



**A cocriação como foco para análise da participação cidadã
na mobilidade ativa**

Jailene Aparecida Vieira Lima

Mestranda, USP, Brasil

jailene@usp.br

ORCID 0009-0004-3989-7086

Sonia Paulino

Professora Doutora, USP, Brasil

sonia.paulino@usp.br

ORCID 0000-0002-2997-4082



A cocriação como foco para análise da participação cidadã na mobilidade ativa

RESUMO

Objetivo - Analisar a participação cidadã, por meio da cocriação de soluções para a mobilidade a pé.

Metodologia – Revisão da literatura (período 2019-2025) sobre inovação social em serviços públicos (ISSP) e cocriação aplicadas à mobilidade ativa/mobilidade a pé, com ênfase em Brasil/América Latina, com buscas nas bases Scopus e Web of Science.

Originalidade/relevância - Este artigo partiu do problema de compreender como a participação cidadã, com o foco na cocriação, contribui para a definição e implementação de soluções para a mobilidade a pé em cidades de países em desenvolvimento, particularmente em São Paulo e outras cidades da América Latina. Discute-se a tensão entre o caráter temporário do urbanismo tático e as condições de continuidade e estabilização requeridas pela inovação social em serviços públicos.

Resultados – A participação cidadã se manifesta como cocriação ao longo do ciclo da inovação social — diagnóstico, desenho, implementação e avaliação. Buscou-se sistematizar mecanismos/fatores que favorecem a transição de intervenções táticas para soluções permanentes: marcos regulatórios formais que convertam pilotos em política, capacidades e governança.

Contribuições teóricas/metodológicas - Análise da participação cidadã, por meio da cocriação de soluções para a mobilidade a pé na cidade de São Paulo, em diálogo com evidências recentes da América Latina.

Contribuições sociais e ambientais - Fornece subsídios para políticas públicas e práticas de cocriação que favoreçam a consolidação das iniciativas de mobilidade ativa.

PALAVRAS-CHAVE: Inovação Social. Cocriação. Mobilidade a pé. Urbanismo tático.

Co-creation as a lens to analyze citizen participation in active mobility

ABSTRACT

Objective – Analyze citizen participation through the co-creation of solutions for pedestrian mobility.

Methodology – Literature review (2019–2025) on social innovation in public services (ISSP) and co-creation applied to active/pedestrian mobility, with emphasis on Brazil/Latin America, using searches in Scopus and Web of Science.

Originality/Relevance – This article addresses how citizen participation—focusing on co-creation—contributes to the design and implementation of pedestrian-mobility solutions in cities in developing countries, particularly São Paulo and other Latin American cities. It discusses the tension between the temporary nature of tactical urbanism and the conditions of continuity and stabilization required by social innovation in public services.

Results – Citizen participation manifests as co-creation throughout the social-innovation cycle—diagnosis, design, implementation, and evaluation. We systematize mechanisms/factors that support the transition from tactical interventions to permanent solutions: formal regulatory frameworks that convert pilots into policy, organizational capacities, and governance arrangements.

Theoretical/Methodological Contributions – Analyzes citizen participation, via co-creation, in developing pedestrian-mobility solutions in São Paulo, in dialogue with recent evidence from Latin America.

Social and Environmental Contributions – Provides inputs for public policies and co-creation practices that foster the consolidation of active-mobility initiatives.

KEYWORDS: Social innovation. Co-creation. Pedestrian mobility. Tactical urbanism.



La cocreación como enfoque para analizar la participación ciudadana en la movilidad activa

RESUMEN

Objetivo – Analizar la participación ciudadana por medio de la cocreación de soluciones para la movilidad a pie.

Metodología – Revisión de la literatura (2019–2025) sobre innovación social en servicios públicos (ISSP) y cocreación aplicadas a la movilidad activa/a pie, con énfasis en Brasil/América Latina, a partir de búsquedas en Scopus y Web of Science.

Originalidad/Relevancia – El artículo aborda cómo la participación ciudadana—centrada en la cocreación—contribuye a la definición e implementación de soluciones de movilidad a pie en ciudades de países en desarrollo, en particular São Paulo y otras ciudades latinoamericanas. Se discute la tensión entre el carácter temporal del urbanismo táctico y las condiciones de continuidad y estabilización requeridas por la innovación social en servicios públicos.

Resultados – La participación ciudadana se manifiesta como cocreación a lo largo del ciclo de la innovación social—diagnóstico, diseño, implementación y evaluación. Se sistematizan mecanismos/factores que favorecen la transición de intervenciones tácticas a soluciones permanentes: marcos regulatorios formales que conviertan pilotos en política pública, capacidades organizacionales y arreglos de gobernanza.

Contribuciones Teóricas/Metodológicas – Analiza la participación ciudadana, por medio de la cocreación, en el desarrollo de soluciones de movilidad a pie en São Paulo, en diálogo con evidencias recientes de América Latina.

Contribuciones Sociales y Ambientales – Ofrece insumos para políticas públicas y prácticas de cocreación que favorezcan la institucionalización de las iniciativas de movilidad activa.

PALABRAS CLAVE: Innovación social. Cocreación. Movilidad a pie. Urbanismo táctico.



1 INTRODUÇÃO

No Brasil, a priorização histórica da infraestrutura viária automotiva e certos marcos regulatórios produziram assimetrias no uso do espaço e na mobilidade a pé, ao mesmo tempo em que se observaram processos de apropriação cidadã e reconfiguração de usos, notadamente em São Paulo (Bonduki, 2011; Cordeiro; Mello e Bastos, 2019; Cruz e Paulino, 2019; 2021; Cruz, Paulino e Gallouj, 2022; Santos e Santos, 2022). Esse pano de fundo reforça a relevância de arranjos multiagentes e da cocriação para enfrentar entraves de governança e fortalecer soluções de mobilidade a pé.

Historicamente, na cidade de São Paulo, o Plano de Avenidas (anos 1930–1960) consolidou a expansão do sistema viário e uma lógica pró-automóvel, cujos efeitos normativos e de investimento se prolongaram ao longo do século XX. No movimento de reequilíbrio, no plano federal a PNMU (Lei 12.587/2012) e, no plano municipal, o PDE (2014), o Estatuto do Pedestre (Lei 16.673/2017) e o arcabouço do Programa Ruas Abertas — Lei 16.607/2016, Decreto 57.086/2016, Portaria 226/2016 e Decreto 58.425/2018 — além dos instrumentos de transformação urbana no Centro (PIU/AIU SCE; Lei 17.844/2022), introduziram diretrizes de priorização da mobilidade a pé e de governança participativa, explicando a assimetria histórica e a posterior inflexão em direção a diretrizes de desenho e governança orientadas à mobilidade a pé.

A participação social no Brasil, particularmente em políticas públicas, tem um desenvolvimento histórico que reflete as transformações sociopolíticas do país. Na esteira do processo de redemocratização, houve significativa ampliação dos espaços institucionais para incorporação do cidadão nas decisões públicas, embora muitas vezes essas iniciativas se limitassem à validação de decisões já tomadas. O Estatuto da Cidade (2001) emerge como marco fundamental nessa trajetória, instituindo a participação social enquanto direito e ferramenta indispensável para a gestão democrática dos territórios urbanos.

O Urbanismo Tático (UT) assume um papel estratégico na promoção da participação social, funcionando como um instrumento para materializar a cocriação de espaços públicos que respondam diretamente às demandas e expectativas da população local. A prática envolve processos de mobilização comunitária, onde diferentes atores sociais se unem para pensar, planejar e executar intervenções, criando oportunidades para o fortalecimento da governança urbana democrática e para a construção coletiva do ambiente urbano. Esse tipo de intervenção tem se mostrado eficaz no empoderamento dos moradores e usuários dos espaços, permitindo um engajamento ativo que transcende a participação passiva, dando voz e protagonismo. Em experiências brasileiras, especialmente em municípios que adotaram práticas inovadoras, o urbanismo tático tem sido utilizado como ferramenta para revitalização de áreas degradadas, promoção da mobilidade ativa e melhoria dos espaços públicos, alinhando-se com políticas de desenvolvimento sustentável e inclusão social (Theodoro *et al.*, 2025).

Essas evoluções mostram como a participação cidadã tem sido plural, marcada por avanços institucionais e mobilizações independentes que consolidam práticas de inovação social e engajamento comunitário. Estudar essas conexões possibilita a compreensão do papel transformador da participação social em políticas públicas e na construção de cidades mais



democráticas e sustentáveis (Santos *et al.*, 2024).

Essas experiências locais — combinando urbanismo tático como laboratório de baixo custo e participação cidadã — aparecem com recorrência nos casos paulistano e de outras cidades da América Latina, articulando testes temporários a mudanças institucionais quando há integração com políticas públicas (Lydon *et al.*, 2016; Cruz e Paulino, 2019; 2021; Cruz, Paulino e Gallouj, 2022).

A priorização da mobilidade ativa, como caminhar e pedalar, é destacada na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (Brasil, 2012) como essencial para reduzir o uso de veículos motorizados nas cidades brasileiras. Essa prioridade é fundamentada na necessidade de reduzir emissões de gases de efeito estufa, alinhando-se às metas de mitigação das mudanças climáticas e à promoção de espaços urbanos mais inclusivos e saudáveis (IPCC, 2023). A PNMU prioriza modos sustentáveis de transporte, justificando essa escolha pela necessidade de reduzir a dependência de veículos motorizados e os impactos ambientais negativos decorrentes. De acordo com o IPCC (2023, AR6 Synthesis Report), o setor de transportes responde por cerca de 23% das emissões globais de CO₂ relacionadas à energia; aproximadamente 70% provêm do modal rodoviário. Esses números evidenciam a urgência de investir em alternativas que favoreçam os modos ativos de transporte, alinhando a mobilidade urbana à mitigação das mudanças climáticas.

De modo geral, a expansão urbana frequentemente caracteriza-se pela insuficiência de infraestruturas adequadas para a mobilidade a pé e a predominância de políticas rodoviárias que favorecem o uso do automóvel em detrimento dos espaços para pedestres. Diante desse cenário, surge a necessidade de explorar alternativas que promovam novas abordagens para a utilização do espaço público urbano, com foco nos serviços de mobilidade ativa como oportunidade de promover a melhoria da qualidade de vida, contribuindo para reduzir o congestionamento do tráfego, melhorar a qualidade do ar, promover estilos de vida mais saudáveis (Brownrigg-Gleeson *et al.*, 2023).

Nesse sentido, a inovação social (IS) no contexto dos serviços públicos representa uma abordagem dinâmica e evolutiva para enfrentar desafios sociais complexos, tais como a mobilidade urbana sustentável. Ela vai além de meras melhorias incrementais e se esforça para criar mudanças fundamentais na forma como os serviços públicos são projetados, entregues e vivenciados. Trata-se de promover novas soluções que não apenas aumentem a eficiência e a eficácia, mas também promovam a justiça social, a equidade e o bem-estar do cidadão, conforme destacado por vários autores (Eseonu, 2021; Ramadani *et al.*, 2020; Desmarchelier, Djellal e Gallouj, 2021).

Debates recentes enfatizam o caráter interdisciplinar e relacional da inovação social: não se trata apenas de novos artefatos, mas da reconfiguração das relações sociais e das formas de governança. Nessa perspectiva, a cocriação, o protagonismo comunitário e a corresponsabilidade entre governo, academia, sociedade civil e setor privado são condicionantes para alcançar impactos duradouros (Oliveira, 2025; Longato e Pereira, 2023). A participação cidadã aparece assim como componente estruturante do processo de inovação social, pois favorece a legitimação, a adequação local das soluções e a sustentabilidade política das intervenções.



No escopo da IS, a cocriação, entendida como o envolvimento de leigos (usuários, cidadãos, comunidades e organizações da sociedade civil) em processos de colaboração para definição de problemas, criação e implementação de soluções novas, pode desempenhar um papel crucial na superação de necessidades sociais (Torfing *et al.*, 2021). O conceito de cocriação em serviços públicos representa uma mudança significativa dos modelos tradicionais de prestação de serviços de cima para baixo. Ele enfatiza parcerias colaborativas entre organizações do setor público e cidadãos, envolvendo-os ativamente no design, entrega e avaliação de serviços públicos (Ansell e Torfing, 2021; Jukic, 2019). Essa abordagem reconhece a expertise inerente e os insights valiosos que os cidadãos possuem em relação às suas próprias necessidades e preferências (Cluley, 2020; Vestues *et al.*, 2020). Em vez de ver os cidadãos como destinatários passivos de serviços, a cocriação os posiciona como coprodutores ativos de valor público (Cluley e Radnor, 2023). Essa abordagem colaborativa visa melhorar a qualidade do serviço, aumentar o engajamento dos cidadãos e promover soluções inovadoras e eficazes para desafios públicos complexos (Torfing *et al.*, 2022).

Foram listadas no Quadro 1 as definições operacionais adotadas para inovação social em serviços públicos, cocriação, participação cidadã e urbanismo tático.

Quadro 1 – Principais Conceitos

Conceito	Definição	Autor de referência	Outros autores
Inovação social em serviços públicos (ISSP)	Mudanças sociais e institucionais em serviços públicos que geram valor público e bem-estar, indo além de eficiência, com arranjos em rede e aprendizagem.	Desmarchelier <i>et al.</i> (2021)	Cruz e Paulino; Gallouj (2022)
Cocriação (em serviços públicos)	Práticas colaborativas em que governo e cidadãos/OSC coproduzem valor nas etapas de diagnóstico–desenho–implementação–avaliação do serviço (codesign, coprodução, co inovação).	Ansell e Torfing (2021)	Cluley e Radnor (2023); Vestues <i>et al.</i> (2020); Jukic (2019); Cruz e Paulino (2019 e 2021)
Participação cidadã	Dispositivos/práticas que abrem decisão/execução para atores sociais, impactando legitimidade e institucionalização.	Stuchi e Paulino (2019)	Santos e Santos (2022); Lima e Fontgalland (2022); Florindo <i>et al.</i> (2024)
Mobilidade ativa / mobilidade a pé	Serviços e intervenções que priorizam deslocamentos a pé e usos pedonais do espaço público, integrando saúde, equidade e sustentabilidade.	PNMU (2012)	
Urbanismo tático	Abordagem experimental e participativa de baixo custo e curto prazo para testar soluções no espaço público, construir capital social e catalisar mudanças permanentes (especialmente na mobilidade a pé).	Lydon <i>et al.</i> (2016)	Cruz e Paulino (2019; 2021)

Fonte: Elaborado pelas autoras.

À luz da literatura sobre inovação social em serviços públicos, tratamos a participação cidadã a partir da cocriação, isto é, do envolvimento substantivo de coletivos, organizações da sociedade civil e usuários nas etapas de diagnóstico, desenho, implementação e avaliação de soluções para necessidades sociais. As evidências indicam que iniciativas de mobilidade a pé frequentemente emergem de práticas táticas e ativistas e, ao interagirem com o aparato público, podem institucionalizar-se por meio de rearranjos de governança, normas e rotinas



(com aprendizagem coletiva e coprodução de valor público) ou permanecer pontuais e frágeis quando tais condições não se consolidam (Cruz e Paulino, 2019; 2021; Cruz, Paulino e Gallouj, 2022).

Embora a inovação social em serviços públicos aplicada à mobilidade urbana seja menos consolidada do que no contexto europeu, ainda assim, há evidências no Brasil e na América Latina para analisar o caráter temporário do urbanismo tático e as condições de continuidade e estabilização requeridas pelas definições de inovação social em serviços públicos.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

Analisar a participação cidadã, por meio da cocriação de soluções para a mobilidade a pé.

2.2 Objetivos específicos

- I. Mapear, na literatura científica recente, como a participação cidadã em mobilidade ativa aparece e é operacionalizada como cocriação.
- II. Sistematizar mecanismos/fatores que favorecem (ou bloqueiam) a transição de intervenções táticas para soluções permanentes (arranjos de governança, instrumentos normativos, capacidades organizacionais, recursos e repertórios de participação).
- III. Comparar os achados com experiências latino-americanas recentes para identificar convergências e lacunas na institucionalização da mobilidade a pé.

3 METODOLOGIA

Conduziu-se uma revisão da literatura sobre inovação social em serviços públicos (ISSP) e cocriação aplicadas à mobilidade ativa/mobilidade a pé, com ênfase em Brasil/América Latina. Estudos sobre países desenvolvidos foram usados como apoio conceitual.

A revisão da literatura abrange artigos revisados pares. A busca-núcleo foi feita nas bases Scopus e Web of Science, usando os descritores em inglês, no período de 2019 a 2025, conforme o Quadro 2.

Quadro 2 – Termos de busca

Conceitos	Descritores	Scopus (número de artigos)	Web of Science (número de artigos)
Inovação social e cocriação	“social innovation” (Topic) AND “co-creation”(Topic)	215	197
Urbanismo tático	“tactical urbanism”	228	185

Fonte: Elaborado pelas autoras (2025).



Para a seleção das iniciativas excluíram-se duplicatas pelo DOI; e foi realizada busca por países da América Latina. Incluíram-se estudos que: (i) tratam de ISSP/cocriação e mobilidade a pé/ativa ou urbanismo tático com foco em pedestres; (ii) apresentam procedimentos participativos em qualquer etapa do ciclo do serviço (diagnóstico, desenho, implementação, avaliação); (iii) reportam evidência empírica (casos, dados, instrumentos) ou contribuição teórica aplicável à análise. Além das buscas em bases indexadas, para elevar a representatividade regional — recorte prioritário desta pesquisa — adicionamos trabalhos que tratam de contextos urbanos comparáveis. A partir da aplicação dos critérios de inclusão e exclusão, se obteve a seleção de final de sendo 35 artigos.

Para cada artigo selecionado extraiu-se: contexto (cidade/país); etapas de cocriação presentes (diagnóstico, desenho, implementação, avaliação); dispositivos participativos (oficinas, mapeamento participativo, pilotos etc.); evidências/indicadores (uso, segurança, ambiente, percepção); e mecanismos de institucionalização (normas/decisões, capacidades/governança, recursos, repertórios de participação). A síntese está no Quadro 3 e alimenta a discussão realizada na seção 4.4.

Para a comparação aprofundada, foram considerados casos que atendessem simultaneamente a relevância temática (mobilidade a pé com cocriação), informação suficiente para identificar etapas do ciclo do serviço e mecanismos de institucionalização com recorte regional em Brasil/América Latina.

4 RESULTADOS

4.1 Inovação social em serviços públicos

A inovação social é um conceito central para enfrentar desafios complexos da sociedade, como desigualdade, mudanças climáticas e exclusão social. Segundo Perikangas *et al.* (2024), a inovação social é definida como o processo de criação de novas soluções para problemas sociais por meio de métodos que envolvem cocriação e colaboração entre diversos atores sociais, incluindo o setor público, privado e organizações não governamentais (ONGs). Isso permite que as soluções se adaptem melhor às necessidades das comunidades. Ao reunir diversas perspectivas e conhecimentos, a cocriação promove um senso de propriedade compartilhada e aumenta a probabilidade de desenvolver soluções que sejam verdadeiramente responsivas às necessidades da comunidade (Eseonu, 2021; Ramadani *et al.*, 2020). Sørensen e Torfing *et al.* (2015).

Trata-se da implantação de novas ideias, serviços ou modelos para atender às necessidades sociais, melhorando a qualidade de vida das comunidades e indivíduos. É caracterizada por seu foco em criar valor público, em vez de lucro, com o objetivo de promover a justiça social e a sustentabilidade ambiental. A inovação social pode ocorrer tanto no setor público quanto no privado, desde que o objetivo seja de interesse geral coletivo, no entanto, a inovação realizada pelo serviço público será sempre social. O conceito de valor público refere-se à geração de bens e serviços voltados ao interesse coletivo, tendo como propósito central a melhoria da qualidade de vida individual e comunitária, a promoção da justiça social e a



preservação ambiental. Nesse sentido, a inovação social se distingue da lógica de mercado tradicional, pois não busca a maximização do lucro, mas sim a criação de valor de interesse geral. Assim, entende-se que a inovação social é, por natureza, uma forma de inovação pública — independentemente do setor em que ocorre — uma vez que produz impactos voltados ao bem comum (Desmarchelier, Djellal e Gallouj, 2021).

Na ISSP, o envolvimento do cidadão é componente estruturante quando compreendido como participação ativa no ciclo do serviço — do diagnóstico ao desenho, implementação e avaliação — em arranjos colaborativos que visam valor público (bem-estar, equidade, sustentabilidade). Essa centralidade decorre do reconhecimento da expertise situada dos usuários/coletivos e da capacidade da participação de qualificar, legitimar e tornar efetivas as soluções (Desmarchelier, Djellal e Gallouj, 2021).

Diversas estruturas conceituais foram desenvolvidas para orientar iniciativas de inovação social (Ramadani *et al.*, 2020; Desmarchelier *et al.*, 2021; Eseonu, 2021) e para entender a dinâmica complexa da inovação social. Elas geralmente enfatizam a importância de entender o contexto social, envolver as partes interessadas de forma eficaz e desenvolver soluções sustentáveis. Apesar do crescente corpo de pesquisas sobre inovação social, lacunas significativas de conhecimento permanecem. Mais pesquisas são necessárias para desenvolver estruturas mais robustas para entender e medir o impacto da inovação social, explorar as condições específicas que promovem a implementação bem-sucedida em diversos contextos e desenvolver estratégias eficazes para ampliar e sustentar inovações (Ramadani *et al.*, 2020; Desmarchelier *et al.*, 2021; Eseonu, 2021).

Tanto a inovação social quanto a inovação em serviços públicos envolvem a cocriação de valor entre governos, ONGs, cidadãos e empresas. Isso vai além de simplesmente consultar os cidadãos; requer envolvê-los ativamente no design, implementação e avaliação de serviços públicos. Merlin-Brogniart (2024) discute o papel das redes multiatores, incluindo cidadãos, na condução da inovação social dentro dos serviços públicos. Sørensen e Torfing (2015) enfatizam a importância da colaboração e da nova governança pública na condução da inovação pública, que muitas vezes se sobrepõe à inovação social.

No recorte latino-americano, verifica-se inovação social em serviços públicos (ISSP) associada a processos cocriativos, o que demonstra a aplicabilidade do conceito em países em desenvolvimento. Em São Paulo, análises de três iniciativas (Zona de Velocidade Reduzida, Rotas Seguras para a Escola e Ruas Completas) descrevem oficinas, painéis interativos e intervenções táticas como dispositivos de cocriação entre poder público, Organizações da Sociedade Civil (OSCs) e comunidades, com efeitos de reapropriação do espaço e aprendizagem institucional — ainda que com barreiras de financiamento e normativas (Cruz e Paulino, 2019; Cruz e Paulino, 2020; Stuchi, Paulino e Gallouj, 2022; Cruz *et al.*, 2022). Essas evidências, somadas a outras iniciativas na Colômbia (Padilla-Llano, Reyes-Schade e Tapias-Martinez, 2025), no Equador em escola (Abad, Ramírez, Astudillo, 2024), parque (Corrales, 2022), laboratórios itinerantes (Ríos-Mantilla, 2022), em campos universitários no Brasil (Stuchi *et al.*, 2025) e na Argentina (Gargantini, 2019), reforçam que ISSP e cocriação não são exclusivos de contextos europeus/norte americanos.



4.2 Inovação social e mobilidade ativa

A mobilidade ativa é um campo privilegiado para inovação social em serviços públicos (ISSP) porque permite experimentar soluções de baixo custo e alta reversibilidade, envolvendo usuários em todo o ciclo diagnóstico → desenho → implementação → avaliação, o que reduz riscos, amplia legitimidade e produz aprendizado institucional (Cruz e Paulino, 2019; 2020; Cruz, Paulino e Gallouj, 2022; Stuchi *et al.*, 2025). Os co-benefícios mensuráveis — segurança viária, saúde, vitalidade local e ambiente — viabilizam avaliações antes/depois e sustentam decisões de escalonamento (Abad, Ramírez e Astudillo, 2024).

As evidências latino-americanas reforçam esse papel. Em São Paulo, OSCs e órgãos públicos coproduzem pilotos táticos (acalmamento, travessias, alargamento de calçadas) com métodos de avaliação que apoiam a consolidação de soluções (Cruz e Paulino, 2019; 2020; Cruz, Paulino e Gallouj, 2022). Em campi brasileiros, living labs articulam oficinas, dados espaciais e complete streets para qualificar conexões pedonais e a governança do território (Stuchi *et al.*, 2025). Em Cuenca, intervenções no entorno escolar foram acompanhadas por monitoramento ambiental (qualidade do ar) para orientar ajustes (Abad, Ramírez e Astudillo, 2024). Em Barranquilla, a cocriação de instalação efêmera ativou sociabilidades e gerou lições de continuidade (Padilla-Llano, Reyes-Schade e Tapias-Martínez, 2025). Em Latacunga, o Wayfinder estruturou diagnóstico e diretrizes cocriadas para ações de curto prazo (Corrales, 2022). Em Quito, os Laboratórios Itinerantes de Urbanismo Tático (LIUTs) articularam formação, participação e justiça espacial em múltiplas edições (Ríos-Mantilla, 2022). Em Córdoba, o urbanismo social/tático atuou em contextos de insegurança e informalidade, usando esporte e lazer como vetores cívicos (Gargantini, 2019).

4.3 Relação entre inovação social, cocriação e participação cidadã

Na literatura analisada, a participação cidadã se manifesta como cocriação ao longo do ciclo da inovação social, conforme resumido no Quadro 3. A comparação dos casos mostra que a cocriação se distribui ao longo de quatro etapas — diagnóstico, desenho, implementação e avaliação, considerando que nem todas as etapas da cocriação ganham a mesma ênfase em todo lugar/tempo: algumas cidades concentram esforço em diagnóstico/codesign, outras em implementação rápida, e outras em avaliação/institucionalização.



Quadro 3 – Participação cidadã como cocriação na literatura (síntese por etapas)

Local/Estudo	Etapas de cocriação			
	Diagnóstico (participação)	Desenho (codesign)	Implementação (coprodução)	Avaliação / Equidade / Aprendizagem
Brasil - SP – Zonas 40 (Santana; São Miguel Paulista) e Rua Completa Joel Carlos Borges (Cruz e Paulino, 2019; Cruz e Paulino, 2020; Stuchi, Paulino e Gallouj, 2022; Cruz <i>et al.</i> , 2022)	Mapeamento de iniciativas e atores; OD/emit.; leitura urbana; entrevistas e oficinas com usuários e órgãos públicos	Codesenho de serviços/ arranjos e geometrias: redução de velocidade, alargamento de calçadas, travessias	Intervenções táticas temporárias (testes) seguidas de ajustes e, quando possível, consolidação/perm anência; operação conjunta com secretarias	Auditorias e leituras de campo; entrevistas; inspeções técnicas; propensity score matching; análise de aceitação e reapropriação do espaço
Colombia - Urbanismo tático e arquitetura efêmera na orla [Playa de Puerto Mocho] (Padilla-Llano, Reyes-Schade e Tapias-Martinez, 2025)	Leitura situacional da orla; identificação de déficits de encontro/ sociabilidade	Cocriação de intervenção efêmera (acupuntura urbana) com atores locais	Instalação efêmera + programação para ativar o espaço	Observação de uso/impacto; lições para etapas futuras
Equador – Urbanismo tático em entorno escolar e qualidade do ar (Abad, Ramírez, Astudillo, 2024)	Levantamento de poluição/ruído no entorno escolar (linha de base)	Planejamento de contramedidas táticas com socialização	Intervenções de urbanismo tático no entorno escolar	Monitoramento antes/depois da qualidade do ar
Equador - Urbanismo tático em parque urbano (Corrales, 2022)	Diagnóstico Wayfinder (socioecológico) com usuários do parque	Cocriação de diretrizes/ideias para apropriação do parque	Carteira de ações táticas de curto prazo	Validação qualitativa e viabilidade de execução
Equador - LIUTS – Laboratórios Itinerantes de Urbanismo Tático (Ríos-Mantilla, 2022)	Reconhecimento de capacidades e conflitos no bairro Lucha de los Pobres	Laboratórios itinerantes para co-criação de soluções de bairro	Seis edições de ações táticas (2016–2018)	Apropriação cidadã/justiça espacial (evidências qualitativas)
Brasil - Campus caminhável (Stuchi <i>et al.</i> , 2025)	Leitura GIS, relatórios e registros de oficinas; identificação de gaps pedonais/ciclovitários	Oficinas/living-l ab; desenho iterativo de complete streets no campus	Pilotos de urbanismo tático nas conexões pedonais	Reflexões qualitativas sobre caminhabilidade e governança
Argentina - Urbanismo tático em áreas vulneráveis (Gargantini, 2019)	Segregação/ insegurança; perda de espaços públicos	Ferramentas de gestão e projeto (urbanismo social/tático)	Ações comunitárias em esporte/lazer como vetores	Modelo proposto e análise de efeitos

Fonte: Elaborado pelas autoras (2025).

No diagnóstico, destacam-se oficinas, leituras comunitárias do território e mapeamentos participativos; em São Paulo, OSCs como Cidadeapé, Corrida Amiga e SampaPé! estruturam escutas e levantamentos de problemas/prioridades dos pedestres, funcionando como ponte entre comunidades e Estado.

No desenho, os casos convergem para codesign de soluções de baixo custo e rápida



execução (por exemplo, acalmamento, redesenho de travessias e rotas seguras em entornos escolares); em Cuenca (Equador), as soluções táticas derivam de socializações com a comunidade escolar e de medições ambientais que orientam a escolha de dispositivos e áreas de intervenção (Abad *et al.*, 2024). A implementação ocorre como coprodução: instalações efêmeras e mutirões ativam o espaço público — vide a Biblio-TK em Barranquilla, elaborada e montada com os moradores como “acupuntura urbana” para reapropriar a orla de Puerto Mocho (Reyes Schade *et al.*, 2025).

Na avaliação/aprendizagem, os estudos latino-americanos combinam devolutivas qualitativas com métricas simples: em Cuenca, após as intervenções escolares, mediu-se queda de ~30% nas partículas sedimentáveis ainda que sem redução expressiva de ruído, oferecendo insumos para iteração do desenho; em Campinas, o campus/living lab da UNICAMP integra oficinas e sessões participativas para refinar projetos de Ruas Completas e caminhar, com ênfase em coordenação entre atores e governança do território do conhecimento, reforçando o papel de políticas integradas e da comparação entre metrópoles para orientar prioridades de participação e desenho de serviços.

A literatura evidencia que a participação cidadã se manifesta como cocriação ao longo de todo o ciclo da IS — diagnóstico, desenho, implementação e avaliação, mas a ênfase relativa em cada etapa varia conforme o contexto: onde há marcos e equipes consolidados (São Paulo), o processo tende a ser desenho/implementação-intensivo com monitoramento progressivo; em situações de maior risco local (entornos escolares em Cuenca) ganham peso o diagnóstico participativo e as medições para orientar desenhos de baixo custo. Essas iniciativas apoiam o objetivo do artigo que busca analisar a cocriação como foco para análise da participação cidadã na mobilidade ativa permitindo identificar mecanismos (e não apenas descrever fenômenos) que explicam como processos participativos e de cocriação se traduzem, ou não, em institucionalização de soluções de mobilidade a pé em contextos latino-americanos.

4.4 Transição de intervenções táticas para soluções permanentes

Em continuidade à síntese das etapas na cocriação apresentadas no Quadro 3 (diagnóstico → desenho → implementação → avaliação) e em diálogo com os objetivos específicos II–III, esta seção discute como e em que condições intervenções táticas se convertem (ou não) em soluções permanentes, com base nos casos sistematizados. Intervenções táticas são ações urbanas rápidas, experimentais e de baixo custo, empregadas para reconfigurar o espaço público, estimular a mobilidade a pé e testar ajustes de desenho no ambiente construído. Nos contextos analisado, as iniciativas combinam escuta e leitura comunitária do território, codesign de soluções simples (acalmamento, travessias, rotas seguras), coprodução em mutirões/instalações efêmeras e devolutivas com base em percepções e dados de uso. Ao mesmo tempo, enfrentam desafios de legitimação jurídica e institucional, que limitam escala e durabilidade quando não há lastro regulatório e arranjos de gestão estáveis (Riondet-Costa *et al.*, 2018; Tavares e Medeiros, 2020).

A passagem do tático ao permanente depende de um conjunto articulado de fatores (Figura 1). Em primeiro lugar, decisão/lastro normativo e envolvimento institucional (leis,

decretos, portarias, diretrizes e rotinas internas) são decisivos para estabilizar o que foi testado; em São Paulo, por exemplo, o debate e a prática em torno de Zona de Velocidade Reduzida, Rotas Seguras para a Escola e Ruas Completas mostram como pilotos cocriados podem ganhar programáticas quando ancorados por regras e procedimentos (Stuchi *et al.*, 2022; Florindo *et al.*, 2024). Em segundo lugar, a mobilização comunitária contínua — frequentemente mediada por OSCs — sustenta legitimidade e ajustes finos; em Barranquilla, intervenções efêmeras e programação cultural ativaram a orla (Padilla-Llano *et al.*, 2025); em Latacunga, o Wayfinder guiou diretrizes e ações táticas de curto prazo (Corrales, 2022); em Quito, os LIUTS articularam formação, participação e reapropriação do território (Ríos-Mantilla, 2022). Em terceiro lugar, recursos e capacidades organizacionais (orçamento, equipes, coordenação intersetorial, rotinas de operação e manutenção) condicionam a continuidade: em Barranquilla, a intervenção Biblio-TK evidencia ganhos de reapropriação do espaço, mas também os limites de manutenção sem arranjos formais e orçamento (Reyes Schade *et al.*, 2025); em Cuenca, a medição antes/depois (ambiental e de uso) oferece base técnica para replicar e ajustar intervenções escolares (Abad *et al.*, 2024); em Campinas, a governança tipo living lab sustenta ciclos de teste—ajuste—escala em propostas de Ruas Completas no território de conhecimento (Stuchi *et al.*, 2025). Em suma, ausência de marcos e financiamento fragiliza a perenização, enquanto apoio público, parcerias com o terceiro setor e coalizões multiautores favorecem a consolidação (Tavares e Medeiros, 2020; Sadé, 2024).

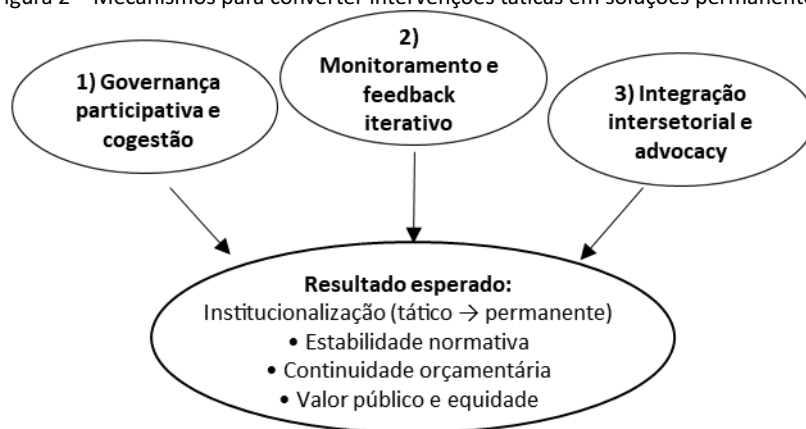
Figura 1 – Conjunto articulado de fatores

Decisão/lastro normativo e envolvimento institucional	Mobilização comunitária contínua	Recursos e capacidades organizacionais
<ul style="list-style-type: none">• Leis, decretos, portarias• Diretrizes e rotinas internas• Responsáveis e prazos definidos	<ul style="list-style-type: none">• OSCs como mediadoras• Repertórios participativos (oficinas, mapas)• Devolutivas e ajustes finos	<ul style="list-style-type: none">• Orçamento e manutenção• Equipes e coordenação intersetorial• Procedimentos e monitoramento

Fonte: Elaborado pelas autoras (2025).

Do ponto de vista organizacional, três mecanismos aparecem de forma recorrente nos casos estudados: (i) governança participativa/cogestão e papéis claros entre órgãos, OSCs e comunidades; (ii) monitoramento e feedback iterativo (combinando evidências qualitativas e métricas simples de uso/ambiente) para orientar redesenhos e decisões; (iii) integração intersetorial e *advocacy* para incorporar as inovações em agendas, orçamentos e planos, conforme a Figura 2. Esses mecanismos suportam aprendizagem contínua e adaptabilidade, condições para que intervenções táticas deixem de ser apenas demonstrações e passem a compor a governança urbana de forma estável (Santos *et al.*, 2024; Machado *et al.*, 2023).

Figura 2 – Mecanismos para converter intervenções táticas em soluções permanentes



Fonte: Elaborado pelas autoras (2025).

Em síntese, a institucionalização do tático ao permanente depende de diversos mecanismos como marcos regulatórios formais que convertam pilotos em política (Cruz; Paulino; Gallouj, 2022), capacidades e governança para sustentar ciclos de teste–ajuste–escala (Stuchi *et al.*, 2025) e o monitoramento/aprendizagem que fortalecem decisões.

5 CONCLUSÃO

Este artigo partiu do problema de compreender como a participação cidadã, com o foco na análise da cocriação, contribui na introdução de soluções para a mobilidade a pé em cidades de países em desenvolvimento, especialmente em São Paulo, em diálogo com experiências de outras cidades da América Latina. Ao combinar revisão da literatura com procedimentos metodológicos que permitem identificar etapas da cocriação e mecanismos de institucionalização, o estudo oferece lentes para observar processos que, com frequência, permanecem invisíveis em leituras exclusivamente normativas ou estatísticas.

Em primeiro lugar, o trabalho desloca o centro de gravidade do debate sobre inovação social em serviços públicos (ISSP) — comumente ancorado em experiências europeias e norte-americanas — para contextos latino-americanos, demonstrando aplicabilidade conceitual e operacional em São Paulo. Em segundo lugar, propõe uma operacionalização fina da cocriação ao longo do ciclo da inovação social (diagnóstico, desenho, implementação e avaliação), oferecendo instrumentos de observação e categorias analíticas que podem ser replicados em outras cidades. Em terceiro lugar, sistematiza mecanismos de transição do tático ao permanente — articulação normativa/decisória, capacidades organizacionais/governança, recursos e repertórios de participação —, contribuindo para um quadro explicativo de institucionalização de intervenções. Por fim, ao comparar achados locais com evidências latino-americanas, o artigo explicita convergências (papel do urbanismo tático como laboratório público, centralidade de OSCs na mediação) e lacunas (monitoramento, orçamento plurianual, critérios de equidade territorial), ampliando a agenda de pesquisa e de gestão pública.

A literatura e os documentos analisados indicam que a participação cidadã se expressa como cocriação em todas as etapas do ciclo, mas com maior densidade em diagnóstico (oficinas,



mapeamentos participativos) e implementação (pilotos/urbanismo tático); desenho e avaliação aparecem, em geral, menos formalizados, o que ajuda a explicar dificuldades de continuidade. Observa-se o papel estruturante das OSCs como ponte entre comunidades e Estado, organizando repertórios participativos, armazenando memória dos processos e sustentando pautas para além de ciclos políticos. O urbanismo tático emerge como dispositivo de baixo custo e alto valor demonstrativo, capaz de produzir aprendizagem coletiva, legitimação pública e evidências para decisão; porém, por si só, não garante inovação social contínua. A passagem do tático ao permanente depende da convergência entre: (i) decisão normativa (lei, decreto, portaria) que estabiliza o que foi testado; (ii) capacidades e rotinas dentro da administração (coordenação intersetorial, equipes, procedimentos); (iii) recursos (orçamento dedicado, manutenção) e (iv) repertórios de participação que mantêm apoio social e ajuste fino das soluções.

Em síntese, o artigo contribui ao propor uma abordagem — sensível a processos, atores e mecanismos — que aproxima teoria e prática de ISSP e cocriação em mobilidade ativa. Entretanto, a investigação documental revela um problema central: nem todo engajamento que se expressa por intervenções táticas se converte automaticamente em inovação social contínua. A transição do tático para o permanente depende de mecanismos documentados — formalizações administrativas, apoio econômico local, e incorporação simbólica pela cidade. Recomenda-se que estudos futuros combinem este enfoque documental com entrevistas e oficinas para apreender intenções e sentidos dos atores, sobretudo quando o objetivo for subsidiar políticas de replicabilidade das iniciativas.



REFERÊNCIAS

- ABAD, P.; RAMÍREZ, D.; ASTUDILLO, A. L. Calidad del aire ambiente en entornos escolares con intervenciones de urbanismo táctico en Cuenca, Ecuador. **Revista Politécnica**, v. 54, n. 2, p. 65-74, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.33333/rp.vol54n2.06>. Acesso em: 28 set. 2025.
- ANSELL, C.; TORFING, J. **Co-creation: the new kid on the block in public governance**. Bristol: Policy Press, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1332/030557321X16115951196045>. Acesso em: 24 ago. 2025.
- BELL, R.; MULLINS, P. D.; HERD, E. Co-creating solutions to local mobility and transport challenges for the enhancement of health and wellbeing in an area of socioeconomic disadvantage. **Journal of Transport & Health**, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101734>. Acesso em: 20 abr. 2025.
- BONDUKI, Nabil. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. **Estudos Avançados**, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142011000100003>. Acesso em: 20 abr. 2025.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 14 set. 2025.
- BROWNRIGG-GLEESON, M. L.; MONZÓN, A.; CORTEZ, A. Reasons to pedestrianise urban centres: impact analysis on mobility habits, liveability and economic activities. **Sustainability**, v. 15, n. 23, p. 16472, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su152316472>. Acesso em: 24 ago. 2025.
- CLULEY, V.; PARKER, S.; RADNOR, Z. J. Public value for all? Considering the parameters of public value co-creation. **Public Money & Management**, v. 43, n. 1, p. 1-7, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09540962.2022.2140900>. Acesso em: 24 ago. 2025.
- CLULEY, V.; RADNOR, Z. Rethinking co-creation: the fluid and relational process of value co-creation in public service organizations. **Public Money & Management**, v. 40, n. 7, p. 513-522, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09540962.2020.1719672>. Acesso em: 24 ago. 2025.
- CORDEIRO, A. T.; MELLO, S. C. B.; BASTOS, A. F. S. Aqui é a nossa praia! Apropriação e uso da avenida paulista no contexto de políticas de desenvolvimento urbano. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180104>. Acesso em: 21 nov. 2024.
- CORRALES, E. P. C. Appropriation of public space: combining the Wayfinder methodology and tactical urbanism in a park in the city of Latacunga. **Entorno Geográfico**, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.25100/eg.v0i24.12307>. Acesso em: 5 out. 2025.
- CRUZ, Sara; PAULINO, Sonia Regina. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20190026>. Acesso em: 20 abr. 2025.
- CRUZ, Sara S.; PAULINO, Sonia Regina. Urban commons in active mobility experiences. **International Journal of the Commons**, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5334/ijc.1018>. Acesso em: 5 out. 2025.
- CRUZ, Sara; PAULINO, Sonia Regina. Experiences of innovation in public services for sustainable urban mobility. **Journal of Urban Management**, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jum.2021.10.003>. Acesso em: 16 fev. 2025.
- CRUZ, Sara; PAULINO, Sonia Regina; GALLOUJ, Faïz. Social innovation in active mobility public services in the megacity of São Paulo. **Sustainability**, v. 14, n. 19, p. 11834, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su141911834>. Acesso em: 24 ago. 2025.
- DESMARCHELIER, B.; DJELLAL, F.; GALLOUJ, F. Which innovation regime for public service innovation networks for social innovation (PSINIS)? Lessons from a European cases database. **Research Policy**, v. 50, n. 5, p. 104341, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.respol.2021.104341>. Acesso em: 24 ago. 2025.



ESEONU, T. Co-creation as social innovation: including hard-to-reach groups in public service delivery. **Public Money & Management**, v. 41, n. 3, p. 198-207, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09540962.2021.1981057>. Acesso em: 24 ago. 2025.

FLORINDO, A. A.; PAULA, T. V. F. D.; ANDRADE, D. R.; SARTI, F. M.; MOTA, J.; SANTOS, M. P.; KNEBEL, M. T. G.; JÚNIOR, R. D. S. W.; GARCIA, L. M. T. Como melhorar a mobilidade ativa em São Paulo, Brasil. Inquérito com lideranças de organizações não governamentais e com gestores públicos e privados. **Escola Nacional de Saúde Pública, Fundação Oswaldo Cruz**, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0102-311xpt117323>. Acesso em: 20 abr. 2025.

GARGANTINI, D. M. Estrategias de integración urbana en contextos de informalidad y avance de la inseguridad. **Revista INVI**, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.4067/S0718-83582019000300105>. Acesso em: 5 out. 2025.

INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE (IPCC). **Climate Change 2023: Synthesis Report**. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the IPCC. [Core Writing Team: H. Lee; J. Romero (Eds.)]. Geneva: IPCC, 2023. DOI: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647. Disponível em: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/>. Acesso em: 14 set. 2025.

JUKIC, T.; PEVCIN, P.; BENINA, J.; DEMAN, M.; VRBEK, S. Collaborative innovation in public administration: theoretical background and research trends of co-production and co-creation. **Administrative Sciences**, v. 9, n. 4, p. 90, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/admsci9040090>. Acesso em: 24 ago. 2025.

LONGATO, D. F. F.; PEREIRA, R. D. S. Desenvolvimento local a partir do uso do conceito de placemaking em destinos turísticos inteligentes para que se tornem participativos. **Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista**, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.17271/1980082719520234373>. Acesso em: 24 ago. 2025.

LYDON, Mike; GARCIA, Anthony. **Tactical Urbanism: Short-Term Action for Long-Term Change**. Vol. 2. The Street Plans Collaborative, 2016.

MACHADO, F. V.; RECH, C. M.; PINTO, R. S.; ROMO, W.; MATIAS, M. M. M.; FREITAS, G. C. D.; KUJAWA, H. Mapeamento temático e tendências conceituais dos estudos sobre a participação social em saúde na América. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.11144/javeriana.rgps22.mttc>. Acesso em: 24 ago. 2025.

MERLIN-BROGNIART, C. Social innovation networks and territorial dynamics. **Management International**, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.59876/a-ekpe-3y02>. Acesso em: 24 ago. 2025.

OLIVEIRA, J. A. S. S. A relevância do pensamento Furtadiano na formação de cidadãos engajados no controle social e na sustentabilidade: uma análise crítica para os desafios do século XXI. **Revista Políticas Públicas e Cidades**, [S. l.], v. 14, n. 3, p. e1967, 2025. DOI: 10.23900/2359-1552v14n3-48-2025. Disponível em: <https://journalppc.com/RPPC/article/view/1967>. Acesso em: 17 set. 2025.

PADILLA-LLANO, S.; REYES-SCHADE, E.; TAPIAS-MARTÍNEZ, J. Acciones por el cambio: intervenciones espaciales de urbanismo táctico y arquitectura efímera para provocar procesos de transformación urbana. Caso Playa de Puerto Mocho, Barranquilla (Colombia). **Módulo Arquitectura – CUC**, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.34.1.2025.05>. Acesso em: 5 out. 2025.

PERIKANGAS, S.; KOSTILAINEN, H.; KAINULAINEN, S. Co-production of social innovations and enabling ecosystems for social enterprises. **International Journal of Public Sector Management**. Advance online publication, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/IJPSM-04-2023-0111>. Acesso em: 24 ago. 2025.

RAMADANI, V.; ANGGADWITA, G.; WELSH, D.; PERMATASARI, A. Social innovation in public sector services. **International Journal of Public Sector Performance Management**, v. 6, n. 2, p. 129-151, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1504/IJSPM.2020.10029953>. Acesso em: 24 ago. 2025.

RIONDET-COSTA, D. R. T.; BOTEZELLI, L.; FARIAS, O. L. M. D.; DUPAS, F. A. Análise da participação social em conselhos de unidades de conservação em países da América do Sul. **Revista Gestão e Sustentabilidade Ambiental**, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.19177/RGSA.V7E4201866-87>. Acesso em: 24 ago. 2025.

RÍOS-MANTILLA, R. S. Laboratorios Itinerantes de Urbanismo Táctico (LIUTS) en la "Lucha de los Pobres" en Quito, Ecuador. **Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales (CyTET)**, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.37230/CyTET.2022.214.12>. Acesso em: 5 out. 2025.



RÍOS-MANTILLA, R. S.; TROVATO, G.; MUÑOZ-PARRA, C. H. Towards a more sustainable and responsible architectural training: Tactical Urbanism Lab in Quito. **AUS – Arquitetura / Urbanismo / Sustentabilidad**, 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.4206/AUS.2023.N34-03>. Acesso em: 5 out. 2025.

SADÉ, P. M. C. Desenvolvimento de competências em saúde pública: percepção de profissionais-gestores sobre efeitos de curso na modalidade distância. 2024. Disponível em: <https://doi.org/10.36367/ntqr.20.2.2024.e966>. Acesso em: 24 ago. 2025.

SAID, M.; BIEHL, A.; STATHOPOULOS, A. Interdependence in active mobility adoption: joint modeling and motivational spillover in walking, cycling and bike-sharing. **Transportation**, v. 48, n. 4, p. 1885-1906, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/15568318.2021.1885769>. Acesso em: 24 ago. 2025.

SANTOS, Juliana Luiza de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Furtado. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista Direito da Cidade**, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.12957/rdc.2022.52895>. Acesso em: 17 nov. 2024.

SANTOS, Matheus Miranda dos et al. A EFICÁCIA DAS INTERVENÇÕES DE SAÚDE PÚBLICA: AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS E POLÍTICAS. **Periódicos Brasil. Pesquisa Científica**, Macapá, Brasil, v. 3, n. 2, p. 94–110, 2024. DOI: 10.36557/pbpc.v3i2.54. Disponível em: <https://periodicosbrasil.emnuvens.com.br/revista/article/view/54>. Acesso em: 24 ago. 2025.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2014. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal nº 12.587/2012. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Portaria nº 226, de 24 de junho de 2016. Constitui o Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-226-de-24-de-junho-de-2016>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.607, de 29 de dezembro de 2016. Institui o Programa Ruas Abertas no âmbito do Município de São Paulo. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2016. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16607-de-29-de-dezembro-de-2016>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017. Institui o Estatuto do Pedestre no Município de São Paulo. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16673-de-13-de-junho-de-2017>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Decreto nº 58.425, de 17 de setembro de 2018. Transfere a coordenação do Comitê Intersectorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer e altera o Decreto nº 57.086/2016. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2018. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58425-de-17-de-setembro-de-2018>. Acesso em: 14 set. 2025.

SÃO PAULO (Município). Lei nº 17.844, de 14 de setembro de 2022. Aprova o Projeto de Intervenção Urbana Setor Central – PIU-SCE, institui e regulamenta a Área de Intervenção Urbana do Setor Central – AIU-SCE e dá outras providências. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 2022. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-17844-de-14-de-setembro-de-2022>. Acesso em: 14 set. 2025.

SOFIANTI, E.; JUBAEDAH, E.; ABDULLAH, S. Building sustainability of public service innovation in Bandung City, West Java, Indonesia. In: **PROCEEDINGS OF THE 2021 INTERNATIONAL CONFERENCE ON SUSTAINABLE ENGINEERING AND APPLICATIONS**, 2021. **Anais [...]**. 2021. p. 45-53. Disponível em: <https://doi.org/10.2991/assehr.k.210629.005>. Acesso em: 24 ago. 2025.



SØRENSEN, E.; TORFING, J. Enhancing public innovation through collaboration, leadership and new public governance. In: HAXELTINE, A.; WOLFE, F. (Eds.). **New frontiers in social innovation research**. London: Palgrave Macmillan, 2015. p. 85-102. Disponível em: https://doi.org/10.1057/9781137506801_8. Acesso em: 24 ago. 2025.

STUCHI, Sara; PAULINO, Sonia Regina. Social innovation in active mobility public services in the megacity of São Paulo. **Sustainability**, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su141911834>. Acesso em: 5 out. 2025.

STUCHI, Sara; NORONHA, Marina; DALBELO, Tiago; BARDINI, Vivian; EMILIANO, William; BENAVENTE CANTERAS, Fernanda; VERSINO, Mariana. Promoting walkable campuses: tactical urbanism and complete streets in Brazilian knowledge territories. **Cities & Health**, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/23748834.2025.2531674>. Acesso em: 5 out. 2025.

TAVARES, Francinete Brito; MEDEIROS, Mariana. Políticas públicas e participação social: uma análise voltada ao Colegiado de Desenvolvimento Territorial do Baixo Tocantins-PA. **Redes**, v. 25, p. 1628-1651, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.17058/redes.v25i4.14775>. Acesso em: 14 set. 2025.

THEODORO, L. A. V.; VILLELA, L. E.; CELESTINO, E. A.; HOCHSTÄTTER, I. F. Tecnologias sociais e desenvolvimento territorial: análise fofa na baía da Ilha Grande. **Interação**, 2025. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/2357797590280>. Acesso em: 24 ago. 2025.

TORFING, J.; FARLIE, E.; JUKIC, T.; ONGARO, E. A theoretical framework for studying the co-creation of innovative solutions and public value. **Public Management Review**, v. 23, n. 4, p. 540-560, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/14719037.2021.1890653>. Acesso em: 24 ago. 2025.

TORFING, J.; SØRENSEN, E.; BREIMO, J. P. When Norway met co-creation: the import, diffusion, and onboarding of a magic concept in public administration. **International Public Management Journal**, v. 25, n. 3, p. 353-376, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/10967494.2022.2128127>. Acesso em: 24 ago. 2025.

VENTURA, P. P. B.; FILHO, J. A. D. C. Indicadores de metodologias ativas com suporte das tecnologias digitais. **Revista Eletrônica da Educação**, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.14244/198271994600>. Acesso em: 24 ago. 2025.

VESTUES, K.; MIKALSEN, M.; MONTEIRO, E. Using digital platforms to promote a service-oriented logic in public sector organizations: a case study. **Proceedings of the Hawaii International Conference on System Sciences**, p. 269, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.24251/hicss.2021.269>. Acesso em: 24 ago. 2025.



DECLARAÇÕES

CONTRIBUIÇÃO DE CADA AUTOR

Ao descrever a participação de cada autor no manuscrito, utilize os seguintes critérios:

- **Concepção e Design do Estudo:** Jailene Aparecida Vieira Lima e Sonia Paulino
 - **Curadoria de Dados:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Análise Formal:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Aquisição de Financiamento:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Investigação:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Metodologia:** Jailene Aparecida Vieira Lima e Sonia Paulino
 - **Redação - Rascunho Inicial:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Redação - Revisão Crítica:** Sonia Paulino
 - **Revisão e Edição Final:** Jailene Aparecida Vieira Lima
 - **Supervisão:** Sonia Paulino
-

DECLARAÇÃO DE CONFLITOS DE INTERESSE

Nós, **Jailene Aparecida Vieira Lima e Sonia Paulino**, declaramos que o manuscrito intitulado **A cocriação como foco para análise da participação cidadã na mobilidade ativa:**

1. **Vínculos Financeiros:** Não possui/possui vínculos financeiros que possam influenciar os resultados ou interpretação do trabalho. Nenhuma instituição ou entidade financiadora esteve envolvida no desenvolvimento deste estudo.
 2. **Relações Profissionais:** Não possui/possui relações profissionais que possam impactar na análise, interpretação ou apresentação dos resultados. Nenhuma relação profissional relevante ao conteúdo deste manuscrito foi estabelecida.
 3. **Conflitos Pessoais:** Não possui/possui conflitos de interesse pessoais relacionados ao conteúdo do manuscrito. Nenhum conflito pessoal relacionado ao conteúdo foi identificado.
-