, 307, 314
bens comuns, 33, 35, 36, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 74, 76, 94, 109, 122, 123, 124, 128, 145, 161, 197, 254, 258, 259, 260, 261, 263, 264, 266, 268, 274, 276, 287, 293, 294, 312
Bens comuns, 47, 259, 282
Bens Comuns, 33
bens comuns ambientais, 254, 258, 259, 264, 268
bens comuns culturais, 124, 294
bens comuns de informação/conhecimento, 124
bens comuns de infraestrutura, 124, 294
bens comuns de mercado, 124, 294
bens comuns de vizinhança, 124, 294
bens comuns em medicina e saúde, 124
bens comuns globais, 124, 261, 294
bens comuns tradicionais, 124, 260
bens-comuns, 33, 73, 75, 123, 134, 260, 287, 293, 313
bicicletas, 175, 195, 200
bicicletas compartilhadas, 195

C

calçadas, 74, 104, 118, 151, 153, 158
caminhabilidade, 126, 128, 152
capacidade absortiva, 69
capacidade adaptativa, 69, 72
capacidade de inovação, 66, 69, 78
capacidade dinâmica, 68
capacidades adaptativas, 93
capacidades dinâmicas, 61, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 92, 93, 94, 95
Capacidades Dinâmicas, 61, 67
capitalista, 38, 52, 108, 110, 290
Caribe, 61, 88, 94, 190, 221
carros de passeio, 181
categorias, 61, 65, 118, 294
categorias conceituais, 61
ciclismo, 200
ciclista, 187
ciclistas, 146, 154, 194
ciclovias, 74, 118, 154, 297
cidadania, 37, 43, 82, 203, 306
cidadanias, 61
cidadão, 56, 132, 196
cidadãos, 33, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 56, 64, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 90, 91, 95,

111, 115, 117, 121, 132, 174, 180, 188, 197, 201, 207, 215, 219, 284, 293
cidade, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 61, 63, 64, 65, 66, 72, 73, 74, 75, 76, 80, 81, 82, 85, 88, 89, 91, 93, 94, 102, 104, 105, 108, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 124, 125, 126, 134, 135, 145, 146, 147, 148, 151, 155, 162, 163, 168, 171, 172, 173, 175, 177, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 193, 195, 196, 200, 201, 204, 205, 206, 207, 208, 289, 299, 303, 304, 306
cidade como comuns, 61, 65, 66, 72, 75, 82, 85, 88, 91, 93
Cidade como comuns, 61, 72
cidade digital, 64
cidade fragmentada, 192
cidade inteligente, 51, 63, 64, 102, 115, 116, 134, 135
Cidade inteligente humana e sustentável, 102
cidades, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 50, 51, 55, 61, 63, 64, 72, 73, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 93, 94, 95, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 114, 115, 121, 125, 126, 129, 134, 143, 145, 149, 170, 171, 172, 174, 178, 179, 180, 181, 183, 185, 186, 188, 190, 192, 193, 194, 202, 203, 204, 205, 237, 256, 282, 288, 289, 290, 302
cidades complexas, 35, 55, 193
cidades do futuro, 106, 111
cidades e territórios criativos e inteligentes, 61
cidades inclusivas, 85, 95
cidades inteligentes, 64, 94, 102, 106, 112, 114, 115, 190
cidades mais justas e inclusivas, 192
cidades mais sustentáveis, 172
Cidades Rebeldes, 40, 109, 192
cidades sustentáveis, 102, 104, 105
classes, 35, 38, 86, 109
classes sociais, 86
co-atividade, 291
co-cidade, 52, 54, 56
co-construção, 33, 35, 47, 56, 81
co-criação, 81, 132
cocriação, 82
cocriação, 113
cocriação, 131
co-criadas, 91
cogestão, 273
colaboração, 49, 52, 78, 92, 195, 268, 293
colaborativa, 49, 56, 57, 65, 75, 77, 82, 85, 93, 131, 133, 208
colaborativo, 50
coletiva, 39, 45, 46, 48, 92, 114, 115, 117, 126, 145, 197, 206, 218, 225, 227, 228, 229, 246, 260, 272, 286, 290, 291, 292, 294, 311, 313
coletivamente, 86, 92, 102, 105, 135, 185, 192, 203, 282
coletivas, 55, 78, 90, 109, 114, 121, 193, 199, 226, 264, 288, 293
coletividade, 44, 46, 109, 113, 122, 125, 126, 127, 130, 225, 226, 245, 258, 259, 264, 266, 275, 284, 285, 288, 290, 291, 292, 300, 312, 313
coletividades locais, 261, 299, 304, 313
coletivo, 33, 37, 40, 46, 49, 50, 51, 57, 73, 77, 91, 109, 113, 135, 146, 150, 163, 171, 180, 188, 191, 195, 198, 204, 205, 207, 225, 226, 230, 245, 265, 285, 287
coletivos, 42, 56, 75, 76, 85, 123, 163, 181, 186, 228, 273, 288, 293
colonização, 289
combinação, 69, 71, 224
comércio, 151, 155, 160, 161, 163, 170, 177
comércio e serviço, 170, 177
comércio e serviços, 170, 177
commons, 34, 62, 103, 129, 193, 197, 198, 216, 225, 255, 258, 286, 288, 290, 291
Commons, 34, 62, 144, 192, 216, 258, 283, 289, 291
compartilhada, 48, 52, 112, 114, 123, 134, 228, 230, 258, 264, 267, 268, 286, 290,

294, 298
compartilhado, 46, 118, 121, 122, 123, 225, 245, 289
compartilhamento, 51, 52, 65, 70, 73, 79, 80, 121, 124, 145, 196, 200
complexidade, 39, 78, 91, 111, 170, 174, 217, 226, 227, 229, 246, 273, 274
complexidades, 242
complexos, 33, 89, 107, 217, 231, 270, 272, 302
comum, 35, 44, 65, 85, 109, 110, 111, 121, 123, 125, 127, 164, 171, 193, 199, 208, 227, 254, 263, 264, 266, 267, 268, 270, 276, 289, 292, 311, 313, 314
comunal, 288, 289, 290
comunidade, 36, 45, 46, 51, 73, 74, 75, 86, 118, 124, 126, 129, 218, 224, 236, 265, 274, 289, 290, 291, 292, 293, 297, 298, 300, 302
comunidades, 33, 45, 46, 54, 63, 72, 73, 76, 77, 80, 102, 104, 126, 128, 266, 289, 290, 291, 293, 294, 313, 314
comunidades locais, 33, 54, 76, 77, 126, 290
comunizar, 168, 172, 173, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 204, 206, 207, 208
comunizar mobilidade, 168, 172, 173, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 204, 206, 207, 208
Comunizar Mobilidade, 168
comuns, 33, 36, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 56, 61, 73, 76, 77, 78, 80, 82, 89, 91, 92, 94, 102, 105, 106, 112, 113, 116, 118, 121, 122, 123, 124, 129, 132, 135, 192, 198, 215, 219, 220, 221, 224, 225, 226, 227, 245, 246, 254, 257, 258, 259, 260, 261, 264, 269, 272, 276, 282, 286, 287, 288, 290, 291, 292, 293, 294, 297, 306, 311, 312, 313, 314
Comuns, 33, 45, 47, 73, 102, 122, 254, 282, 287, 288, 289, 291
Comuns urbano, 102
comuns urbanos, 48, 76, 124
CONAMA, 265
conforto acústico, 234, 235
conforto térmico, 234
conforto visual, 234
conhecimento, 39, 44, 51, 53, 54, 55, 56, 69, 70, 71, 79, 86, 90, 113, 114, 118, 123, 130, 132, 155, 156, 237, 241, 246, 273, 294, 295, 298
Conhecimento, 79
conhecimentos, 79, 80, 230, 232, 242, 245
conservação, 76, 86, 261, 267, 293
consórcios, 267, 273, 274
construção, 33, 36, 37, 38, 46, 49, 51, 53, 55, 56, 61, 65, 72, 73, 74, 79, 82, 89, 92, 93, 124, 130, 133, 134, 151, 187, 188, 191, 196, 198, 199, 201, 219, 229, 231, 236, 237, 241, 256, 262, 271, 298, 299, 314
construção coletiva, 130, 298
construção social, 82, 93, 199, 229
consulta pública, 84, 85, 87
consumo, 39, 45, 161, 191, 256, 257
convivência, 133, 143, 161, 311
conviver, 85
convivialidade, 127, 128, 162, 305, 312
convívio social, 86, 149, 160
cooperação, 47, 51, 54, 71, 73, 78, 190, 225, 258, 267, 272
Covid-19, 110, 134, 202
criativo, 66, 78, 79
cuidado em saúde, 215, 219, 220, 224, 226, 227, 228, 229, 231, 237, 244, 245
Cuidado em Saúde como comuns, 215
cuidados primários, 284
cultura, 42, 44, 73, 74, 80, 83, 90, 91, 92, 117, 123, 133, 145, 161, 191, 275, 305, 314
cultural, 82, 104, 125, 147, 148, 149, 273
cybercidade, 64

D

decisão, 48, 50, 115, 201, 262, 272
Declaração de Alma-Ata, 284
degradação, 44, 47, 68, 149, 154, 188, 256, 257, 311

demandas, 53, 56, 93, 305, 312
demandas sociais, 93
democracia, 37, 38, 43, 76, 262
democrática, 33, 36, 43, 48, 49, 54, 75, 82, 90, 91, 115, 121, 124, 133, 262, 264, 268, 286
democráticas, 37, 44, 91, 115, 128, 130, 194, 199, 262
democrático, 56
democráticos, 89, 134, 254, 276, 291
democratização, 39, 195, 218, 305, 312
desafios, 35, 53, 56, 61, 64, 72, 81, 85, 93, 95, 104, 105, 110, 111, 134, 180, 204, 205, 215, 237, 244, 270, 306, 313
desempenho, 64, 67, 71, 79, 178, 273
desempenho econômico, 67
desenho, 146
desenvolvimento, 35, 40, 41, 42, 45, 56, 61, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 113, 114, 115, 126, 131, 150, 173, 176, 189, 190, 223, 256, 262, 268, 274, 275, 284, 286, 292, 296, 298, 302, 305
desenvolvimento econômico local, 88
desenvolvimento local, 86, 113, 268, 274, 275
desenvolvimento sustentável, 35, 73, 114, 190, 262
desenvolvimento territorial, 61, 65, 66, 78, 79, 80, 88, 91, 93, 94
Desenvolvimento Territorial Criativo, 61
desenvolvimento territorial sustentável, 61, 65, 80, 88, 93, 94
desenvolvimento urbano, 35, 41, 42, 56, 82, 83, 87, 88, 126, 176, 189
desigualdade, 55, 63, 110, 184, 192, 194
desigualdade social, 55, 63, 110, 192, 194
desigualdades, 42, 76, 87, 95, 115, 145, 180
desigualdades urbanas, 180
deslocamento, 176, 178, 180, 183, 185, 186, 187, 207
deslocamentos, 149, 155, 170, 176, 179, 186, 187, 188, 189, 194, 205
detecção, 68
diagnóstico, 155, 175
dignidade humana, 54, 85, 168, 191, 192, 203, 206
dimensão, 39, 42, 49, 52, 68, 117, 122, 131, 168, 172, 173, 184, 185, 187, 190, 191, 196, 197, 199, 204, 205, 206, 207, 208, 215, 220
dimensão social, 131, 168, 172, 173, 184, 185, 187, 190, 197, 199, 204, 205, 206, 207, 208
Dimensão Social da Mobilidade Urbana, 168
dimensões, 61, 68, 69, 78, 168, 189, 190, 192, 215, 228, 274
dinâmico, 66, 67, 146
dinamismo, 66
direito, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 73, 83, 109, 111, 115, 124, 168, 171, 172, 174, 176, 192, 199, 206, 207, 224, 226, 227, 264, 266, 284, 289, 291
direito à cidade, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 56, 109, 168, 192, 206, 207
Direito à Cidade, 33, 36, 37, 40, 106, 108, 192
direitos humanos, 53, 106, 190
diretrizes, 41, 74, 149, 229, 265, 267, 296, 298, 301
diversificação de usos, 151
documental, 61, 62, 65, 147, 242, 282, 287
doenças, 242, 284, 296, 300, 303, 309

E

eco-cidade, 51
economia, 43, 52, 76, 81, 168, 170, 173, 185, 205, 257, 294
ecossistema de inovação, 64, 93, 114, 130
ecossistema inovador, 61
educação, 47, 77, 82, 83, 88, 117, 265, 273, 285, 294, 296, 298, 303, 305, 312
eficiência, 73, 75, 87, 175, 178, 180, 184, 185, 207

eficiência econômica, 207
emissões, 75, 178, 179, 180, 183, 184, 194
empreendedorismo, 63, 90
emprego, 191, 285
empresa, 33, 90, 113, 130, 202, 288, 289, 290, 291, 301
encontro, 86, 104, 116, 118, 119, 127, 135, 145, 146, 148, 161, 162, 266, 289
engajamento, 77, 81, 85, 88, 90, 91, 94, 112, 132, 193, 196, 201, 254, 259, 262, 282, 291, 306, 313
engajamento social, 262, 282
equidade, 33, 37, 42, 56, 72, 77, 90, 95, 102, 106, 115, 116, 120, 121, 132, 183, 199, 206, 245, 294
equipamentos, 83, 176, 195, 282, 298, 299, 301, 302, 304, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314
equitativas, 95, 172, 194
equitativo, 37, 45, 50, 57, 105, 128, 194
escala, 64, 80, 109, 110, 123, 129, 132, 229, 246, 254, 274, 276
espaço, 38, 39, 46, 47, 56, 82, 89, 91, 92, 102, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 115, 117, 118, 119, 120, 122, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 143, 145, 146, 147, 149, 151, 154, 155, 158, 160, 161, 163, 164, 176, 177, 186, 187, 189, 190, 198, 200, 202, 229, 230, 234, 235, 242, 282, 292, 294, 298, 300, 302, 311, 314
espaço comum, 46, 154, 198
Espaço público, 102
espaço urbano, 39, 47, 106, 108, 110, 126, 130, 132, 134, 146, 176, 177, 186, 187, 189, 302
espaços abertos, 47, 104, 120, 311
espaços comuns, 127, 291
Espaços comuns, 143
espaços estratégicos, 104
espaços públicos, 47, 48, 74, 76, 102, 104, 105, 106, 109, 112, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 124, 125, 126, 129, 133, 134, 151, 160, 162, 297, 298
esporte, 295, 305, 314
esportes, 282
estado, 46, 49, 143, 188, 226, 234, 235, 243, 272, 284, 300
Estado, 45, 49, 123, 154, 184, 196, 203, 217, 218, 254, 258, 262, 263, 264, 270, 271, 272, 275, 276, 286, 288, 290
estilo de vida, 40, 282, 284, 285, 286, 299, 304
estímulos visuais, 231
estratégias, 39, 61, 65, 66, 72, 77, 79, 81, 82, 89, 91, 93, 94, 95, 102, 105, 106, 108, 113, 117, 124, 193, 194, 195, 198, 227, 231, 285, 297
estratégias co-criativas, 102, 106
estratégias territoriais inteligentes, 61, 65, 66, 82, 93
estratégias transformadoras, 81
estratégicos, 67, 102, 127
externalidades, 168, 172, 181, 183, 184, 185, 204, 205

F

família, 37, 236, 238, 241, 284
flexibilidade, 78, 233, 311
florestas, 44, 123, 273, 288
função social, 41, 42, 43, 82, 154
funções sociais, 41, 43, 82, 83, 145

G

gêneros, 86
gerenciamento, 73, 75, 157, 275
gestão, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 63, 72, 73, 76, 77, 78, 79, 82, 86, 87, 89, 94, 110, 114, 121, 145, 180, 192, 193, 197, 198, 199, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 243, 244, 260, 264, 266, 267, 268, 282, 287, 290, 292, 298, 312, 313, 314
gestão colaborativa, 76, 87, 110
globais, 116, 285
global, 183, 184, 205, 270, 272, 275
globalizado, 67
governamentais, 37, 54, 63, 84, 111, 132,

204, 265, 269, 271, 294, 313
governança, 33, 36, 45, 46, 48, 49, 52, 53, 56, 64, 65, 69, 70, 72, 75, 78, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 111, 113, 122, 123, 130, 132, 135, 168, 192, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 207, 225, 227, 229, 245, 246, 254, 258, 259, 260, 262, 264,265, 266, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 288, 290, 291, 292, 293, 311, 313
governança ambiental, 254, 259, 265, 269, 270, 271, 274, 275
Governança Ambiental, 254
governança colaborativa, 33, 36, 48, 49, 56, 64, 91, 92, 93, 94, 122, 135, 168, 192, 195, 197, 198, 200, 227, 311, 313
governança compartilhada, 49, 130, 288, 290, 291, 292
governança multiatores, 270, 271, 273, 274
governança urbana colaborativa, 65
governanças, 73, 78, 81, 90, 91, 94, 114, 197, 198, 206, 207, 258, 260, 293
governanças colaborativas, 78, 81, 90, 94, 114, 197, 198, 206, 207, 258, 260, 293
governar, 49, 52, 92, 105, 193, 271
governo, 33, 36, 50, 52, 61, 64, 84, 85, 87, 90, 113, 115, 118, 122, 130, 174, 193, 197, 201, 207, 245, 262, 270, 276, 285, 291, 297, 300, 301, 306, 313
governo federal, 61, 84, 85, 201
governos, 54, 77, 95, 105, 111, 112, 116, 170, 261, 262, 282, 286

H

habilidades, 66, 67, 69, 70, 72, 113, 149, 275
habitação, 48, 50, 74, 82, 104, 150, 285
habitantes, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 54, 73, 75, 77, 82, 83, 109, 124, 146, 171, 178, 185, 194, 306
hábitos saudáveis, 285, 295, 296
harmonia social, 230
hélice quádrupla, 130
Hélice Quádrupla, 90
hélice quíntupla, 130
Hélice Quíntupla, 114
Hélice Tríplice, 90
higiene, 217, 218, 288
hipermobilidade, 186
hortas, 76, 294, 300
hospital, 216, 217, 219, 226, 228, 229, 230, 231, 236, 241, 242, 243, 245, 246
Hospital, 216, 243
humana, 54, 64, 81, 102, 105, 107, 114, 126, 127, 134, 135, 146, 187, 203, 219, 225, 229, 244, 256, 257, 261, 269, 284
humanização, 126, 215, 219, 228, 229, 230, 231, 233, 237, 245, 246
Humanização da Saúde, 215, 228

I

idade, 194
idades, 86, 149
identidade, 46, 80, 86, 89, 117, 146, 160, 275
idosos, 128, 193, 195, 235, 296, 300, 307, 309
igualdade, 41, 43, 190
iluminação natural, 234
imaterial, 86
impacto, 39, 83, 109, 179, 191, 240, 308
impactos, 88, 130, 155, 157, 173, 180, 190, 235, 287
impactos cumulativos, 155
impactos sociais, 180
incentivo, 174, 180, 267, 300, 304
incentivos, 74, 75, 174, 265, 301
inclusão, 76, 77, 81, 95, 102, 106, 116, 117, 120, 121, 133, 174, 180, 185, 222, 245, 294, 302, 311
inclusão digital, 294
inclusão social, 77, 95, 102, 106, 116, 120, 121, 185, 302, 311
inclusiva, 35, 41, 74, 75, 77, 87, 102, 104, 130, 134, 135, 168, 201, 205, 206, 208
inclusivas, 72, 73, 91, 93, 111, 112, 145, 172, 190, 195, 260

inclusivo, 112, 128, 195, 268
inclusivos, 74, 88, 102, 106, 110, 112, 129, 134, 193, 199
individual, 42, 89, 117, 149, 163, 170, 171, 174, 178, 179, 181, 182, 184, 191, 195, 203, 204, 205, 225, 289, 290
indivíduo, 73, 126, 127, 232, 234
indústrias automobilísticas, 181, 204
infantil, 309
infraestrutura, 35, 37, 41, 44, 63, 74, 75, 104, 129, 145, 151, 154, 170, 179, 180, 206, 217, 297, 298, 302
infraestrutura digital, 63
iniciativas, 63, 78, 132, 179, 180, 205, 207, 243, 254, 276, 282, 287, 295, 299, 301, 312, 313
inovação, 52, 66, 69, 70, 71, 76, 80, 81, 90, 95, 113, 114, 130, 131, 160
inovação aberta, 71, 113, 114, 131
instituições, 36, 50, 54, 55, 63, 84, 116, 123, 155, 231, 238, 240, 243, 262, 288, 292, 294, 300
intangíveis, 47, 69
integração, 63, 66, 68, 70, 79, 133, 134, 175, 177, 180, 192, 205, 275, 285, 286
integralidade do cuidado, 298
integrar, 66, 72, 176, 179
inteligência, 64, 79, 86, 114, 115
inteligência coletiva, 64, 79
interação, 49, 50, 63, 64, 74, 79, 104, 119, 126, 128, 149, 154, 185, 189, 204, 206, 225, 237, 275
interações, 64, 78, 82, 90, 91, 108, 119, 127, 187, 190, 233, 241, 263, 274, 293, 302
interações sociais, 82, 187, 190
interdependência, 45, 113, 225, 275
internet, 44, 87, 118, 294
intersetorial, 282, 296, 297
intersetorialidade, 285, 298, 306
intervenção, 129, 132, 151, 153, 236, 241

J

justa, 54, 56, 74, 75, 82, 127, 168, 205, 206, 264, 293
justas, 51, 72, 85, 88

L

Laboratórios Vivos, 81, 131
lazer, 37, 47, 50, 74, 82, 83, 145, 158, 160, 161, 164, 189, 191, 282, 285, 295, 297, 299, 302, 304, 305, 308, 312, 314
legislação, 149, 176, 254, 276
lei, 41, 263, 265, 268
liberdade, 41, 55, 118, 128, 174, 285, 289
liderança, 78
local, 34, 49, 76, 79, 80, 86, 91, 117, 125, 129, 130, 148, 154, 155, 161, 163, 164, 178, 183, 185, 186, 191, 201, 205, 225, 233, 241, 254, 255, 270, 274, 275, 276, 289, 298, 301, 302, 305
locomoção, 174
lugar, 39, 78, 79, 89, 91, 124, 125, 126, 127, 128, 160, 173, 187, 188, 189, 217, 229, 275, 313

M

manual, 298
material, 61, 62, 65, 86, 184, 191, 222, 259
meio ambiente, 43, 47, 48, 76, 254, 257, 259, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 276, 285, 314
melhoria, 48, 63, 64, 69, 71, 82, 120, 121, 132, 153, 184, 195, 219, 231, 238, 297
mercado, 46, 51, 53, 69, 70, 74, 90, 182, 193, 197, 225, 244, 245, 264, 290
metodológico, 61, 65, 106, 219, 223
mobilidade, 37, 74, 76, 82, 83, 146, 147, 151, 152, 153, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 311
mobilidade ativa, 74, 146, 147, 153
mobilidade ativa e compartilhada, 74
mobilidade reduzida, 176
mobilidade urbana, 83, 151, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 184,

185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 197, 204, 205, 206, 207, 208
Mobilidade urbana, 168, 173
modalidades de transporte sustentável, 175
modelo, 33, 35, 38, 49, 52, 55, 63, 64, 65, 70, 73, 76, 77, 78, 79, 81, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 109, 112, 113, 114, 134, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 177, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 192, 193, 195, 196, 197, 199, 203, 204, 206, 207, 208, 218, 243, 282
modelo de cidade, 35, 76, 77, 78, 81, 88, 93, 94, 113, 170, 172, 185
modelo individualista, 170, 171, 173, 177, 181, 183, 184, 204
modelos de gestão, 134
modelos de negócios, 76
modelos econômicos, 76
modos de transporte, 174, 176, 180, 205
moradia, 37, 44, 47, 48, 74, 77, 83, 178, 183
moradias, 35, 38, 74, 109, 170, 294
moradores, 50, 81, 174, 177, 186, 187, 200, 202, 282, 289, 302, 308, 313
mortalidade, 183, 241
motocicletas, 174, 181
movimentos coletivos, 198, 207
movimentos pendulares, 177
mudança, 55, 66, 67, 70, 193, 225, 271
mudança tecnológica, 67
mudanças, 53, 64, 67, 70, 75, 77, 94, 110, 151, 159, 177, 194, 196, 198, 199, 205, 207, 208, 228, 236, 273
mudanças climáticas, 53, 75, 110, 194, 205, 273
mulheres, 112, 117, 128, 193, 195, 296
multiatores, 254, 259, 266, 268, 269, 270, 273, 274, 276
multidimensional, 78, 89, 146
multifuncionalidade, 160
multinível, 254, 266, 268, 269, 271, 274, 276, 297
múltiplos usos, 163
mundo, 35, 44, 55, 61, 63, 67, 68, 92, 105, 109, 110, 112, 125, 194, 198, 199, 203, 225, 243, 245, 256, 270, 271, 275, 276, 289, 290, 293
mundo globalizado, 63, 68
mundo interconectado, 112, 225, 293

N

natureza, 35, 40, 41, 64, 67, 71, 78, 82, 89, 90, 91, 92, 102, 106, 108, 111, 120, 171, 177, 181, 188, 215, 218, 225, 227, 231, 232, 242, 243, 257, 261, 263, 286, 287, 291, 297
necessidades, 36, 40, 44, 45, 49, 50, 54, 56, 63, 64, 73, 74, 75, 79, 80, 81, 89, 90, 91, 95, 109, 111, 113, 115, 125, 128, 133, 134, 146, 149, 161, 163, 170, 171, 173, 185, 186, 187, 190, 193, 199, 200, 202, 203, 205, 207, 224, 225, 226, 227, 236, 237, 240, 244, 245,275, 286, 291, 305, 312
negócios, 54
Nova Agenda Urbana, 41, 53, 110, 112, 117, 193
novos bens comuns, 260, 261, 293, 294

O

objetivos estratégicos, 77, 87
obra, 39, 40, 108, 122, 132, 157, 158, 186, 192, 197, 202, 257, 258, 260, 288
obras, 109, 147, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 159, 162, 163, 201, 233
oficinas, 84, 300
ONU, 35, 38, 41, 53, 74, 81, 104, 105, 110, 111, 112, 116, 117, 120, 121, 124, 125, 128, 129, 145, 193, 262
Organização Mundial da Saúde, 218, 226, 285, 296, 300
organizacional, 66, 68, 70, 71, 72, 78, 92, 93, 94, 130
Organizações, 271
organizações internacionais, 271
origens, 65, 217, 256, 287

P

pandemia, 105, 110, 134

parceria, 71, 116, 130, 300, 301

parcerias, 50, 78, 105, 129, 245, 269, 273, 275, 295, 296, 298, 313

parques, 76, 104, 116, 117, 118, 158, 282, 289, 297, 302, 304, 312

parques públicos, 282, 312

partes envolvidas, 291

partes interessadas, 54, 78, 94, 105, 112, 118, 122, 201, 288, 291

participação, 33, 36, 37, 38, 43, 45, 47, 53, 73, 74, 75, 76, 77, 84, 86, 91, 95, 105, 112, 115, 117, 121, 130, 131, 133, 135, 195, 196, 217, 225, 232, 245, 254, 262, 263, 265, 266, 268, 272, 275, 276, 285, 298

participativa, 72, 78, 92, 95

passeio, 133, 154

passeios, 149, 151, 156, 158

pedestre, 187

pedestres, 143, 146, 149, 151, 152, 153, 157, 178, 182, 194, 202

performance, 67, 187, 188, 282, 283, 313

perspectiva técnico-econômica, 186

placemaking, 102, 103, 106, 124, 125, 128

planejamento, 55, 75, 82, 133, 146, 173, 174, 175, 176, 177, 182, 194, 201, 242, 284, 298, 306

planejamento urbano, 75, 146, 174, 201, 306

planeta, 256, 257

PNMA, 264

policêntrica, 50, 65

política, 38, 40, 41, 42, 43, 64, 82, 85, 91, 92, 148, 171, 176, 181, 196, 199, 201, 204, 205, 219, 224, 228, 259, 265, 270, 271, 272, 276, 286, 295, 299, 304, 305, 306, 312, 313

Política Nacional da Promoção da Saúde, 282

Política Nacional do Meio Ambiente, 254, 264

políticas, 39, 40, 43, 44, 49, 51, 53, 61, 63, 65, 73, 74, 75, 76, 77, 80, 83, 84, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 112, 114, 116, 149, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 180, 181, 185, 188, 190, 194, 195, 196, 197, 199, 200, 203, 204, 205, 206, 207, 218, 221, 254,258, 259, 265, 266, 267, 268, 274, 276, 284, 285, 286, 287, 295, 301, 305, 312, 314

políticas públicas, 44, 49, 61, 63, 73, 88, 89, 90, 94, 112, 114, 171, 173, 175, 181, 185, 190, 195, 196, 204, 205, 207, 221, 254, 259, 287, 295, 305, 312, 314

políticas urbanas, 51, 53, 91, 93, 172

população, 37, 38, 41, 45, 50, 56, 75, 82, 86, 110, 145, 149, 151, 154, 158, 162, 173, 178, 184, 188, 195, 203, 204, 217, 218, 256, 295, 296, 297, 299, 300, 301, 302, 308, 314

populações, 37, 109, 124, 170, 173, 176, 202, 237, 267, 273

populações urbanas, 124, 173

popular, 133, 196, 298

potencialidades, 47, 79, 80, 88, 297

praças, 104, 118, 282, 294, 297, 302, 304, 312

práticas coletivas, 61, 121, 197, 199, 206, 261, 286

práticas de governança, 46, 198

práticas democráticas, 105, 207

práticas estratégicas, 193, 227

práticas sociais, 121, 132, 187, 197, 224, 291, 294

preservação, 75, 76, 82, 263, 268, 314

prevenção, 300, 303, 309

princípios dos comuns, 244, 260

processo, 33, 35, 39, 42, 45, 47, 50, 52, 53, 56, 66, 68, 70, 71, 77, 80, 81, 84, 88, 91, 94, 95, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 121, 125, 127, 130, 131, 132, 135, 147, 183, 186, 189, 197, 198, 199, 200, 201, 206, 208, 215, 217, 219, 224, 228, 229, 230, 232, 233, 236, 240, 241, 242, 243,

245, 267, 269, 270, 271, 273, 274, 275, 289, 293, 296, 305, 312, 313, 314
processos, 45, 48, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 79, 80, 82, 83, 90, 91, 94, 111, 113, 114, 122, 130, 131, 133, 135, 149, 168, 196, 217, 225, 227, 241, 270, 276, 291
processos interativos, 63, 64, 90
produção, 36, 44, 81, 106, 107, 108, 109, 114, 121, 130, 134, 181, 182, 225, 227, 228, 256, 290, 291, 297, 298
produção social, 106, 227
produto, 108
programa, 124, 150, 180, 190, 205, 296, 297, 299, 304
projeto, 115, 147, 153, 157, 158, 190, 241, 301
projetos, 74, 75, 76, 81, 132, 146, 150, 151, 155, 231, 233, 237, 305
promoção da saúde, 230, 282, 284, 285, 287, 297, 298, 299, 300, 302, 303, 304, 308, 309, 311, 312
propriedade, 41, 42, 43, 45, 260, 289, 290
proprietários, 40, 289
proteção, 43, 69, 75, 82, 120, 263, 264, 265, 266, 267, 273, 274, 288, 294, 295
Psicologia Ambiental, 230
público, 42, 50, 83, 88, 89, 90, 104, 115, 117, 118, 120, 122, 126, 127, 128, 129, 132, 133, 134, 143, 145, 154, 155, 158, 161, 163, 164, 173, 184, 227, 265, 266, 269, 271, 290, 302, 313, 314
públicos, 40, 47, 50, 76, 83, 102, 104, 105, 106, 116, 117, 118, 120, 121, 124, 134, 145, 151, 156, 159, 178, 182, 195, 243, 244, 267, 268, 273, 289, 297, 302, 314

Q

Quádrupla Hélice, 113, 131, 195
qualidade, 42, 48, 55, 56, 74, 75, 76, 82, 85, 87, 89, 102, 104, 115, 116, 117, 120, 124, 127, 128, 171, 173, 179, 180, 182, 185, 190, 191, 192, 206, 207, 215, 219, 226, 230, 231, 233, 234, 238, 242, 245, 263, 265, 266, 304
qualidade de vida, 42, 48, 55, 56, 75, 76, 82, 85, 87, 102, 104, 115, 171, 173, 185, 192, 206, 207, 215, 226, 263, 265, 266, 304
qualidade do ambiente hospitalar, 230
Quíntupla Hélice, 196

R

raça, 86
realidade, 51, 53, 54, 55, 61, 86, 108, 158, 171, 186, 187, 196, 269, 274, 282, 287, 293
realidade social, 196
realidades, 65, 78, 95, 114, 207, 208
reconfiguração, 69
reconfigurar, 68
recurso, 44, 77, 122, 171, 197, 224, 225, 226, 291, 292, 293, 313, 314
recursos, 33, 36, 38, 40, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 53, 54, 55, 66, 67, 68, 72, 73, 75, 76, 80, 86, 109, 110, 111, 115, 122, 123, 124, 145, 185, 189, 192, 198, 217, 225, 226, 230, 254, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 263, 265, 266, 276, 287, 288, 289, 290, 294, 299, 313
recursos ambientais, 256, 257, 263, 265
recursos compartilhados, 145, 225, 258
recursos naturais, 76, 86, 254, 257, 263, 265, 276
rede, 78, 80, 84, 87, 120, 128, 148, 151, 159, 227, 229, 243, 244, 246, 269, 272, 273, 309
redes, 75, 76, 78, 79, 82, 93, 113, 114, 118, 134, 156, 191, 273, 284, 297
regeneração, 67, 117
regras, 45, 46, 50, 92, 108, 123, 132, 135, 145, 218, 258, 261, 264, 269, 271, 272, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 313
relação, 38, 39, 45, 49, 56, 65, 68, 71, 84, 91, 92, 94, 105, 110, 111, 118, 125, 130, 132, 134, 146, 149, 155, 168, 178, 182, 185, 194, 217, 224, 229, 232, 235, 236, 237, 238, 242, 243, 254, 256, 275, 276, 284, 287, 300, 308
relações, 40, 47, 48, 78, 81, 89, 102, 105,

107, 108, 110, 126, 127, 134, 135, 143, 145, 146, 149, 158, 171, 177, 185, 188, 189, 190, 191, 199, 204, 219, 226, 228, 229, 230, 233, 236, 246, 258, 263, 274, 287, 288, 291, 292
relações sociais, 81, 89, 105, 107, 108, 110, 134, 135, 145, 185, 191, 204, 288, 291, 292
renda, 170, 174, 179, 202, 285
reprodução, 51, 68, 108, 109, 121, 186, 261, 298
Requalificação urbana, 143
requisitos, 61, 126
resiliência, 71, 72, 86, 87, 92, 93, 94, 113
resiliente, 35, 75, 105, 110, 130
responsabilidade, 54, 73, 268, 298, 303, 304, 305
responsabilidade compartilhada, 73
responsabilidades, 77, 170, 263, 273, 289
responsáveis, 86, 254, 262, 276
responsável, 54, 75, 86, 87, 178, 179, 192, 197, 203, 284
revitalização, 50, 126, 129, 151, 155
riscos, 241, 294, 309, 314
rotinas, 66, 67, 68, 69, 70
rotinas e práticas, 70
rua, 147, 161, 162, 163, 200
Rua 14 de Julho, 143, 144, 147, 148, 150, 152, 153, 154, 155, 160, 162, 163
ruas, 47, 104, 118, 143, 146, 158, 162, 200, 202, 294

S

sanções, 46, 291
saúde, 37, 47, 50, 77, 82, 83, 86, 116, 147, 184, 194, 195, 215, 217, 218, 219, 220, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 236, 238, 240, 242, 244, 245, 246, 284, 285, 286, 294, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 307, 309, 311, 312, 313, 314
saúde coletiva, 218, 246
sedentarismo, 296, 303
segregação, 39, 107, 108, 184
segurança, 41, 48, 82, 87, 120, 127, 134, 152, 153, 160, 191, 289, 294
seguro, 74, 87, 206
sensação de conforto, 232, 233
sentimentos, 125, 191, 229
serviço, 85, 89, 132, 182, 215, 219, 220, 226, 228, 229, 244, 245, 246, 282, 305, 313
serviço do cuidado com a saúde, 219, 246
serviços ecossistêmicos, 261
serviços inovadores, 61
serviços públicos, 63, 73, 85, 116, 145
significados, 125, 146, 190, 224, 293, 314
SISNAMA, 264
sistema, 33, 38, 42, 46, 50, 52, 55, 71, 74, 80, 88, 89, 91, 93, 107, 108, 114, 121, 132, 184, 188, 190, 198, 204, 218, 228, 229, 236, 241, 243, 245, 256, 260, 267, 270, 284, 291, 292
sistema de regras, 291
sistema territorial, 80, 88, 114
Sistema Único de Saúde, 218, 228, 282, 286, 295
Sistema Único de Saúde (SUS), 218, 228, 282, 286, 295
sistemas, 78, 80, 81, 86, 87, 89, 91, 93, 94, 107, 108, 111, 113, 114, 186, 190, 191, 193, 194, 195, 197, 200, 202, 207, 254, 259, 290, 311
sistemas de mobilidade, 190, 191
sistemas de transporte, 193, 194, 202, 207
sistemas territoriais criativos, 94
sobrevivência, 44, 46, 47, 55, 66, 67, 74, 83, 104, 127, 143, 161, 224, 244, 254, 256, 257, 258, 259, 263, 264, 276, 287, 292
sociabilidade, 302, 305, 313
social, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 46, 49, 52, 54, 55, 57, 72, 74, 82, 86, 102, 103, 104, 106, 111, 120, 121, 122, 134, 143, 144, 145, 148, 149, 150, 154, 162, 168, 169, 177, 178, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 196, 203, 204, 206, 207, 219, 225, 226, 228, 229, 256, 261,

262, 267, 268, 274, 275, 283, 284, 312
sociedade, 35, 39, 40, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 64, 77, 78, 82, 84, 88, 89, 90, 91, 94, 95, 105, 108, 109, 112, 113, 121, 122, 125, 129, 130, 132, 133, 135, 172, 182, 193, 195, 196, 201, 202, 206, 207, 208, 217, 219, 225, 231, 254, 259, 261, 262, 263, 266, 268, 269,270, 272, 273, 274, 275, 276, 282, 286, 295, 297, 302, 313
sociedade civil, 52, 54, 64, 77, 82, 84, 90, 91, 94, 95, 112, 121, 122, 130, 132, 135, 195, 196, 206, 207, 208, 219, 231, 254, 259, 262, 263, 268, 269, 272, 273, 295
sociedade civil organizada, 268
sociedades, 88, 108, 130, 203, 267
solo urbano, 178, 289
solução, 45, 53, 182, 244, 270
soluções, 33, 35, 40, 49, 52, 55, 56, 63, 64, 72, 73, 76, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 90, 91, 93, 95, 110, 111, 113, 115, 128, 131, 170, 171, 173, 182, 205, 227, 244, 269, 275
soluções coletivas, 171
sujeitos, 36, 43, 47, 61, 132, 146, 228, 234, 241, 305, 306
SUS, 219, 229, 243, 244, 246, 282, 283, 296, 297, 298
sustentabilidade, 35, 36, 37, 43, 44, 48, 57, 67, 69, 76, 80, 82, 94, 95, 105, 115, 147, 168, 196, 201, 206, 225, 233, 245, 258, 259, 264, 288
Sustentabilidade, 33
sustentabilidade do ambiente, 94, 168, 196, 206
sustentabilidade social, 105, 201
sustentável, 33, 35, 36, 41, 45, 51, 53, 54, 56, 61, 66, 74, 75, 76, 77, 78, 82, 86, 87, 88, 102, 105, 112, 113, 114, 116, 126, 130, 133, 134, 135, 262, 264, 268, 288, 290, 293

T

tangíveis, 47, 69
tarifas, 175, 180, 183
tecnologias, 51, 63, 64, 75, 77, 79, 80, 81, 85, 87, 93, 111, 113, 130, 134, 202, 261, 265, 293
tecnologias digitais, 51, 63, 64, 79, 80, 81, 111, 113, 130, 134, 293
tecnológico, 86
teórica, 36, 102, 220, 224
teórico, 44, 61, 65, 106, 259
terra, 83, 107, 286
territorial, 61, 62, 78, 263
territorialidade, 298
território, 79, 91, 120, 160, 174, 187, 229, 291
território criativo, 79
tomada de decisão, 48, 64, 88, 111, 199, 245
tomada de decisões, 65, 73, 74, 75, 76, 114, 196, 206
trabalho, 41, 50, 56, 82, 145, 157, 168, 177, 178, 179, 183, 186, 188, 189, 200, 205, 219, 285, 290, 297, 305
tradicional, 117, 161, 172, 174, 177, 192
transformação, 48, 61, 72, 84, 85, 86, 87, 88, 94, 95, 102, 106, 132, 135, 199, 290, 304
transformação digital, 84, 85, 86, 87, 88, 94
transformações urbanas inclusivas, 130
transição, 64, 74, 76, 77, 78, 94, 111, 113, 168, 171, 192, 197, 199, 203, 204, 205, 206, 207
transporte, 44, 47, 74, 77, 83, 117, 146, 150, 163, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 194, 195, 200, 202, 204, 205, 286, 294
transporte público, 74, 170, 171, 175, 179, 181, 182, 184, 194, 195, 205
transporte sustentável, 194
transportes, 177, 178, 179, 180, 181, 185, 194

U

urbanismo tático, 132, 133
uso racional, 265, 266
uso sustentável, 45, 257
usuário, 161, 229, 235, 240, 311, 314

usuários, 118, 120, 123, 124, 131, 143, 145, 146, 151, 154, 160, 162, 163, 178, 186, 219, 228, 241, 242, 245, 266, 287, 288, 302, 303, 304, 307, 308

V

valor, 50, 61, 68, 69, 89, 122, 134, 146, 168, 171, 199, 203, 206, 258
valor econômico, 171
valor efetivo, 61
valor público, 89, 168, 199, 206
valores, 40, 46, 51, 55, 80, 89, 114, 289, 291
vegetação, 200, 268, 294
veículos, 74, 143, 151, 152, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 170, 171, 172, 174, 175, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 200, 201, 202, 204, 205
veículos motorizados, 170, 172, 178, 183, 184, 186, 187, 188, 200, 201, 205
via pública, 143, 145, 147, 160, 162
Via pública, 143
vias, 146, 174, 175, 177, 178
vibrante, 102, 104, 128, 168, 206
vida, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 47, 64, 81, 90, 91, 102, 104, 105, 108, 109, 113, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 131, 145, 148, 168, 171, 172, 186, 189, 190, 199, 200, 201, 203, 206, 225, 227, 236, 257, 260, 261, 263, 266, 269, 270, 284, 285, 286, 287, 288, 290, 291, 293, 294, 295, 297, 298, 299, 302, 304, 309
vida comunitária, 104, 293
vida social, 127, 148, 168, 200, 206, 290, 291
vitalidade urbana, 126, 129, 133, 154
viver, 54, 77, 85, 121, 123, 161, 197, 200, 203, 232, 291
vizinhança, 124, 311, 312
vocação, 160, 163
vulnerabilidade, 193, 294

Desenvolvimento Territorial Sustentável

UCDB

Patrocínio

CONFEA
Conselho Federal de Engenharia e Agronomia

CREA
Conselhos Regionais de Engenharia e Agronomia