



Universidade de Brasília

Departamento de Design

Trabalho de Conclusão de Curso

Orientador: Tiago Barros Pontes e Silva

Stéphanie Maia Freire de Andrade - *17/0053261*

**NÃO-LUGARES COMO
INTERFACES URBANAS**

 **Universidade de Brasília**

Departamento de Desenho Industrial

Instituto de Artes, UnB

NÃO-LUGARES COMO INTERFACES URBANAS

Relatório apresentado ao
Departamento de Design da
Universidade de Brasília como
projeto realizado durante a
Diplomação em Projeto de Produto
e Programação Visual, com
orientação do Prof. Dr. Tiago
Barros Pontes e Silva.

Do sertão para o cerrado.

Registro aqui meus agradecimentos aos caminhos que trilhei, por onde passei e às pessoas que caminham e criam novas interações e significados nas cidades. À minha semiárida cidade, por sua resistência me influenciar na construção de resiliência e na compreensão de outros lugares pelos nossos olhos. À Brasília pelas suas características tão diferentes para os olhos de uma nordestina, tão desafiante e também inspiradora. Agradeço aos professores e vivências na Universidade Federal do Rio Grande do Norte que carrego como parte importante de minha ainda breve trajetória acadêmica. Sou grata pela Universidade de Brasília por poder concluir essa etapa em excelência e aos novos mestres que já são referência para mim. Em especial a Tiago Barros, que me acolheu quando ainda estava longe e esteve por perto como inspiração e apoio durante os últimos anos. Sou extremamente grata a minha mãe e irmão que na distância conseguem me sustentar em pé e são fonte de todo o meu esforço: obrigada por entenderem meu caminho e se fazerem presentes. A Caio: por fazer todos os trajetos comigo, me trazer novos olhares e me suportar por todos os nossos caminhos que foram e serão trilhados.

RESUMO

Os passos descritos no presente trabalho detalham a trajetória projetual iniciada a partir de uma inquietação sobre a relação das pessoas com os espaços da cidade e como isso influencia na experiência urbana. A pesquisa aborda aspectos que relacionam o design e design de interação com a escala humana da cidade e como as pessoas enxergam o espaço urbano, se desenrola também num processo exploratório de possibilidades e questionamentos sobre não-lugares e sua interação com o espaço urbano. Repensar as relações e como intervir em não-lugares, a fim de direcionar quem por ali passa a explorar e ocupar os arredores como reflexão de como tornar melhor a vivência na cidade, norteou o desenvolvimento da proposta de intervenção urbana. O resultado se materializa numa intervenção no metrô de Brasília que tem como objetivo provocar novo olhar e curiosidade dos arredores. No entanto, o resultado não finaliza a discussão, mas sim acrescenta novos pontos e argumentos para inserir o pensamento de design no pensamento da escala humana da cidade.

Palavras-chave: design de interação, experiência, não-lugares, cidade, experiência urbana, intervenção urbana.

Abstract

The steps described in this paper details the project trajectory initiated from a concern about the relationship of people with the city spaces and how it influences the urban experience. The research approach aspects that relate design and interaction design with the human scale of the city and how people see it in urban space, it also takes place in an exploratory process of possibilities and questions about non-places and their interaction with urban space. Rethinking relationships and how to intervene in non-places, in order to direct those who go there to explore and occupy their surroundings as a reflection of how to make living in the city better, guided the development of the urban intervention proposal. The result materializes in an intervention in the Brasília subway that aims to provoke a new look and curiosity of the surroundings. However, the result does not end the discussion, but rather adds new points and arguments for inserting design thinking into the city's human scale thinking.

Keywords: interaction design, experience, non-places, city, urban experience, urban intervention.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa processual	14
Figura 2 - Estação Águas Claras - Metrô de Brasília	17
Figura 3 - Setor Hoteleiro Sul	19
Figura 4 - Rascunhos do Plano Piloto de Brasília por Lúcio Costa	24
Figura 5 - Divisões das escalas urbanas de Brasília	25
Figura 6 - Mostra BSB Cidade Design	28
Figura 7 - Propostas de experiências do laboratório Experimente Brasília	31
Figura 8 - Mape.Ando - rotas sobre Brasília	32
Figura 9 - Intervenção do Coletivo MOB no SCS	33
Figura 10 - Coletivo Transverso	34
Figura 11 - Exposição do Coletivo Transverso na Mostra BSB Cidade Design	34
Figura 12 - Paradas de ônibus envelopadas na Asa Norte	35
Figura 13 - Aplicação de intervenção e pesquisa do grupo de estudo sobre Brasília Imaginada	37
Figura 14 - Intervenção do SampaPé em forma de sinalização de piso	38
Figura 15 - Diagrama infiltração-abertura	39
Figura 16 - Experimentação de infiltração e resposta no Instagram	40
Figura 17 - Ensaio fotográfico Brasília ao nível dos olhos	43
Figura 18 - Mapa de linhas e projeto de expansão do Metrô-DF	47
Figura 19 - Fluxo de análise de atividade no metrô de Brasília	48
Figura 20 - Registros de pontos de contato e interferência	51
Figura 21 - Registro da primeira etapa de ideação	54
Figura 22 - Última etapa de ideação e definição	57
Figura 23 - Fluxo de possíveis interações com a proposta	60
Figura 24 - Fluxo geral da proposta	61
Figura 25 - Exemplo do projeto de sinalização de Brasília	62
Figura 26 - Paleta de cores	63
Figura 27 - Padrões e texturas desenvolvidas	63
Figura 28 - Painel de referência estrutural	64
Figura 29 - Rascunho da proposta	65
Figura 30 - Adesivos 7cm	66

Figura 31 - Adesivos 10cm	66
Figura 32 - Render da proposta	67
Figura 33 - Postagens do Instagram da proposta	68
Figura 34 - Totem exposto na estação 108 Sul	69
Figura 35 - Espaço na estação escolhido para dispor a proposta	70
Figura 36 - Indicações escritas no totem	71
Figura 37 - Adesivos infiltrados	71

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 Objetivo Geral	11
2. DELINEAMENTO	13
3. REVISÃO TEÓRICA	15
3.1 Os não-lugares no espaço urbano	15
3.2 O ir e vir	17
3.3 Enxergar a cidade	19
3.4 Ao nível dos olhos	21
3.5 Cidade monumento	23
3.6 Interação na Cidade	28
4. (INTER)AÇÕES NO ESPAÇO URBANO	30
4.1 Experimente Brasília	30
4.2 O MOB - movimento e ocupe seu bairro	31
4.3 Coletivo Transverso	33
4.4 amor.beleza.verdade	34
4.5 Brasília Imaginada	35
4.6 SampaPé	37
4.7 Infiltração	38
5. DEFININDO POR ONDE PASSAR	41
5.1 Escala humana de Brasília	41
5.2 A passagem	44
5.3 O ir e vir sobre trilhos	46
5.4 Brechas	50
6. GERAÇÕES DE ALTERNATIVAS	53
6.1 Convergência e seleção de alternativa	55

7. ATRAVÉS DO QUADRADO	58
7.1 Interação e fluxos	58
7.2 Identidade Visual	62
7.3 Desenvolvimento	64
7.4 Faces	68
8. DISCUSSÃO	72
9. CONCLUSÃO	74
10. REFERÊNCIAS	77
APÊNDICE A - Adesivos do totem	80
APÊNDICE B - Adesivos de infiltração	85
APÊNDICE C - Resultado de indicações no totem	87

1. INTRODUÇÃO

Em movimento constante, as mudanças em nossa volta se tornam mais frequentes e somos inseridos em contextos que outrora eram desconhecidos ou distantes. A contemporaneidade tem consigo a tão discutida globalização que, em um dos seus efeitos, ocasionou o maior contato de indivíduos, cidades e países com outros cujas culturas e vivências são frequentemente destoantes. Essa aproximação pode causar também um maior contato e uma ampla absorção no âmbito cultural, como, por exemplo, no ambiente urbano.

Dessa forma, nós, bem como cidades e países, estamos gradativamente inseridos e tomamos conhecimento de cotidianos, formas de se viver e expressar que nos são novidades. Estamos em um permanente ir e vir. Viajamos, mudamos de cidades, regiões, países, moramos onde as circunstâncias são, por muitas vezes – senão completamente – díspares da qual crescemos ou estávamos acostumados. E paradoxalmente, nos vemos também em lugares onde há menos diferenciação com os demais, que perdem suas características próprias, onde também não nos reconhecemos e de onde não conseguimos sentir que pertencemos.

A arquitetura e o design, como expressão formal e cultural da cidade, são também algumas das formas mais claras como o indivíduo enxerga a cidade, assim como pelos quais manifesta a sua identidade. Por meio do design e da arquitetura nos relacionamos com a cidade, a compreendemos e identificamos nosso espaço naquele ambiente. Essas noções e compreensões se tornam ainda mais complexas com nosso ir e vir. Da perspectiva do design – na abrangência do termo –, entender a relação das pessoas entre si e com o espaço (lugar e arquitetura) e perceber que tais relações se tornam ainda mais complexas e até desgastantes em contextos urbanos atuais dados pelos movimentos de maiores contatos culturais e de globalização, abre espaço para discussão de como se pode atuar nas experiências urbanas dos indivíduos.

Em contrapartida, como uma reação a certo nível de homogeneização social e de identidade das cidades, busca-se a individualização e reafirmação de características próprias das cidades como forma de diferenciação e

autoafirmação. Os não-lugares, como espaços de circulação, sem identidade e não relacional, são espaços de riscos nos quesitos de uniformidade e generalização do espaço urbano, tornando as cidades cada vez mais sem diferenciação e características próprias (Augé, 1994). Assim, os lugares, cidades e países tornam-se paulatinamente pequenos mundos repletos de não-lugares, onde os espaços não se expressam como identidade da cidade e não acolhem os que ali moram ou os que estão de passagem.

Embora não seja a colocação dos não-lugares reafirmar a característica identitária da cidade e da apreensão de nós mesmos, não se deve esperar também que tal trabalho seja suprido somente pelos lugares no qual nos relacionamos e a qual sentimos que pertencemos.

O objetivo, então, do presente projeto não é afirmar nem sequer propor a transformação dos não-lugares em lugares, pois acredita-se que ambos são necessários e inerentes ao ambiente urbano. A proposta é de se discutir a relação e interação do indivíduo com o espaço, dada pela arquitetura e sua experiência com a cidade a fim de propor os não-lugares como espaços não mais de uniformização mas sim para contribuir na imagem da cidade para cada indivíduo e na sensação de percepção do indivíduo como parte dela, beneficiando sua experiência no ambiente urbano.

1.1 Objetivo Geral

Desenvolver proposta de intervenção projetual que provoque um novo olhar sobre a cidade beneficiando a experiência urbana.

Objetivos Específicos

- Compreender os não-lugares urbanos e suas relações com o ambiente e as pessoas;
- Compreender a composição da imagem da cidade;
- Analisar elementos da imagem de Brasília
- Observar a experiência dos indivíduos em não-lugares brasilienses;
- Investigar formas de intervenção e interações urbanas;

- Desenvolver proposta de intervenção projetual em não-lugar de Brasília;
- Propor uma experiência urbana focada no indivíduo.

2. DELINEAMENTO

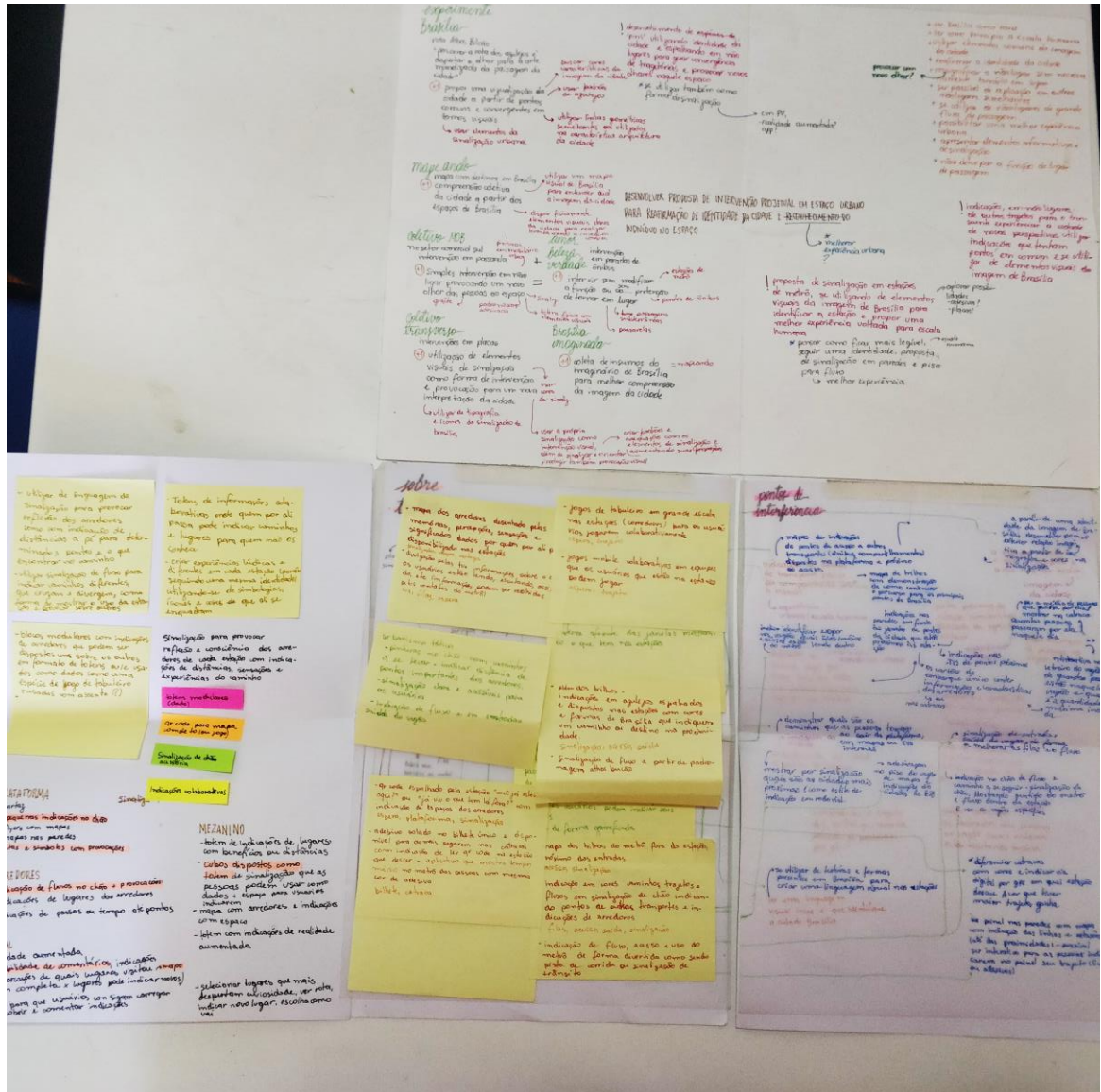
Para se fazer possível desenvolver o projeto, o processo de design seguido no presente projeto é o resultado de constante estruturação de etapas, numa metodologia muitas vezes não linear. Partir de uma etapa de pesquisa de revisões teóricas e compreensão de conceitos serviu para melhor estruturar uma inquietação ainda não bem definida. Além disso, a base conceitual serviu também para uma melhor análise de projetos semelhantes já desenvolvidos, principalmente em Brasília, que questionam a relação das pessoas com a cidade. Entendendo conceitos e analisando outros projetos, foi possível definir melhor os questionamentos e inquietações para guiar o projeto.

As etapas seguintes seguiram de definições e requisitos, partindo da análise de não-lugares, levantando alternativas estruturais para o projeto, como por exemplo de espaços onde intervir e suas microestruturas. Ao longo do restante do processo, foram realizadas diversas fases de ideação e estruturação que por fim resultaram na definição da solução escolhida e no desenvolvimento da alternativa final, que se ramifica em outras etapas; definição de fluxos e narrativas, desenvolvimento de uma linguagem visual e verbal e o levantamento de possíveis desdobramentos.

O projeto se desenrola numa proposta MVP (*Minimum Viable Product*), seu desenvolvimento, prática e resultados. Discuto, por fim, sua pertinência com a abordagem teórica levantada e com a realidade ao qual foi inserido e seus resultados. Abordo também possíveis passos para a continuação da proposta e concluo com uma análise geral do processo que foi desenvolvido.

Todo esse trajeto foi registrado num mapa orgânico de inquietações e ideações do projeto que serviu como forma de registro e apreensão de todo o processo que leva um projeto de design.

Figura 1 - Mapa processual



Fonte: a autora.

O painel foi gerado e expandido a cada nova etapa do projeto (Figura 1), desenvolvendo uma interessante forma de narrativa acrescentando novas camadas do trabalho e auxiliando nas tomadas de decisão nas fases de geração de alternativas. Ao final, o painel se torna uma ferramenta de além de registro, mas também que auxilia na retomada de conceitos para o delineamento do projeto.

3. REVISÃO TEÓRICA

Baseada em inquietações, observações e até questionamentos pessoais, a revisão teórica é realizada como ponto inicial para o desenvolvimento do projeto. Entender a relação de cada um com a cidade, sua identidade e imagem, as interações e experiências no ambiente urbano foram alguns dos pontos que conduziram a pesquisa do projeto.

Assim, a exploração prévia da revisão teórica partiu de entender sobre os espaços, lugares e não-lugares no ambiente urbano, nosso constante estado de movimento nas cidades e entre cidades. A partir desses conceitos, se viu necessário compreender também como são criadas as imagens das cidades para cada pessoa e pontos principais para a concretização de uma identidade única da cidade. E, finalmente, questões do ambiente urbano de Brasília – como uma cidade de características visuais e arquitetônicas marcantes – e as intervenções já propostas na cidade.

3.1 Os não-lugares no espaço urbano

As mudanças resultantes do processo de globalização têm relação direta com as novas formas de nos relacionarmos com os outros e com o espaço. Dessa forma, entender o espaço é também ter noção dos novos contextos e relações das cidades com os indivíduos.

Tendo como ponto de partida a compreensão do espaço como a união da configuração natural e das modificações impostas pela vida humana com as relações sociais ali desenvolvidas, de acordo com Milton Santos (2008), podemos começar a compreender também o que compõe esse espaço.

No começo da história do homem, a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens: estradas, plantações, casas, depósitos, portos, fábricas, cidades etc; verdadeiras próteses. Cria-se uma configuração territorial que é cada vez mais o resultado de uma produção histórica (...). (SANTOS M, 2008, p. 62)

Inseridos no espaço, encontramos dois contextos que são antônimos em sua definição. De um lado, o lugar como um espaço relacional, cheio de significados e dimensões simbólicas para o indivíduo, identitário e até mesmo

histórico. O lugar, nostálgico ou rotineiro, acrescenta ao espaço a associação da relação entre indivíduos e o preenche de sentido. O não-lugar, por outro lado, nem relacional nem identitário, tem, resumidamente, como função facilitar a circulação (transporte, trânsito, comércio). São “lugares” de passagem. O não-lugar é apático e de pouco ou quase nenhum significado para o indivíduo.

Augé (1994) descreve ainda a dicotomia lugar e não-lugar de forma que “os lugares antropológicos criam um social orgânico, os não-lugares criam tensão solitária” (1994, p. 87). Assim, podemos identificar esses espaços principalmente pelas relações que eles promovem.

Partindo dessas definições e entendendo que a relação dada entre o espaço e o indivíduo é subjetiva e diferente para cada um, podemos também prever que o que é não-lugar para um, pode não ser para outro. Ou seja, um supermercado ou uma galeria de lojas podem ser não-lugares para muitos que passam por ali simplesmente para realizar compras pontuais, sem praticamente interagir com outra pessoa. No entanto, para outras, esse mesmo supermercado pode vir a ser um lugar por outros diversos motivos, seja por ser seu lugar de trabalho ou um ponto de encontro recorrente com filhos.

Embora apáticos, os não-lugares são necessários em nosso cotidiano urbano por permitir uma grande circulação de pessoas e informações (Figura 2). O que desperta interesse neles é seu objetivo quase puramente funcional e não na relação que temos com eles ou que eles têm com o restante da cidade.

No contexto urbano, estamos cada vez mais cercados de não-lugares. Edifícios semelhantes por todas as cidades, *shopping centers*, aeroportos, estações de metrô. Onde, ainda segundo Augé, corremos o risco da uniformidade e da generalização do espaço urbano. O espaço se torna algo gradativamente sem identidade e significado, cada vez mais monótono, de onde ninguém sente que pertence e que perde a sua singularidade e conexão com a cidade na qual está inserido.

O não-lugar no espaço urbano, embora inevitável, pode ainda sofrer alterações de características, passando a ser lugar de acordo com a interação

que o indivíduo vem a ter. Dessa forma, como faz parte do ambiente urbano, o não-lugar se torna também espaço de relevância no cotidiano daqueles que ali estão e precisam estar inseridos, embora quase completamente desprovido de significados. Se partirmos da ausência de relação do indivíduo com o espaço, a tão somente intervenção de identidade dentro do não-lugar o tornaria em lugar para o indivíduo em questão? Essa mudança poderia também mudar o significado para aquele que tinha aquele espaço como lugar? As respostas para essas questões podem também ser diferentes para cada ponto de vista.

Figura 2 - Estação Águas Claras - Metrô de Brasília



Fonte: a autora.

3.2 O ir e vir

A globalização como um dos processos de integração internacional econômica, política, cultural e social é também um dos facilitadores do ir e vir dos indivíduos e das informações. A redução de distâncias físicas e informacionais por meio do desenvolvimento dos meios de transporte e da internet contribuem também para uma aproximação e convergência no âmbito cultural e comunicacional.

Nosso ir e vir passa a não ser somente dentro da cidade, mas também entre cidades, países e continentes. Dessa forma, esse movimento como ponto de convergência cultural, se torna também um dos pontos para a uniformidade dos espaços urbanos por aproximar e, de certa forma, unificar as vivências nas cidades. E essa aproximação torna também nossa interação com os espaços progressivamente generalizada.

É possível, então, apontar que é o próprio sujeito, a partir de suas experiências e percepções como usuário da cidade, que constrói, ressignifica e transforma o espaço urbano. O agente transformador é a população que ali reside e, portanto, designa-se à cidade um formato baseado em necessidades, normas, processos de ocupação, manifestações culturais e demais ferramentas de interação política ali estabelecidas (BONSIEPE, 1992. apud JESUS, 2018).

Nesse ponto, o cidadão passa a ser usuário ativo das cidades através de seus deslocamentos e relações com os espaços, gerando elementos convencionados socialmente, gerando vínculo do sujeito com a localidade em si, e com isso um senso de pertencimento com o espaço, dando origem a uma identidade espacial (JESUS, 2018).

Em sua discussão sobre a natureza do espaço e a relação do imigrante com a nova cidade, Milton Santos escreve que

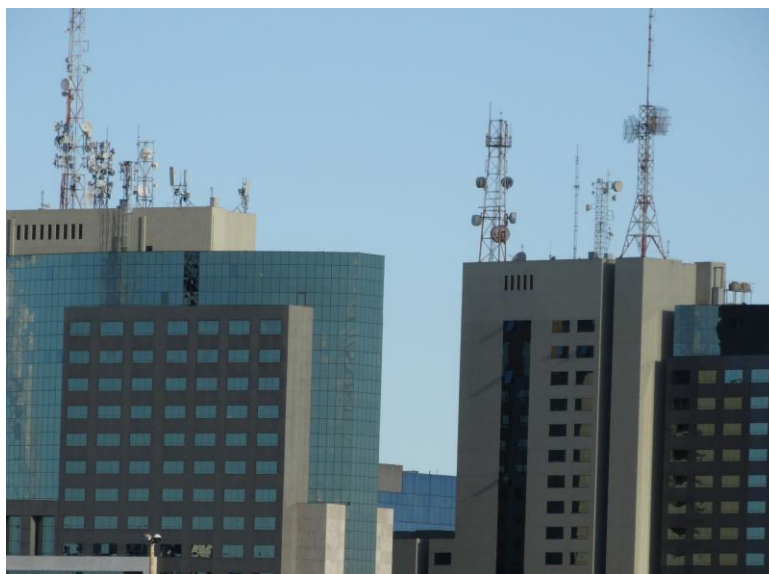
A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as ideias. Tudo voa. Daí a ideia de *desterritorialização*. Desterritorialização é, frequentemente, outra palavra para significar estranhamento, que é, também, *desculturização*. (2008, p. 328)

De acordo com o autor, ir para uma cidade maior é abandonar uma cultura herdada para se encontrar com outra que não ajudou a criar, cuja história desconhece e cuja memória lhe é estranha. A relação e interação da nova cidade se manifesta com o novo morador como territorialidade e cultura, causando mudanças no indivíduo.

No entanto, mudamos também entre grandes cidades que são cada vez mais parecidas, onde a memória do novo morador provinda do seu lugar de origem não se torna completamente estranha nem completamente familiar. Não é mais necessária uma integral reformulação do seu entendimento da cidade. Ainda segundo Milton Santos, quanto mais instável e surpreendedor for o espaço, tanto mais surpreendido será o indivíduo, e tanto mais eficaz a operação de descoberta. Mas em um contexto de generalização do ambiente urbano que se torna cada vez mais comum e parecido mesmo em diferente e com menos

divergências entre cidades (Figura 3), essa surpresa e descoberta do novo se tornam menos intensas e perdem a conotação positiva da identificação e participação da história de um novo espaço.

Figura 3 - Setor Hoteleiro Sul



Fonte: a autora.

A partir dessa visão, Augé explica que por essa uniformidade o viajante não se sente nem estrangeiro nem em sua casa. Ao mesmo tempo aqueles que têm aquele espaço como seu natural, sentem-se também estranhos e alheios, perdendo sua identificação com a própria cidade. O espaço perde sua singularidade e passa a não expressar sua própria territorialidade e passa a ser monótono e generalizado.

Arquitetura e design são atividades oriundas do atendimento às necessidades decorrentes da relação do homem com seu habitat. A transformação do ambiente e dos artefatos é a origem comum a ambas. Transformação é o termo escolhido para melhor abranger criação, fabricação, apropriação, uso, interação e todas as ações que propiciam as relações humanas com o meio. (SIQUEIRA, 2016, p.34)

3.3 Enxergar a cidade

Além da configuração arquitetônica com personalidade vestuária da cidade, a sua imagem diz também respeito sobre a percepção individual e fragmentada do ambiente, baseada não somente no senso comum, mas também e, principalmente, nas vivências, experiências e interações particulares de cada indivíduo com a estrutura da cidade.

A rotina, o roteiro, o espaço por onde passa, mora, convive, as ruas, arquitetura e construções é reunido, digerido e traduzido por cada um em um imaginário diferente, transformando uma mesma cidade em múltiplas. Esse imaginário pode, até certo ponto, sofrer influência e ser bastante reproduzido a ponto de se tornar comum para uma maioria de pessoas, podendo transformar essa imagem coletiva em um novo símbolo.

Ainda, cada indivíduo compreende e vivencia esses espaços de uma forma única e “cada uma das formas de representar uma cidade contribui para as sensações que seus habitantes têm dela” (SANTOS F, 2017, pág. 47). A imagem construída é o resultado do conjunto de significados atribuídos, muitas vezes de forma inconsciente, pelo observador por meio da sua relação com a cidade. Esse retrato traçado além de contribuir para a criação de uma identidade do seu entorno, contribui com seu reconhecimento e localização na cidade. Sobre esse ponto, Kevin Lynch (1997) propõe que a necessidade de reconhecer e padronizar nosso ambiente é tão crucial e tem raízes tão profundamente arraigadas no passado, que essa imagem é também de enorme importância prática e emocional para o indivíduo.

Por um lado, precisamos de um ambiente com contraste e características individuais marcantes. Por outro, precisamos também da continuidade e padrão em sua forma que seja visualmente organizado e de fácil identificação. Para além da cidade imagética e material, SILVA (2006) demonstra uma outra camada para o entendimento do urbano: a cidade imaginada. Cada indivíduo tem a capacidade de gerar imagens, criar histórias e criar conexões que nunca sequer existiram, apenas baseadas na sua compreensão e vivência.

Ainda segundo Lynch, a imagem ambiental pode ser dividida em identidade, estrutura e significado. Dessa forma, ao conseguir ter uma imagem de uma cidade, o indivíduo passa, também, a entender e discorrer sobre a identidade e significados do espaço urbano. O reconhecimento dessa imagem transforma a cidade para o indivíduo em um símbolo em termos visuais, ela passa a ter uma expressão e se torna facilmente diferenciada de outras no imaginário de cada um. O conteúdo dessas imagens é classificado em cinco

elementos urbanos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.

Em síntese, o autor trata como vias os meios de circulação do indivíduo na cidade das mais diversas maneiras: de carro, como avenidas; a pé, como calçadas e passarelas; de bicicletas, como ciclovias e assim por diante. Os limites são as fronteiras ou divisões de ambientes urbanos como margens de rio, cercas, paredes, muros. Os bairros são médias ou grandes regiões da cidade, podem ser considerados como agrupamentos dos outros elementos. Os pontos nodais, por sua vez, são espaços de grande concentração, de convergência de caminhos, podendo ser exemplificado como um cruzamento, uma praça. E por último, os marcos são pontos de referência, podem estar dentro ou fora da cidade, de característica marcante para o indivíduo, podendo ser montanhas, fachadas de lojas, sinalização, torres, árvores, monumentos.

A construção formal desses elementos, com o intuito de enriquecer a experiência de cada um, torna a vivência da cidade em algo mais próximo ao prazeroso, tira o indivíduo da indiferença em relação ao espaço e o transforma em um observador e pensador da cidade. Pela configuração padronizada e organizada de sua estrutura, a cidade passa também a ter significado simbólico. Dessa forma, a identidade e a imagem da cidade por intermédio de sua configuração formal e visual estão intimamente ligadas a interação e percepção de cada uma das pessoas na cidade. Tornando-a, assim, segundo Lynch (1997), em um lugar, notável e inconfundível e até memorável.

Assim, o imaginário urbano afeta o significado simbólico e concreto da cidade para aquela pessoa. São as lembranças, experiências, símbolos, ações que transformam compreensão do espaço que se vive e que desencadeia os imaginários urbanos de cada um. E, assim, cada indivíduo se faz capaz de preencher aquele ambiente de significado a partir de suas relações.

3.4 Ao nível dos olhos

As cidades, enquanto aglomerações urbanas em um território, pouco significam do ponto de vista de quem a vive. Já a cidade do ponto de vista desse conjunto urbano somado a uma alta densidade populacional nos mostra que esse espaço

deve ser entendido e pensado para as pessoas. Além da mobilidade, habitação, gestão de recursos, a cidade é o conjunto dessas engrenagens e de como elas foram projetadas e usadas. É entendendo como cada um usa esse espaço que se faz possível pensar em cidades melhores do ponto de vista humano.

Para entender essa experiência e relação das pessoas com sua cidade, é preciso compreender também a cidade à altura dos olhos, como é vista por quem a experiencia de perto e cotidianamente, na dimensão humana. Por décadas, as ideologias de planejamento do espaço urbano deram baixa ou nenhuma prioridade a essa dimensão como o espaço público, áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade.

Ao nível dos olhos, a cidade pensada para as pessoas, deve oferecer, segundo Gehl (2013), oportunidades para caminhar, permanecer, encontrar e se expressar, e isso quer dizer que ela deve ter escala e clima adequados para a experiência humana. Além disso, a esse nível, para quem anda e vive nesse espaço, essa configuração também tem potencial estético e visual. Para esses indivíduos – aqui entendidos como usuários da cidade –, cada aspecto é capaz de ser observado e sentido, dessa forma, o que é visível a nível dos olhos também influencia diretamente a experiência de cada um, acrescentando qualidades visuais à estrutura da cidade.

Não é de estranhar que a estreita ligação entre uso do espaço público pelas pessoas, a qualidade desse espaço e o grau de preocupação com a dimensão humana seja um padrão geral que pode ser visto em todas as escalas. Assim como as cidades podem convidar as pessoas para uma vida na cidade, há muitos exemplos como a renovação de um único espaço, ou mesmo a mudança no mobiliário urbano e outros detalhes podem convidar as pessoas a desenvolver um padrão de uso totalmente novo. (GEHL, 2013, p. 16)

O espaço urbano sentido pelas pessoas é experimentado na altura dos olhos, em escala pequena. Essa é a paisagem do ponto de vista do indivíduo. Assim, a cidade pensada para as pessoas, é a cidade pensada com foco principal na escala humana, a qualidade da paisagem observada por aqueles que caminham na cidade, deixando em segundo plano a preocupação pelas grandes

linhas e edifícios monumentais.

O ato de caminhar, para Certeau (1998), é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre. Para ele, a caminhada é uma forma de uso do espaço e o uso “define o fenômeno social pelo qual um sistema de comunicação se manifesta de fato: remete a uma norma”. É, assim, o caminhar, andar e ocupar espaços a pé, uma forma de compreender a cidade em sua escala humana.

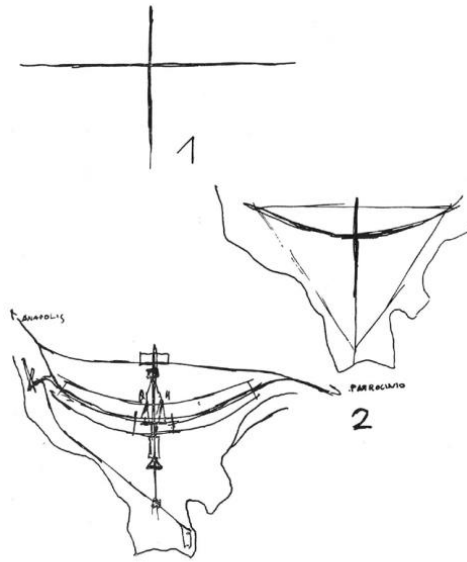
A partir da compreensão e percepção das interfaces urbanas e as relações cotidianas nesses lugares, é possível entender também as interações dos indivíduos com essa cidade. A projeção e estudo da escala humana no espaço da cidade é, assim, a projeção também da experiência do usuário como o conjunto de elementos e fatores relativos à interação do usuário – aqui como aqueles que passam ou ali vivem – com o meio urbano. Esses atributos das cidades e como as pessoas interagem com elas são pontos principais para intervenções e projetos que melhorem essa experiência urbana sob a ótica do design centrado no usuário.

3.5 Cidade monumento

Não chorei nenhuma vez em Brasília. Não tinha lugar. – É uma praia sem mar. [...] – Uma prisão ao ar livre. De qualquer modo não haveria para onde fugir. Pois quem foge iria provavelmente para Brasília. Prenderam-me na liberdade. [...] Todo um lado de frieza humana que eu tenho, encontro em mim aqui em Brasília, e floresce gélido, potente, força gelada da Natureza. Aqui é o lugar onde os meus crimes (não os piores, mas os que não entenderei em mim), onde os meus crimes não seriam de amor (LISPECTOR, 1964).

Pensada, projetada e, depois, colocada em prática, Brasília teve todo o seu trajeto de criação conduzido para tornar-se a mais nova capital do país. No entanto, a Brasília idealizada e projetada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer não é a mesma Brasília para quem nela vive, para quem ajudou a construir e aqui ficou, e muito menos para os seus filhos. A capital se torna múltiplas cidades, de visões, experiências e interpretações individuais.

Figura 4 - Rascunhos do Plano Piloto de Brasília por Lúcio Costa



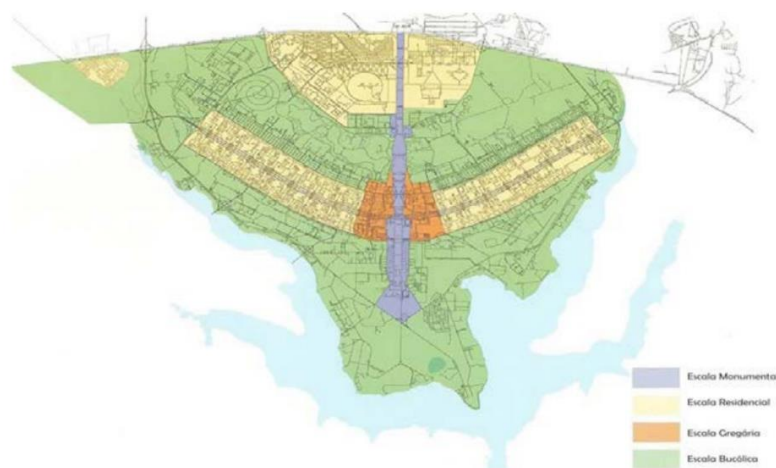
Fonte: COSTA, 1991.

Além de ter surgido como nova capital política e administrativa do país, a cidade significa também a concretização um pensamento de práticas urbanísticas vigentes em meados do século XX. Com seu eixo monumental, suas áreas verdes, suas superquadras residenciais e seu centro comercial, a cidade, arquitetada como talvez nenhuma outra no país, se torna setorizada e hierárquica (Figura 4). Lúcio Costa, em seu relatório do plano piloto, prevê e idealiza uma Brasília não só planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas também como uma cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administrativo, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis. Previu também que alguns desses espaços seriam para o convívio de quem ali viveria. Porém, o que se observa hoje é uma cidade ainda de longas distâncias, horizontal e fria.

Lúcio Costa, com a pretensão de contribuir e propor caminhos para que a nova capital se mantivesse sem se distanciar da proposta inicial, entre 1985 e 87 publicou o documento Brasília Revisitada. Para essas diretrizes, Costa definiu a forma e gramática da cidade a partir de quatro escalas, cada um com suas regras, localização e gabaritos próprios. O autor, a partir desse documento, delimitou a forma e identidade da cidade, não se contrapondo a reconstrução de

suas edificações, desde que as novas permanecessem dentro das diretrizes. As escalas descritas são as monumental, residencial, gregária e bucólica divididas segundo a Figura 5.

Figura 5 - Divisões das escalas urbanas de Brasília



Fonte: Revista mdc¹.

A escala monumental é a área simbólica, coletiva. Principal contribuinte para a configuração da imagem capital do país; destacada no eixo Monumental; o Congresso Nacional à Torre de TV, mantendo o canteiro central gramado e livre de ocupação desde o nascente até o poente; é marcada por vazios, ritmo, diferença de escala e movimento em linha reta.

A residencial compreende o eixo Rodoviário, Asa Sul e Norte; é formada pelas superquadras residenciais e entrequadras comerciais; definição geométrica dos territórios através da arborização densa da faixa verde que a delimita; “trouxe consigo embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras”.

Já a gregária se dá na convergência dos dois eixos, é o centro do Plano Piloto, a área de convivência; tem na Plataforma Rodoviária o seu elemento de vital importância, integrando também os setores de diversões, bancários,

¹ Disponível em: < <https://revistamdc.files.wordpress.com/2011/02/insustentaveis-fig04.jpg>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

hoteleiros, médico-hospitalares, autarquias, rádio e TV.

E, por último, a escala bucólica diz respeito ao caráter de cidade-parque, à parte do lazer; pensada para costurar a cidade como um todo e o acesso ao lago; constitui-se de áreas livres, gramados, parques e jardins; são áreas de lazer e preservação paisagística.

Das quatro escalas utilizadas no projeto de Brasília, destaco a monumental. Por mais que Lúcio Costa afirme em seu projeto que essa escala não se trata de um sentido de ostentação, mas sim no sentido de expressão palpável, quem vive Brasília enxerga essa expressão de longe, a observa do alto. A nova capital se faz, então, como cidade de excessivas vias e marcos, que são seus monumentos. Seus pontos nodais divergem logo após sua convergência. A horizontalidade da terra candanga (termo utilizado para referência do que pertence ou vem de Brasília) é bela, porém evidencia as distâncias de seus espaços e, por consequência, provoca distanciamento de seus indivíduos.

Ao determinar a monumentalidade como principal elemento de composição para conferir à cidade a marca de efetiva capital do país, Lucio Costa concebeu a escala monumental, configurada pelo Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti. Para tanto, definiu uma sistemática elaboração formal e simbólica para o referido eixo, principalmente em sua parte leste, onde se encontram os centros cívico e administrativo (MARQUEZ e MELLO, 2009).

Dessa forma, se torna evidente na escala monumental de Brasília a pretensão de dar forma à imagem da cidade, com seus elementos arquitetônicos característicos tornando o próprio espaço em monumento, repletos de simbolismo que buscam a proposição de uma identidade para a cidade a partir de sua “radicalidade estética”. A cidade do Plano Piloto, hoje Patrimônio Cultural da Humanidade, conseguiu propor-se como uma cidade monumento, dentre outros motivos, pelo seu alto apelo estético e sua arquitetura memorável

Imaginabilidade, segundo Lynch, é a característica (seja cor, forma ou disposição) de algo que ajude ao observador a criar imagens e padrões mentais a ponto de tornar memorável aquela imagem. Brasília apresenta uma experiência que pode ser muito diferente da maioria das outras cidades brasileiras, tanto do aspecto sensorial quanto do visual. A cidade tem uma

identidade monumental e projetual fácil de ser observada por quem a vive, vê e sente. As construções monumentais, o concreto branco, o brutalismo da sua arquitetura, sua disposição funcionalista e espelhada, os grandes espaços, as longas distâncias para os pés, o céu, todos esses objetos podem (ou não) fazer parte da imagem comum de Brasília. São seus marcos, seus monumentos, seus pontos de referência que por si só já são memoráveis, “imagináveis”.

Essa imagem comum e generalista da então nova capital do país é distante, vista de longe e pouco diz ao cotidiano e vivência da cidade pelo indivíduo. Seu formato de avião (ou águia) e as divisões baseadas nos pontos cardeais podem ser compreendidas por quem ali vive, está no seu imaginário, porém só podem ser vistos de cima, numa escala macro. A verdadeira imagem da cidade se faz pelo que está ao nível dos olhos, o que os brasilienses vivenciam, o que os turistas sentem.

Vista do alto, Brasília é uma bela composição: projetada como uma águia, com os órgãos governamentais na cabeça e as áreas residenciais nas asas. A composição também é interessante, vista de helicóptero, com edifícios governamentais brancos, que se distinguem na paisagem, e blocos residenciais dispostos em torno a praças e áreas verdes (GEHL, 2013, p. 196).

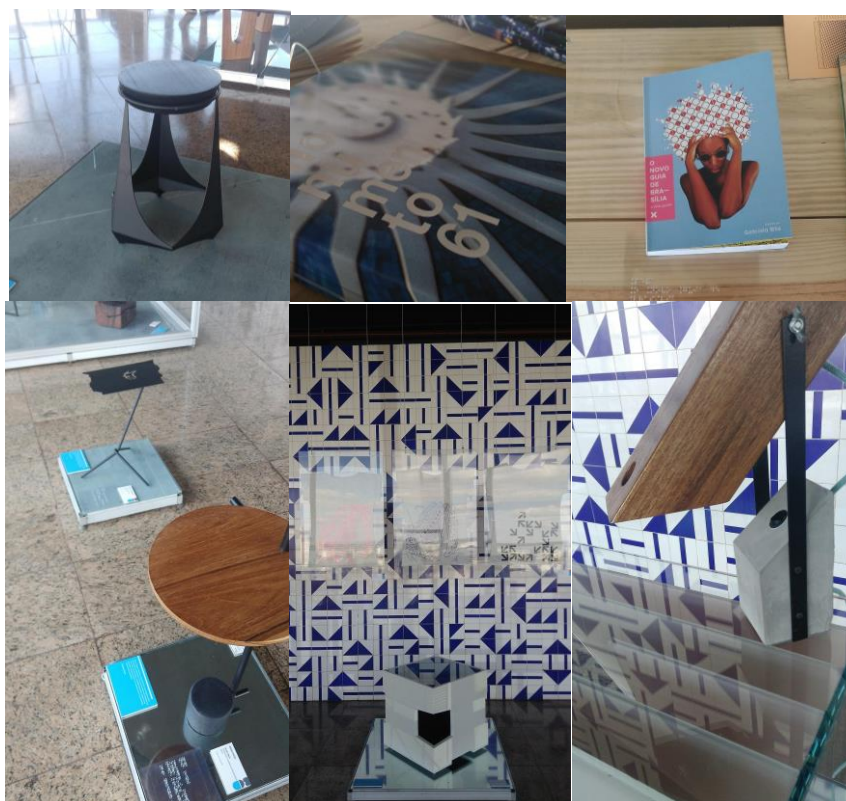
Por se tratar de uma cidade com enorme convergência de realidades, influenciada pela população vinda das mais diversas partes do país, Brasília desenvolve uma identidade local mais pluralizada. Segundo Holanda (2010), os planos de uma cidade integrada e plural foram sobrepostos por uma atmosfera urbana rígida, monumental e de trabalho burocrático.

Paulo Leminski, em sua visita a Brasília em 1984, destaca sua imagem da cidade, não da cidade projetada e arquitetada, mas sim da forma que a viveu e enxergou a partir da vida que permeou a monumentalidade de Brasília:

Em Brasília admirei.
O pequeno restaurante clandestino,
criminoso por estar
fora da quadra permitida.
Sim, Brasília.
Admirei o tempo
que já cobre de anos
tuas impecáveis matemáticas.
(LEMINSKI, 1984)

No entanto, ao nível experimentado no cotidiano, os grandes espaços sem forma e o excesso de concreto e vias largas talvez pouco condizem visualmente com a imaginabilidade da Brasília vista de cima, da grande escala, da Brasília projeto, cidade monumento.

Figura 6 - Mostra BSB Cidade Design



Fonte: a autora.

É possível também observar a enorme influência da identidade da cidade como forma de reafirmação e ênfase no design produzido na capital como uma das cidades criativas do mundo pela Unesco. A produção local, por muitas vezes, se mostra conscientemente influenciada pela Brasília que é vivida e imaginada. Essa influência foi evidenciada na Mostra BSB Cidade Design (Figura 6), na qual se pôde ver projetos de diversas áreas do design como mobiliário, gráfico, produto, inspirados nos traços marcantes da capital e também projetos que buscam se distanciar dessa imagem generalista e de senso comum.

3.6 Interação na Cidade

Compreendendo as cidades e seus espaços como pontos de interação com seus

habitantes, frequentadores, visitantes e ocupantes, é necessário também entender e se utilizar dessa interação como objeto de estudo de design para os espaços urbanos.

De acordo com Dan Saffer (2010), onde houver qualquer tipo de comportamento ou estudos de como produtos funcionam, devem estar envolvidos designers de interação. Como a maioria das áreas do design, o design de interação também se preocupa com a forma do produto. Porém, a área da interação de design se preocupa principalmente com uma disciplina que o design tradicional, segundo Cooper *et al*, não costuma se preocupar: o design do comportamento. Não se trata, então, em pensar na configuração formal do produto e como isso afetará a experiência e interação com os usuários, mas pensar a interação final e a partir disso definir o produto ou serviço a ser desenvolvido.

Trata-se de uma perspectiva que aborda o design a partir de uma compreensão de como e por que as pessoas desejam usar os produtos ou serviços, atuando como defensor dos usuários e seus objetivos, segundo Reimann. A interação pode ser entendida, de uma forma simples, como uma transição entre dois objetos, uma troca de informação entre pessoas, máquinas, artefatos e sistemas, num infinito de possíveis variáveis. No entanto, SAFFER (2010) descreve o design de interação não somente como um resolvidor de problemas, mas é também sobre criar soluções e produtos com foco na interação para que o mundo seja um lugar melhor para se viver. E isso tem completa relação sobre como pensamos e ocupamos a cidade.

Os trajetos que percorremos, nossa rotina, os lugares preferidos, o transporte, a arquitetura, história, contatos, sinalização ou uma simples troca de informação, tudo isso diz respeito a interação dos indivíduos com a cidade. Compreender esses indivíduos, seus caminhos e suas interações entre si é também observar a interação dessas pessoas com a cidade. Se designers de interação modificam um pouco do mundo a cada nova “pequena” solução que criam, designers que repensam a cidade e suas interações têm um potencial de modificar (para melhor) um amplo contexto urbano.

4. (INTER)AÇÕES NO ESPAÇO URBANO

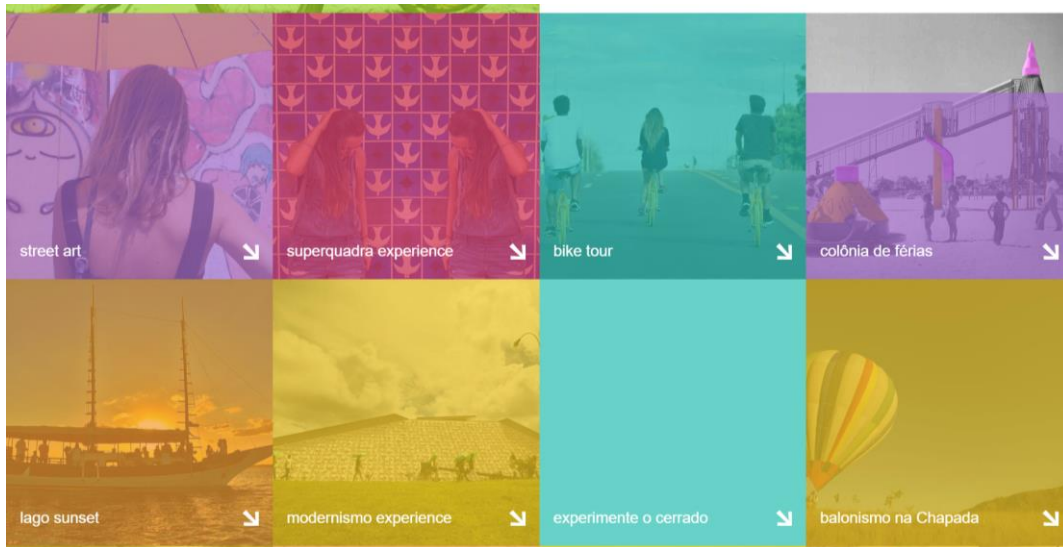
A relação e experiência individual e coletiva com as cidades é algo tão importante no dia a dia e bem-estar de cada um que é possível observar, com certa frequência, propostas, intervenções e ações que provocam uma reflexão, um novo ponto de vista ou até uma reestruturação desse espaço. Em Brasília, como cidade criativa do design reconhecida pela Unesco, podemos destacar também algumas dessas manifestações.

4.1 Experimente Brasília

O laboratório de turismo criativo Experimente Brasília se propõe a descobrir e oferecer uma experiência da cidade do ponto de vista de quem a vive e conhece de perto de maneira peculiar, lúdica e genuína. Dentre suas rotas e projetos, o laboratório anuncia o jeito diferente de enxergar a cidade com sugestões de programas inusitados, como a rota do modernismo da cidade em que o turista ou morador percorre criações de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Athos Bulcão e Burle Marx e descobre segredinhos modernistas. Na Caça Vinil, experimenta lojas, sebos e acervo de colecionadores com um DJ da cidade apaixonado por vinis (Figura 7). E também a Brasília Cool, que apresenta espaços criativos da moda, da arte e do design com passeios a lojas, brechós, cafés e galerias que agitam a cena cultural da cidade, de onde surgiu o mapa Brasília Cool Destination, citado abaixo. Além desses, oferece ainda outras várias experiências para quem deseja conhecer a cidade de uma forma diferente da convencional.

Podemos analisar, assim, como uma proposta, em sua maior parte, para explorar a cidade de um ponto de vista humano, a nível dos olhos. Experimentar a cidade de tal forma que talvez a escala monumental, embora sempre admirável e imponente, não consiga nos proporcionar por sua distância e frieza. O projeto, de certa forma, traz consigo a questão da escala humana, trazendo a discussão de como vivenciar e experimentar a cidade de uma forma melhor e com novos olhares.

Figura 7 - Propostas de experiências do laboratório Experimente Brasília



Fonte: site Experimente Brasília².

4.2 O MOB - movimento e ocupe seu bairro

O MOB - movimento e ocupe seu bairro, que tem como intuito a reflexão dos espaços de uso comum do espaço urbano de Brasília e como as pessoas podem ocupar esses espaços, em parceria com o Experimente Brasília, cocriaram o lab mapeando, utilizando um mapa interativo de destinos afetivos e cotidianos, as pessoas eram convidadas a refletir acerca de seus destinos e como eles se somavam ao de outras pessoas além da forma como se distribuem. O mapa contribuiu para perceber as diversas formas como as pessoas se apropriam e experimentam cotidianamente Brasília, e por meio de plataformas simples e visualmente claras poder fazer disso um espaço para trocas e interação, aumentando a conexão de vivências, espaços, distâncias e pessoas. Entender como partilha-se um mesmo território de formas tão particulares e ao mesmo tempo tão similares. É possível também notar que, no trajeto de cada um, o maior destaque são os destinos, os lugares que permanecem, que convivem e com que se identificam. O trajeto, a passagem, muitas vezes são ignorados ou passados despercebidos.

O projeto parte da compreensão coletiva da cidade a partir dos seus

² Disponível em: < <https://www.experimentebrasilia.com.br/>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

destinos e espaços preferidos, ou seja, trata de uma visualização da cidade de Brasília através de lugares (Figura 8).

Figura 8 - Mape.Ando - rotas sobre Brasília



Fonte: Coletivo MOB³.

Um outro projeto do coletivo MOB se deu a partir de uma intervenção no Setor Comercial Sul com um intuito de impactar visualmente de forma mais duradoura esse espaço de passagem de forma simples e rápida. Segundo o próprio coletivo, a Intervenção no Setor Comercial Sul surgiu em decorrência da festa Criolina, que ocorreu no SCS em julho de 2016. O local escolhido foi o beco de acesso às garagens, um local inóspito, visando exatamente chamar a atenção para essa área da cidade usualmente negligenciada. A intervenção gerou um novo tratamento de uma passarela por intermédio de cores, causando uma nova experiência e interação por quem ali passava (Figura 9). A passarela, como um lugar de passagem e um não-lugar para muitos, passa a se apresentar de uma nova forma para quem ali passa. A proposta é tornar o espaço como parte da experiência cotidiana, por mais que ele seja apenas uma passagem.

A intervenção no setor comercial sul tratou de uma ressignificação de um não-lugar, buscando melhorar a experiência da cidade, porém sem pretender transformá-lo num lugar cheio de significados e sem retirar sua característica e função de lugar de passagem.

³ Disponível em: <<https://www.coletivomob.com/single-post-vojat/2017/05/02/Lab-MAPEANDO---2%C2%AA-edi%C3%A7%C3%A3o>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

Figura 9 - Intervenção do Coletivo MOB no SCS



Fonte: Coletivo MOB⁴.

4.3 Coletivo Transverso

O Coletivo Transverso, por sua vez, realiza intervenções urbanas de *stencil*, grafite, *sticker* e performance com o objetivo de pesquisar, desenvolver e propor possibilidades de utilização do espaço público (Figuras 10 e 11). Formado por artistas de diversas áreas, o conceito central é, porém, o ataque poético nesses espaços a partir da arte urbana não encomendada, proporcionando reflexão àqueles que estão em seus caminhos rotineiros. Buscam a construção de uma identidade estética e discursiva, que alie plasticidade e conteúdo, inspirada por formas poéticas concisas como haikai oriental, os provérbios brasileiros e o poema-objeto concretista. Segundo o coletivo, essa transformação no olhar e na forma de fruir a cidade pode partir de uma epifania individual, mas ecoa pelas praças e pessoas, nos fazendo perceber que somos muitos, e que mesmo distantes partilhamos a experiência disso que é estar vivo hoje.

Se torna fácil identificar que um dos seus principais objetivos é discutir o espaço urbano e sua utilização, causando confusões e inquietações por seu aspecto visual que se assemelham com sinalizações e cartazes comuns na cidade.

⁴ Disponível em: < <https://www.coletivomob.com/intervencao-no-scs>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

Figura 10 - Coletivo Transverso



Fonte: Coletivo Transverso.

Figura 11 - Exposição do Coletivo Transverso na Mostra BSB Cidade Design



Fonte: fotografia da autora.

4.4 amor.beleza.verdade

Desenvolvido pelos arquitetos Gustavo Goes e Simone Turíbio, O grupo amor.beleza.verdade, realizou em 2012 intervenções urbanas de limpeza e envelopamentos das paradas de ônibus da cidade. Para isso, utilizaram papéis ilustrados com corações, nuvens e padrões geométricos são colados com cola lavável nas superfícies, criando um aspecto completamente diferente do habitual, decorando e revitalizando um espaço cotidiano de Brasília.

Inspirados pelo movimento amor.beleza.verdade, a banda também brasileira Móveis Coloniais de Acaju gravou o clipe da música Vejo em Teu Olhar durante o envelopamento de pontos de ônibus da Asa Norte. Para isso, os músicos convocaram as pessoas e também compareceram para a colagem dos

papéis, que tinham padrões com corações, letras que funcionavam como caça-palavras e fotos enviadas por fãs através do aplicativo Instagram.

Assim como no Coletivo Transverso, o envelopamento proporciona uma nova experiência do espaço cotidiano e pouco observado por quem ali passa (Figura 12). A proposta pode ser vista também como uma discussão dos não-lugares urbanos como parte viva da cidade. Tratar esses lugares de passagens como um espaço a ser também vivido dentro da cidade, pode ser também um outro modo de reafirmar a imagem daquela urbe. A ação discute a utilização de não-lugares como pontos de ônibus, propondo um novo olhar e perspectiva para esses espaços sem torná-los em lugares e não modificando sua função.

Figura 12 - Paradas de ônibus envelopadas na Asa Norte



Fonte: Vídeo Vejo em teu olhar – Móveis Coloniais de Acaju⁵.

4.5 Brasília Imaginada

Além das intervenções, existem também vários grupos e matérias no ambiente acadêmico que pensam, observam, estudam, debatem e também propõem a cidade. A proposta da disciplina de Imaginários Urbanos em estudos dirigidos de design da Universidade de Brasília, lecionada pela professora Daniela Garrossini, tem como objetivo estudar o que é ser urbano a partir do livro Imaginário Urbanos do Armando Silva (2011), compreendendo as condições materiais e as condições de uso e interiorização dos espaços e as vivências por parte dos cidadãos, tendo como foco as suas relações com os espaços e as interações sociais, com foco na compreensão de Brasília. O grupo, que iniciou

⁵ Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=lq17jgBHOJ8>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

seus estudos no primeiro período de 2018, aplica conhecimentos, metodologias e pesquisas para entender a relação e experiência das pessoas com a cidade de forma mais subjetiva para propor uma discussão sobre a Brasília Imaginada. Em uma de suas pesquisas, o grupo realizou perguntas para pessoas que moram na capital, algumas como “qual lugar te provoca esperança” ou “lugar mais triste”. A partir das questões levantadas, a proposta é de trazer para a cidade provocações a respeito da experiência de cada um com Brasília por meio também de intervenções.

A proposta desenvolvida resultou num outro mapeamento baseado no anterior, tendo como principais pontos e questões o centro espelhado retratado entre Conjunto Nacional e Conic, a passarela entre eles, a Rodoviária e as duas praças. Dessa vez, as perguntas guiadas pelo grupo foram respondidas com adesivos de cores específicas para cada uma, a serem colados no local de resposta no mapa disposto. Dessa forma, a visualização do imaginário urbano naquele espaço delimitado se tornou possível através dos pontos de cores e sua distribuição no papel (Figura 13). A partir disso, é possível também observar relações entre os resultados das perguntas realizadas, como por exemplo verificar se há relação entre o lugar que mais traz sensação de tristeza e o mais sujo. Além disso, o grupo pode também observar quais espaços mais lembrados e ocupados por quem ali passa e ocupa no dia a dia. Assim, o mapa pode ser entendido como também um resultado gráfico da imaginabilidade desse espaço da cidade e também um ponto de partida para outras propostas e estudos.

A intervenção traz uma visualização da imagem de espaços no centro de Brasília (rodoviária, Conic, Conjunto Nacional e o espaço que liga esses ambientes) e, dessa forma, um insumo para a compreensão da ocupação, uso e entendimento do que é lugar e não-lugar.

Figura 13 - Aplicação de intervenção e pesquisa do grupo de estudo sobre Brasília Imaginada



Fonte: fotografia da autora.

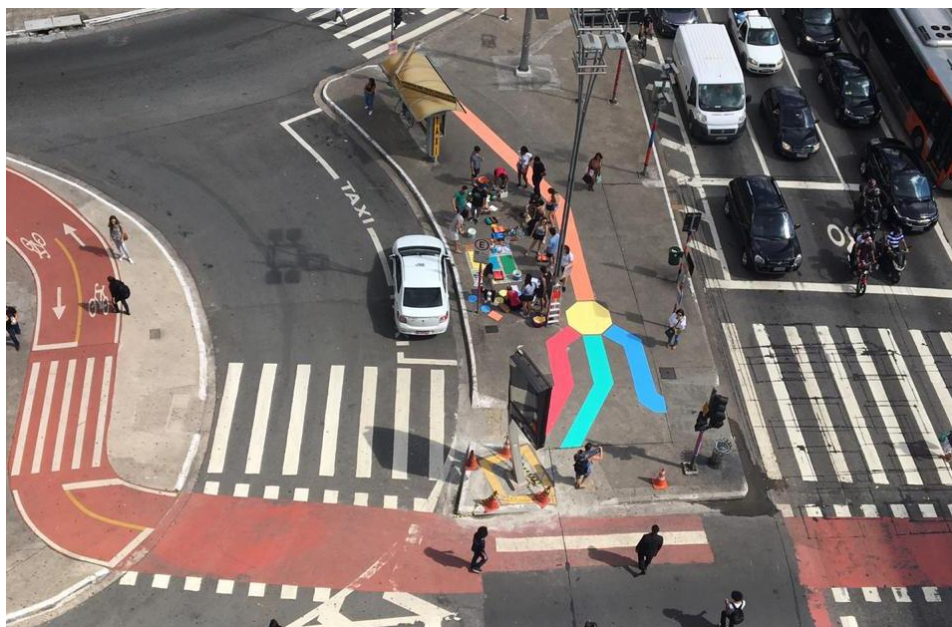
4.6 SampaPé

O SampaPé é uma Organização da Sociedade Civil surgiu como um coletivo que realizava passeios a pé em São Paulo como forma de melhorar e relação das pessoas com a cidade. Hoje, como organização, tem como objetivo ampliar sua atuação e impactos, e se afirmando na atuação de melhorias na experiência do caminhar na cidades “com projetos e metodologia que podem ser replicadas em diversas cidades, tendo o caminhar não apenas como um fim mas como ferramenta de engajamento comunitário, avaliar a qualidade dos espaços públicos e fazer sensibilização política”.

Uma das formas de ação do grupo é se utilizar do urbanismo tático, que são formas de intervenções na cidade que permitem experimentar o espaço urbano de uma nova forma, geralmente efêmera, oferecendo uma aproximação ao impacto causado caso a iniciativa fosse, de fato, executada. Utilizando-se desse conceito, um dos projetos da organização foi uma intervenção na passagem para acessar estações de transportes de massa: as estações de Metrô Paulista e Consolação e o ponto de ônibus do corredor Consolação-Rebouças, importante conexão entre o Centro e as zonas Oeste e Sul. Foram feitas sinalizações lúdicas para propor a desaceleração e promover a interação e a contemplação da cidade aproveitando-se de alguns números sobre o caminhar neste espaço, como tempo de espera para atravessar e passos para chegar ao outro lado (Figura 14).

Trata, assim, além de resignificação de um não-lugar, mas também de uma proposta de intervir na experiência da cidade, propondo que seus usuários observem além de sua rotina e vivenciem o espaço urbano de uma nova forma.

Figura 14 - Intervenção do SampaPé em forma de sinalização de piso



Fonte: SampaPé⁶.

4.7 Infiltração

Em sua dissertação de mestrado, Isabella Brandalise (2016) propõe uma forma de investigação sobre as navegações e narrativas dos sistemas urbanos. Partindo de um ponto similar da presente exploração, de uma inquietação teórico-prática de especulações de mundos possíveis. Utilizando a cidade como laboratório, como ela mesma descreve, para expor operações como formas de infiltração. Além disso, também discorre sobre as “possibilidades de abertura, especulação e imaginação como resultado da infiltração”.

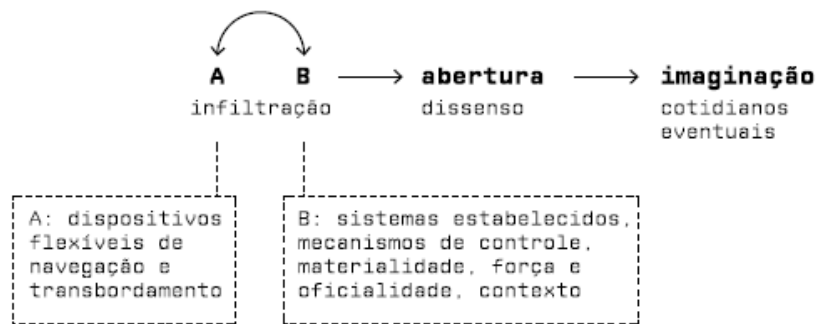
A proposta de infiltração e a capacidade de imaginação e experimentação de novas formas de viver e interagir com os espaços reivindica a desautomatização das experiências cotidianas. Cada um dos comportamentos e

⁶ Disponível em: < <https://medium.com/@sampaape/transformar-um-n%C3%A3o-lugar-em-lugar-atrav%C3%A9s-do-urbanismo-t%C3%A1tico-157a733463f>>. Acessado em: 03 de nov. de 2019.

relações do indivíduos com os sistemas ao seu redor se tornam um possível estudo e atualização do planejamento urbano. “São navegações nos espaços e tempos intersticiais, caminhos insólitos para mundos possíveis. Em outras palavras, são usos, apropriações e imaginários das pessoas que fazem da cidade um sistema vivo e experimental” (ibid.).

A infiltração pode ser traduzida como um potencial de transformação que se utiliza das fissuras do sistema. Já que consideramos sempre o contexto, sistemas e serviços para pensar e produzir objetos e artefatos, compreender os espaços dessas variantes se torna uma oportunidade para processos de infiltração.

Figura 15 - Diagrama infiltração-abertura



Fonte: BRANDALISE, 2016.

No diagrama representado na Figura 15, a relação *AB* é traduzido pela autora como um esquema de entendimento entre a ideação e concepção do espaço (*B*) e com seus usos, apropriações e vivências (*A*), trazendo aqui as potenciais formas de infiltração. “Não se contenta com formas de participação passiva, agindo em prol de uma contestação da vida cotidiana, mesmo que em uma micro-escala e sem articulação consciente” (ibid). É, então, uma metodologia que tira vantagem das regras prescritas, criando uma espécie de jogo com o sistema imposto.

A abertura se faz como uma reflexão final sobre os possíveis resultados que a metodologia de infiltração pode causar nas operações e experiências da cidade. Essa relação infiltração-abertura entende-se a partir de uma imaginação ativa, na ação de saída para o espaço de desautomatização do sistema. Parte de

um indivíduo não mais passivo, que passa a enxergar a cidade com curiosidade e vontade de explorá-la e até ocupá-la.

Como protótipos iniciais dessa metodologia e experimentos de menor escala, foram dispostas uma série de seis placas de sinalização no *Washington Square Park* em Nova Iorque. Feitas à mão, as placas se utilizam da mesma linguagem visual da sinalização oficial do parque, porém com informações irreais e até que causam certo estranhamento, como “Você pode estacionar sua espaçonave aqui”. A resposta do público foi espontânea e pôde ser avaliada através de *posts* na rede social do Instagram (Figura 16).

Figura 16 - Experimentação de infiltração e resposta no Instagram



Fonte: BRANDALISE, 2016.

5. DEFININDO POR ONDE PASSAR

Para se chegar no então (não)lugar a ser estudado e intervindo, foram listados conceitos gerais para nortear as próximas etapas de estudos. Esses conceitos são consequências dos termos, discussões e ações projetuais discutidos nos capítulos anteriores, analisados de forma orgânica e de ponto a ponto:

- Ter Brasília como tema;
- Ter como princípio a escala humana;
- Utilizar de símbolos já estabelecidos e de fácil reconhecimento da cidade;
- Se utilizar de não-lugares de grande fluxo de passagem;
- Ser passível de replicação em outros não-lugares semelhantes ou em outras cidades;
- Possibilitar uma melhor experiência urbana;
- Não deturpar a função de lugar de passagem.

5.1 Escala humana de Brasília

Brasília é uma cidade planejada na escala monumental, de imagens vistas de cima, de longe, de grandes distâncias. No entanto, por mais díspare que seja das demais cidades do país, o que está na escala humana da capital, a nível dos olhos, é o que realmente cada um experiencia e absorve da cidade. Realizei, assim, um projeto de fotografia na disciplina do curso de design da Universidade de Brasília, com objetivo de tratar da Brasília que vemos e vivemos, a nível dos olhos, das sensações cotidianas, das cores, das texturas, tratar da imagem monumental a partir dos micro fragmentos imagéticos que é a tradução da cidade de quem a vive.

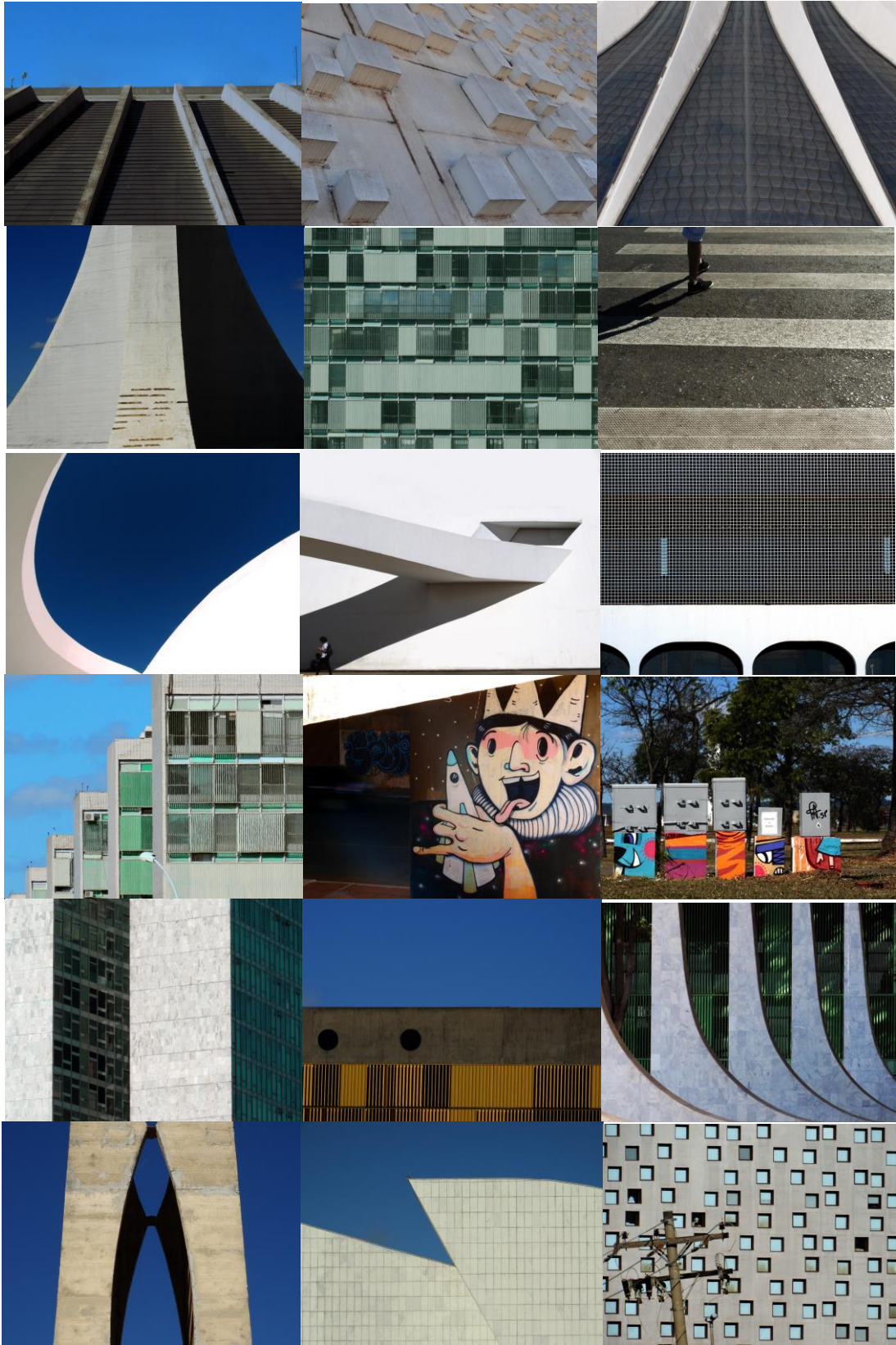
De um ponto de vista, a partir da interface urbanística de Brasília, as fotografias foram registradas como aquilo que se vê por quem está nessa interface. São recortes e percepções de quem circula e interage, mesmo que de forma ínfima, com a cidade.

“Interfaces são, em sua maioria, entradas, calçadas, rampas e escadas, estacionamentos improvisados, pequenos arruamentos ou mesmo áreas de parques e jardins. São espaços intermediários que tanto podem formar meras divisões

territoriais como espaço útil para acesso, circulação, estar, espera e lazer; Enfim, trata-se de amortecer a escala urbanística até que esta possa se integrar à escala arquitetônica.” (FRAGOMENI, FONSECA E BRANDÃO, 2015, p. 55)

As linhas retas e curvas, as texturas, as cores, o concreto, os azulejos e as padronagens arquitetônicas se mostram como principais protagonistas da imagem imposta pela proposta de Lúcio Costa e do arquiteto Niemeyer. A visualização do conjunto de imagens do ensaio resulta numa configuração visual da capital. Dessa forma, é possível através deste estudo obter uma base para o entendimento e desenvolvimento projetual em termos visuais que condizem com a imagem e identidade de Brasília (Figura 17).

Figura 17 - Ensaio fotográfico Brasília ao nível dos olhos



Fonte: a autora.

5.2 A passagem

Aqui como objeto temos o (não)lugar a ser definido como objeto de intervenção e de estudo. A definição do objeto surgiu como necessidade e desdobramento a partir da revisão e dos requisitos mais generalistas levantados a partir dos conceitos e ações discutidas. Assim, listados esses espaços como possíveis lugares de atuação de uma interface não significativa para os transeuntes em forma de uma interface urbana na experiência da cidade, listo também sobre ele pontos baseados nos requisitos levantados para possíveis intervenções.

Apesar de abrangentes e não definitivos, esses pontos servem como base, em conjunto com os conceitos já levantados, para a análise dos 8 (oito) lugares levantados: ponto de ônibus, estação de metrô (embarque e desembarque), estação de metrô (corredores), gramados centrais do eixo monumental, ICC (Universidade de Brasília), calçada entre Conjunto Nacional e Conic, rodoviária e setor comercial sul

Paradas de ônibus

- Maior facilidade de intervir
- Possível levantamento de dados com pessoas que por ali passam
- Possível fazer adesivagem, intervenção de mobiliário
- O fluxo de pessoas pode ser não tão grande
- Sinalização não é muito utilizada

Estação de metrô (embarque e desembarque)

- Grande fluxo de pessoas
- Possibilidade de melhoria e uniformização visual e de sinalização
- Possível fazer adesivagem, intervenção de mobiliário, sinalização
- Possível dificuldade em realizar intervenções (porém já são feitas algumas ações dentro das estações)

Estação de metrô (corredor e catracas)

- Grande fluxo de pessoas
- Maior dispersão

- Maior facilidade de intervenção
- Possível fazer adesivagem, propor mobiliário, sinalização
- Menor visibilidade (pois só é visto por quem desce na estação e não por quem está no metrô)

Gramados centrais eixo monumental (entre ministérios)

- Grandes espaços
- Possível somente sinalização com placas
- Dificuldade com intervenções visíveis
- Pouco fluxo de pessoas
- Pouca possibilidade de intervir e melhorar escala humana

ICC

- Possível intervir na sinalização da UnB (propor intervenção)
- Facilidade de levantamento de dados
- Grande fluxo de pessoas
- Intervir na escala humana
- Fácil de receber feedbacks e impressões
- Visível apenas para um recorte muito específico da população

Calçada entre Conic e Conjunto Nacional

- Grande fluxo de pessoas
- Possibilidade de intervenção nas calçadas
- Possível recuperar estudo e levantamentos do imaginário
- Possível dificuldade de intervir por causa da quantidade de ambulantes
- Difícil intervir muito na escala humana

Rodoviária

- Grande número de pessoas
- Possível propor melhoria na sinalização e escala humana
- Possível dificuldade em realizar intervenções

Setor Comercial (passarelas e corredores)

- Grande fluxo de pessoas
- Possibilidade de melhoria e uniformização visual e de sinalização
- Possível fazer adesivagem, intervenção de mobiliário, sinalização
- Possível dificuldade de intervir por causa da quantidade de ambulantes

Com a análise e levantamentos de pontos acima listados, ainda não se faz suficiente para a escolha do espaço como objeto de intervenção, já que, a partir dos parâmetros citados, todos são potenciais pontos de intervenção para melhoria da experiência urbana, a escolha se deu por conveniência e amplitude das capacidades. Dessa forma, a estação de metrô, entendida como toda sua extensão, tanto como em suas mais diferentes localidades quanto seus diversos espaços internos, foi escolhida como objeto de estudo para o presente estudo.

O metrô como meio de transporte urbano, lugar de passagem, pode ser visto como espaço apático e não significativo por algumas pessoas que por ali passam e onde os espaços e informações disponíveis devem ser claras e ergonômicas, com foco em sua escala humana e também de fácil acesso e estudo de observação, torna-se assim um objeto adequado para o projeto.

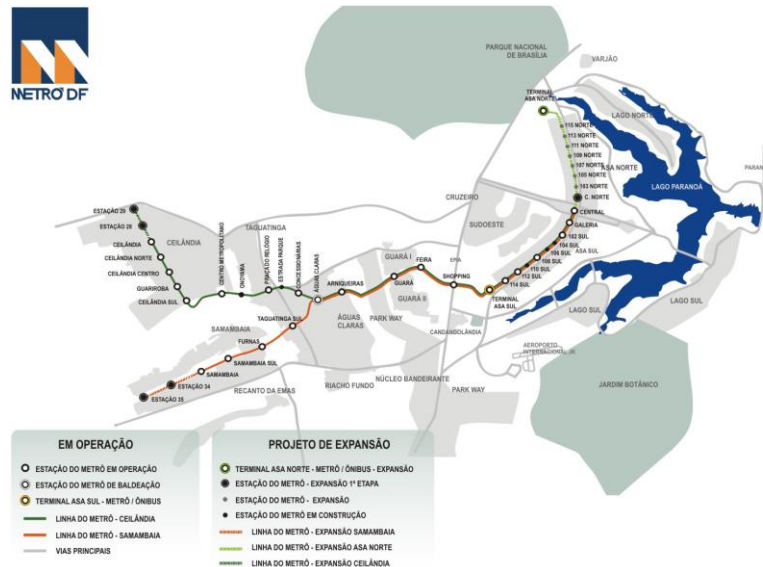
5.3 O ir e vir sobre trilhos

Composto por 24 estações em funcionamento, o metrô de Brasília percorre 42,38 km ligando regiões administrativas do Distrito Federal, transportando em média 160 mil passageiros por dia, de acordo com o portal do Metrô-DF. As vias e estações possuem trechos subterrâneos, superficiais e também de trincheiras (corredor semi-subterrâneo, sem cobertura). Embora com algumas diferenças entre si, todas as estações apresentam certa uniformidade em seu espaço, principalmente interno.

A via do Metrô-DF possui o formato de Y. Dessa forma, 19,19 km constituem o eixo principal e interligam a Estação Central (localizada na rodoviária do Plano Piloto) à Estação Águas Claras. Outros 14,31 km compreendem o ramal que parte da estação Águas Claras até Ceilândia Norte. O outro ramal, com 8,8 km, abrange o trecho que liga a estação Águas Claras a

Samambaia (Figura 18).

Figura 18 - Mapa de linhas e projeto de expansão do Metrô-DF



Fonte: Metrô-DF.

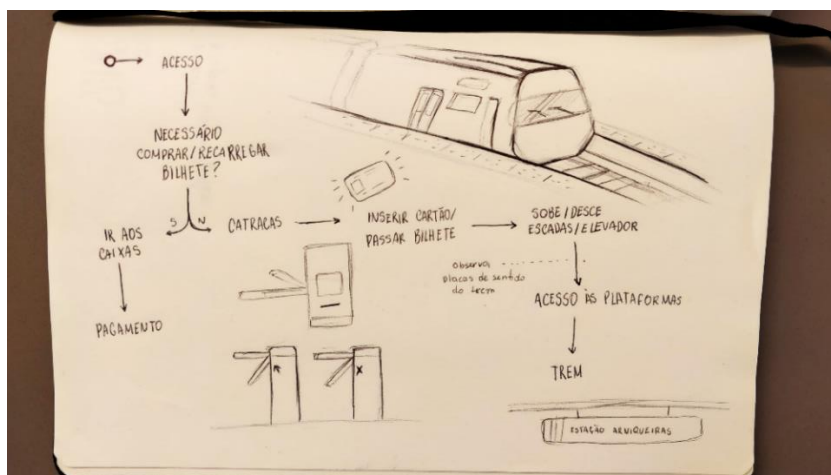
Compreender esses espaços, suas trajetórias e sua interação com os indivíduos e com a cidade se faz como caminho para o desenvolvimento do projeto. A partir do ponto de vista das estações como não-lugares passíveis de serem interferidos como espaços de experiência urbana e de identificação com a cidade em que se encontra, foram realizados estudos de observação de rotina, tarefas e usos das dependências. Aqui, se faz necessário analisar o processo a partir do momento de acesso a estação (seja subterrânea ou elevada), as diversas possibilidades de percursos e narrativas que podem ser descritas em momentos anteriores (como cada um ali chega, que caminho faz) dizem respeito a outras experiências urbanas.

Os principais pontos de contato e interação (físicos e visuais) dos passageiros com esses espaços se resumem à compra dos bilhetes (unitário ou recarga do cartão de transportes) quando necessário, nas catracas, placas de sinalização (com nomes da estação e sinalização de saída ou sentido do trem), mapas de localização, algumas cadeiras poucas cadeiras para espera e, por fim, o próprio metrô.

Sob outra trajetória, os usuários têm acesso às estações pelos próprios

trens do metrô, de onde precisam compreender em qual estação se encontram antes do desembarque, saber a direção da saída e acessar as catracas para egresso.

Figura 19 - Fluxo de análise de atividade no metrô de Brasília



Fonte: a autora.

Observando os fluxos e a rotina das estações (Figura 19), é possível relacionar e listar interações e tarefas como pontos de interface e experiência urbana. É comum observar, pelo grande fluxo de pessoas em algumas estações, passageiros com dificuldades no embarque e desembarque, indo de encontros com os outros. Também é fácil verificar com certa frequência o desconhecimento de qual plataforma acessar e qual o sentido dos trens e, por consequência, pessoas procurando placas ou buscando informações com funcionários e outros passageiros. Nesse mesmo sentido, os passageiros que estão chegando à plataforma da estação pelo próprio trem, quando não estão atentos ao sinal sonoro de aviso em qual estação se encontram, comumente se inclinam para conseguir identificar através das janelas do metrô, procurando placas que sinalizam em qual estação estão. Outras dificuldades e dúvidas frequentes que os usuários têm são sobre como utilizar os bilhetes das catracas e também na hora da compra.

Não são muito comuns as interações e vivências dentro das dependências das estações. As imagens mais rotineiras são o ir e vir de embarque e desembarque. Algumas estações como a Águas Claras, Central e Shopping possuem comércios em suas dependências (antes ou depois das catracas),

também é usual ver algumas exposições em corredores de algumas estações. Além dessas relações, as estações também se tornaram pontos de encontros de pessoas que trocam e vendem seus pertences de formas independentes, sendo comum também esse tipo de interação.

A análise de uso desses espaços não somente evidencia as dificuldades e problemas que envolvem as atividades ali desenvolvidas, mas também demonstram um exemplo de não-lugar como lugar de passagem, com certa uniformidade de características, não relacional em maior parte tanto com os indivíduos quanto com a cidade.

Entendendo o Plano Piloto do Distrito Federal como uma cidade modernista planejada e construída, o contexto de vivência da cidade pode ser entendido, muito provavelmente, de forma distinta das Regiões Administrativas em seus arredores. Por não ter seu desenvolvimento de forma orgânica, as interações e o entendimento da cidade se tornam diferentes por quem ali passa.

De forma geral, quem utiliza o metrô em Brasília são pessoas que moram nas Regiões Administrativas, mas que trabalham nas redondezas da estação. Não descartando também usuários que utilizam pontualmente a estação, incluindo a possibilidade de utilizarem somente os serviços prestados dentro da própria estação. Divido os usuários em três: os que ali passam diariamente com pressa, os que estão familiarizados com a estação e os que nunca ou muito raramente a utilizam. Assim, o metrô é frequentado de forma massiva por quem não vive a Brasília do Plano Piloto como lugar de vivência.

A estação 108 Sul se fez a mais adequada por ser uma estação de movimentação média e de fácil levantamento, com serviços à comunidade, como uma agência da Receita Federal, sendo também passagem subterrânea entre as quadras 208 e 108 sul. Por estar localizada próxima à primeira quadra de Brasília e também a quadra com o projeto modelo para quadras residenciais, seus arredores trazem também uma compreensão de Brasília de forma diferente e até histórica e turística para quem ali não vive ou tem não tem conhecimento aprofundado.

5.4 Brechas

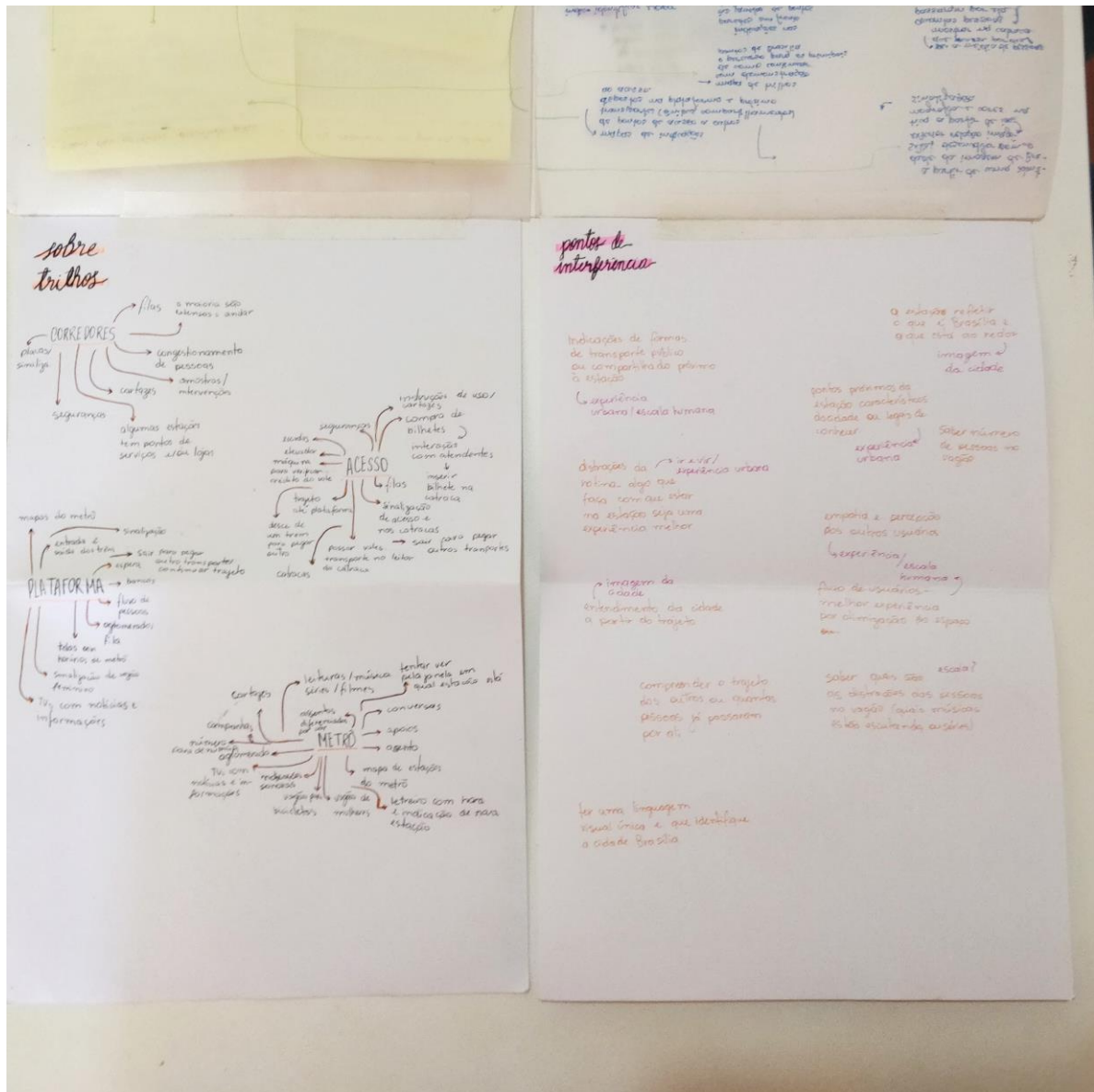
Como forma de análise de pontos de contatos e intersecção, se entendeu a necessidade de utilizar como base para o levantamento de propostas o estudo do máximo de áreas possíveis com que o usuário interage na estrutura da estação. A compreensão desses pontos e todas suas variáveis se fez como um caminho lógico para o reconhecimento da estrutura de onde se busca trabalhar.

Cada item listado abre um outro leque de outras estruturas que evidenciam a materialidade de uma interação completa do usuário na estação do metrô, podendo ser compreendidos aqui como espaços intermediários que constroem a narrativa do indivíduo no espaço como um todo. Essa etapa pode ser compreendida como uma expansão de possibilidades e de recursos potenciais a serem utilizados nos próximos passos.

As principais materialidades observadas são divididas em quatro pontos principais: os vagões, plataforma, acesso e corredores (Figura 20). Cada um desses pontos foi destrinchado para outras possíveis micro interações estruturais, narrativas e de informação com os usuários, assim como possíveis ocasiões e ações naquele espaço.

Pensando nos fluxos e narrativas possíveis, essas ramificações buscam abarcar o maior número de possibilidades de estruturas circunscritas em cada um dos quatro pontos e na estação. Também se torna evidente que alguns desses pontos secundários se encontram em mais de um dos quatro pontos principais. Nos corredores, suas ramificações consistem em: cartazes informativos, filas, deslocamento, acúmulo de usuários, possíveis amostras e intervenções, possíveis pontos de serviços, seguranças e placas/sinalização. Essa última ramificação, por exemplo, pode ser encontrada em outros dois pontos de contato.

Figura 20 - Registros de pontos de contato e interferência



Fonte: a autora.

Após o levantamento de todos os pontos, suas ramificações e convergências, buscou-se compreender os pontos de interferência, como uma listagem de oportunidades de possíveis interações. Esses pontos tratam de contextos gerais baseados nos requisitos abrangentes citados acima para direcionar propostas a serem desenvolvidas posteriormente. Um desses pontos, para exemplificar, é uma proposta de contribuir que os usuários se sintam instigados a conhecer mais da cidade através da compreensão do trajeto de outros usuários, por onde passam e quais lugares indicam.

Pode-se identificar, ainda, que os pontos de interferência listados (Figura 20) podem ser divididos em alguns focos como a experiência urbana, a escala humana, imagem da cidade e no deslocamento.

Esses pontos de interferência traduzem em um primeiro direcionamento para a criação de requisitos mais específicos e, assim, para as etapas de geração de alternativas. Esses requisitos são:

- Utilizar não-lugares como pontos de direcionamento para ocupação dos espaços da cidade;
- Se utilizar de elementos de sinalização como intervenção;
- Ser interativo;
- Ser colaborativo;
- Propor novos olhares para a cidade a partir da saída da rotina;
- Ser passível de replicação em outros não-lugares semelhantes.

6. GERAÇÕES DE ALTERNATIVAS

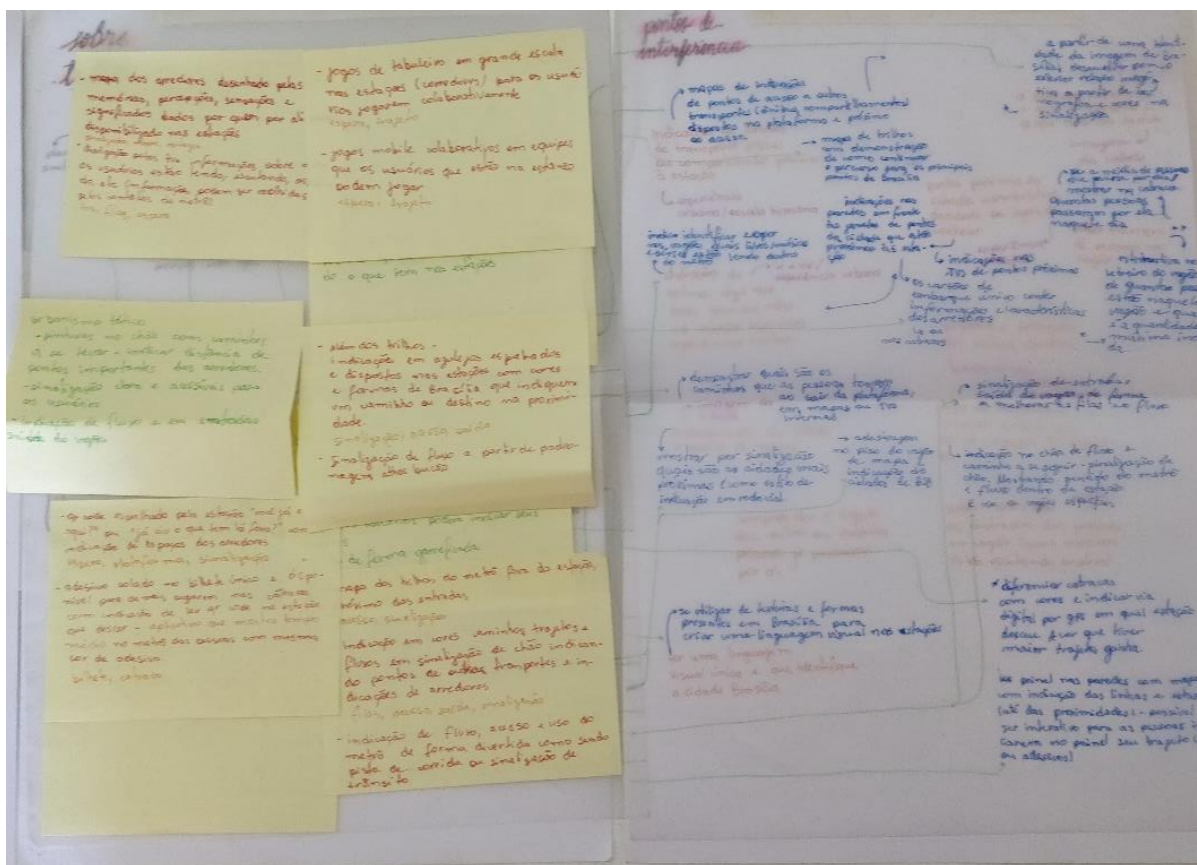
De forma mais abrangente, primeira geração de alternativas foi desenvolvida a partir do entendimento entre os pontos de contato e de interferência explicados acima. As primeiras alternativas surgem de caráter generalista e menos de decisões técnicas (Figura 21).

Partindo sempre de uma dupla de pontos de contato/interferência, baseados nos requisitos, as alternativas são o princípio da exploração de possíveis interações a serem desenvolvidas. Retomando os conceitos de ir e vir, imagem da cidade, experiência urbana e escala humana, essa etapa expande os horizontes do projeto.

As ideias traduzem-se em produtos, gráficos, serviços e principalmente interações a serem repensadas dentro do espaço do metrô. Para exemplificar, a relação do ponto de interferência de conhecimento da cidade a partir de mapas de trajetos com o ponto de contato dos próprios mapas dispostos nos vagões e plataformas, geraram três alternativas: 1) a demonstração de quais caminhos as pessoas tomam ao sair da plataforma, como uma espécie de mapa de calor, em mapas e TVs das estações; 2) evidenciar, por meio de sinalização, quais são as regiões administrativas e lugares próximos da estação; e 3) sinalização de piso no vagão em forma de mapa com indicações de pontos da cidade relevantes para os usuários.

Em resumo, as propostas partem do princípio da imagem pragmática e coletiva da cidade, da experiência urbana a partir de outros pontos de vista, do deslocamento como ponto de contato entre a escala humana e um novo ponto de vista da cidade. E também buscar trazer a compreensão do outro como ser praticante e ocupante do urbano para ter conhecimento de outras trajetórias e imagens da cidade.

Figura 21 - Registro da primeira etapa de ideação



Fonte: a autora.

Assim, foram geradas uma variedade de alternativas entendidas aqui como abrangentes, generalistas e exploratórias que serviram de base para uma nova etapa de ideação agora mais objetiva e com características mais formais e concretas. Nessa nova etapa de ideação baseada em características mais formais e técnicas, foi acrescentada uma camada a mais de profundidade e detalhamento para as alternativas já levantadas.

Essas alternativas mais específicas, elaboradas em um *brainstorming* individual a partir das camadas anteriores de ideação, buscam compreender e abarcar requisitos mais específicos e características mais estruturais para o desenvolvimento do projeto. Trata-se de um levantamento de possíveis configurações materiais a serem utilizadas para a proposta final.

Dessas, vale destacar o uso de linguagem de sinalização de Brasília para destacar fluxos e indicar lugares dos arredores; o uso de *QR code* espalhados pela estação com frases que provoquem curiosidade dos usuários, como “você já

esteve aqui?” ou “que tal sair da sua rota?”; propor uma quebra visual através de inserção de elementos visuais pela estação com provocações e propostas que levem a curiosidade do usuário a buscar novos caminhos a se percorrer (com uso de sinalização de piso). Além dessas, outras alternativas tratam de possíveis interações entre usuários em forma de troca de informações de trajetos e lugares da cidade em que passam e também em forma de jogos, como de tabuleiro, que façam conexão entre o deslocamento do usuário com o que há ao redor da estação.

6.1 Convergência e seleção de alternativa

Antes da seleção e elaboração da alternativa final, foi realizada a aglomeração das alternativas anteriores que se acomodavam em uma só proposta mais completa e detalhada. A partir dessas, pôde-se escolher o ponto central da proposta e destacar quais outros pontos poderiam ser incorporados.

Unindo a utilização de linguagem já conhecida e a provocação de realizar trajetos caminhando como forma de observar e ocupar a cidade, a primeira proposta consiste na utilização de linguagem de sinalização para provocar reflexão dos arredores com indicação de distâncias a pé para determinados pontos e o que o usuário poderia encontrar por lá.

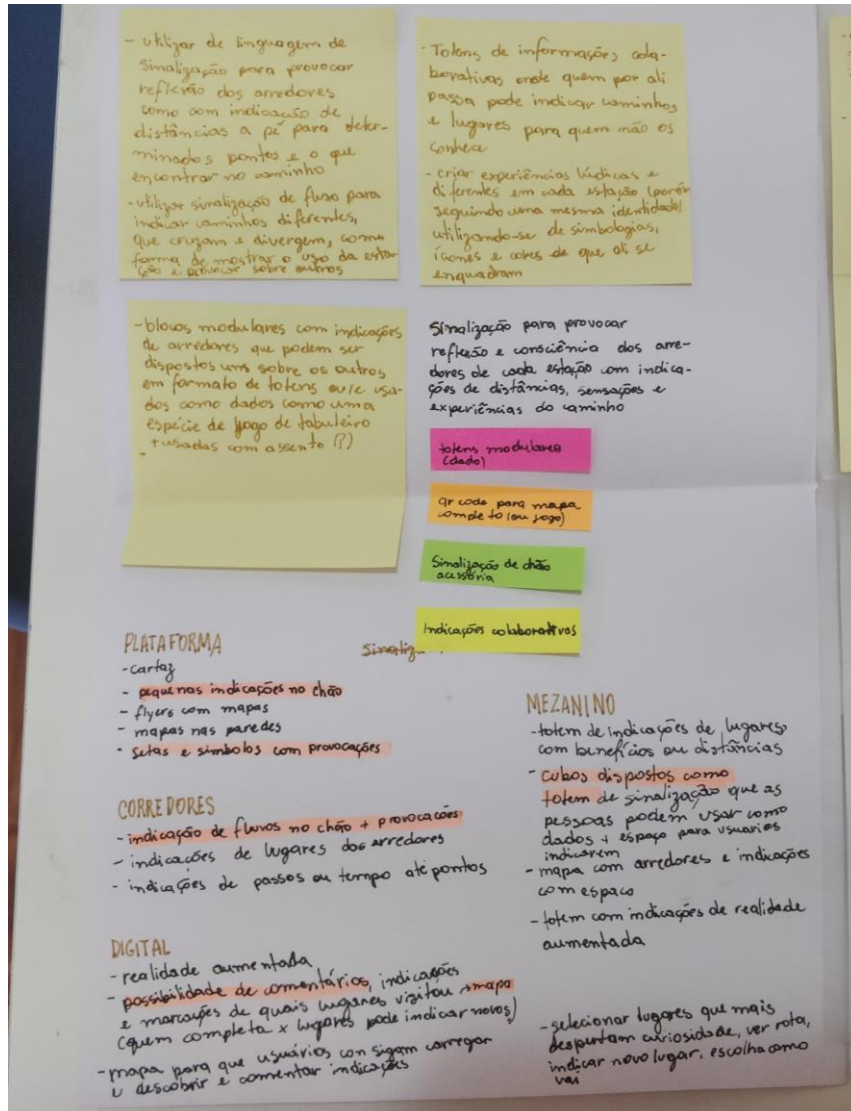
A segunda proposta também percorre a proposta de utilizar sinalização, porém de fluxo de usuário, como forma de indicar caminhos diferentes para chegar ao mesmo destino. Utilizando o caminho frequente de diversos tipos de usuários diferentes, que se cruzam e divergem, como forma de demonstrar o uso da estação e provocar sobre o caminho do outro.

Por fim, uma terceira proposta se resume em utilizar blocos cúbicos modulares que podem ser dispostos uns sobre outros, em formato de totens verticais, com indicações de lugares para conhecer e novos caminhos a percorrer. Por serem cubos com todas as faces preenchidas, cada um desses módulos pode ser também utilizado pelos usuários como dados de jogos de tabuleiro que, ao serem jogados, indicam qual caminho ou lugar se deve conhecer.

Pela observação dos caminhos das propostas anteriores, foi possível definir a alternativa principal a ser desenvolvida: sinalização como provocação de reflexão e consciência dos arredores da estação, com indicações de trajetos, sensações e experiência a serem encontradas. Para agregar ao cerne, pretende-se utilizar também o conceito de totens modulares, o uso de *QR code* como extensão para o digital, sinalização de piso acessória e colaboração dos usuários.

Utilizando a compreensão da estrutura e dos pontos de contato da estação, definiu-se que a proposta consistiria em uma intervenção dividida em quatro momentos/espços: plataforma e vagões, corredores, mezanino e extensões (Figura 22). Para cada um desses momentos, foram listadas possibilidades de materializar a proposta da intervenção. Assim, o usuário tem um fluxo de contato com a intervenção em cada um desses espaços.

Figura 22 - Última etapa de ideação e definição



Fonte: a autora.

7. ATRAVÉS DO QUADRADO

“O conceito de ambiente como espaço qualificado permitiu-nos entender que, em seu movimento de entendimento do mundo, o homem comporta-se como um processador de informação e disposição de sintaxes, e que esse movimento de compreensão e transformação do mundo em linguagem é o que diferencia espaço de ambiente.” (SANTOS F, pág. 65 e 66)

Como forma de instigar as pessoas a vivenciarem, compreenderem e ocuparem a cidade em que vivem, trabalham e estudam, a proposta de intervenção na estação 108 Sul busca sinalizar e provocar as pessoas que ali passam para olhar seus arredores.

7.1 Interação e fluxos

Dessa forma, a perspectiva geral da alternativa escolhida consiste em: nas plataformas e vagões, se utilizar de forma de infiltração através de adesivos com indicações que provoquem curiosidade; nos corredores, sinalização de piso para direcionamento e captação da atenção dos usuários; até o mezanino, com os totens verticais de estruturas modulares de maneira que direcionem e agucem a curiosidade e o desejo de experimentar a cidade; como expansão à essa proposta, também espera-se direcionar os usuários para uma interface digital que complementem as vivências e recomendações dos cubos do totem. Com módulos em formatos de cubo, a intervenção se baseia na ludicidade para propor os cubos em formas de dados onde cada face pode ser utilizada para decidir qual lugar conhecer.

Segundo Certeau (1998), os praticantes ordinários da cidade são os caminhantes, pedestres “cujo corpo obedece aos cheios e vazios de um ‘texto’ urbano que escrevem sem poder lê-lo”. Dessa forma, é necessário conhecer os caminhos dos indivíduos e propor novos caminhos. A intenção é, então, propor a saída da rotina, o observar a cidade, ocupar e compreender onde se vive, desautomatização do cotidiano, desenvolver um usuário ativo, que constrói, experiencia e modifica a cidade.

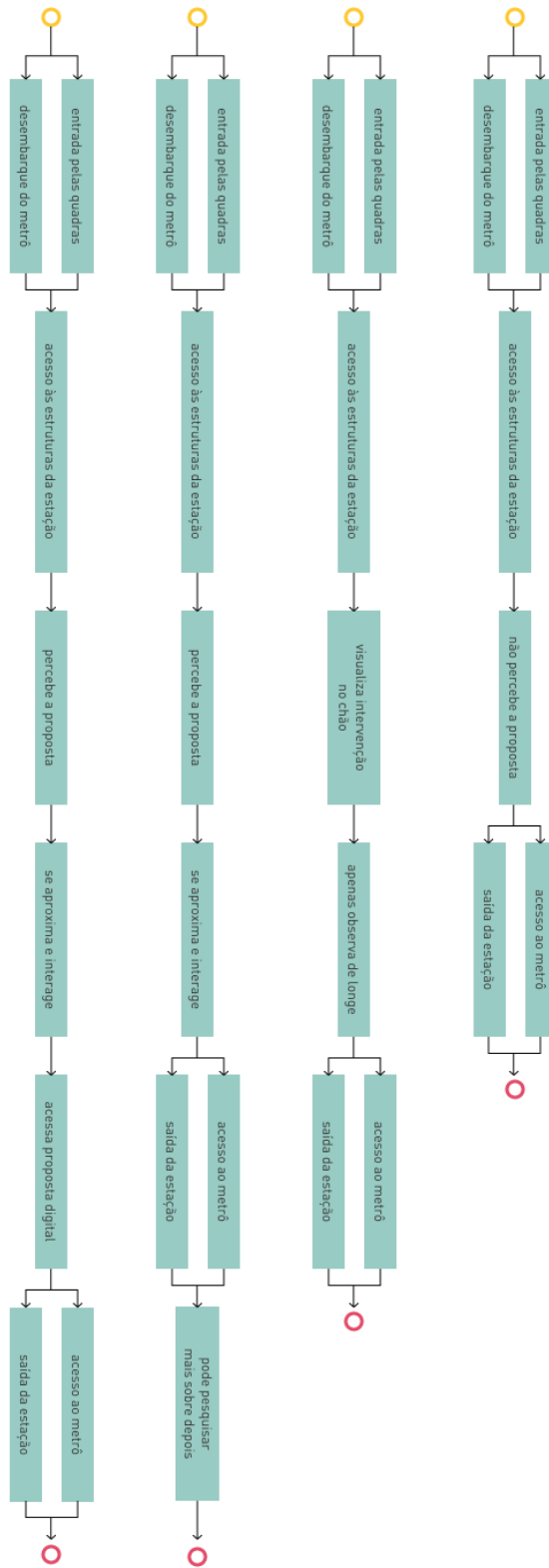
Se tratando em nível de interação com a proposta, a partir da observação de uso da estação, podemos propor também quatro fluxos baseados em perfis de usuários, baseados em cenários de interação com a proposta, descritos

abaixo (Figura 23). Sendo o primeiro deles o cenário do usuário não perceber a intervenção; outro no qual ele percebe e apenas observa; um terceiro onde o usuário, além de observar, interage; e num cenário completo ele observa, interage e acessa a proposta digital.

Buscando propor uma intervenção na interação das pessoas com a cidade, se fez necessário entender também o fluxo da proposta e todos os pontos de interação do usuário. Tempo (ritmo, reação, contexto), metáfora, abstração e espaço negativo, são entendidos aqui como fundamentos do design de interação de acordo com Malouf (2007). Esses elementos podem ser observados no fluxo desenvolvido para a proposta que pode ser entendido a partir de dois pontos: do acesso à estação de metrô a partir do desembarque ou através das quadras.

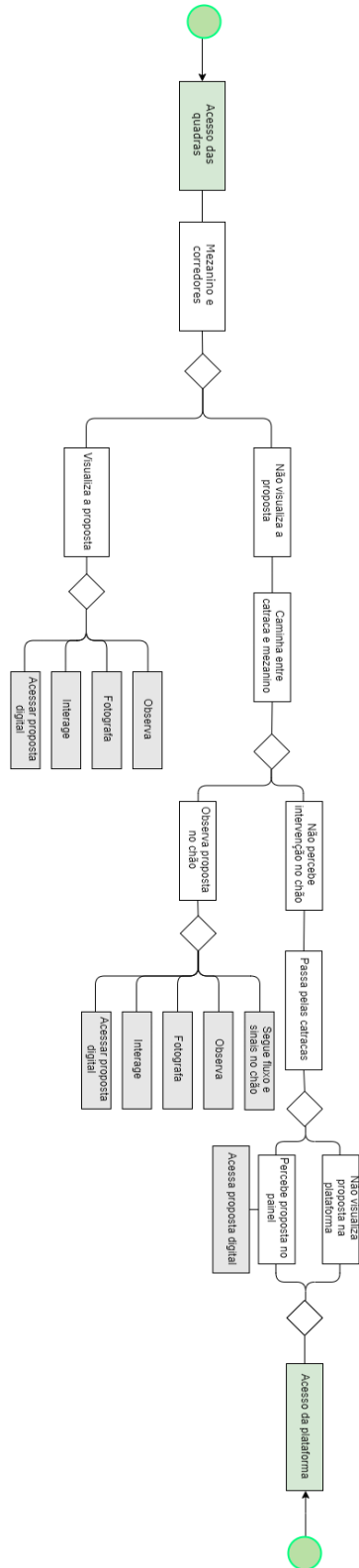
O ritmo da proposta é definido a partir das etapas e cada nível de interação do usuário, dessa forma o tempo de interação pode ser rápido em alguns níveis como na sinalização de chão e até na proposta disposta no mezanino, podendo se estender mais nessa última de acordo com o nível de interesse com o usuário, assim como na proposta digital. O contexto pode ser entendido através dos fluxos (Figura 24) baseados nos cenários de interação e também a partir de qual ponto parte o usuário. A metáfora usada a partir da linguagem de sinalização colabora com o entendimento para uma melhor interação com o produto. A utilização da sinalização como elemento interativo semelhantes a jogos, dispostos não somente para a visualização, além do mapa e extensão da proposta para o digital podem ser entendidas como a abstração na interação. Já o estudo do espaço negativo deve ser na compreensão das áreas da estação não utilizadas pela intervenção, podendo ser entendido como uma pausa na interação, de acordo com as definições dos fundamentos de Malouf (2007).

Figura 23 - Fluxo de possíveis interações com a proposta



Fonte: a autora.

Figura 24 - Fluxo geral da proposta



Fonte: a autora.

7.2 Identidade Visual

As informações e elementos visuais utilizados nos adesivos e no totem seguem as mesmas características. Tombada como Patrimônio Histórico e Cultural da Humanidade, foram utilizadas linguagens já comuns na sinalização do Distrito Federal (Figura 25), como a tipografia da família Helvética, nas versões medium, light itálica e bold e do uso de setas bem características. Somadas a isso, foram utilizadas cores fortes e que se destacassem dos tons cinza e branco do concreto marcantes na capital, porém ainda se utilizando e se inspirando em cores encontradas no cotidiano brasileiro.

Figura 25 - Exemplo do projeto de sinalização de Brasília



Fonte: *The Museum of Modern Art*⁷.

Além de utilizar cores complementares e contrastantes, inspirado-se no projeto Brasília Pantone (2015) que se utiliza de registros fotográficos da cidade para investigar uma paleta de cores urbana transforma nossa experiência de viver em Brasília, foi desenvolvida uma seleção de cores que mostra uma paleta para a capital que sai dos tons de mármore. Assim, se utilizando das fotografias

⁷ Disponível em: <<https://www.moma.org/collection/works/160411>>. Acessado em: 18 de nov. de 2019.

de minha autoria, foram retiradas as cores demonstradas na Figura 26.

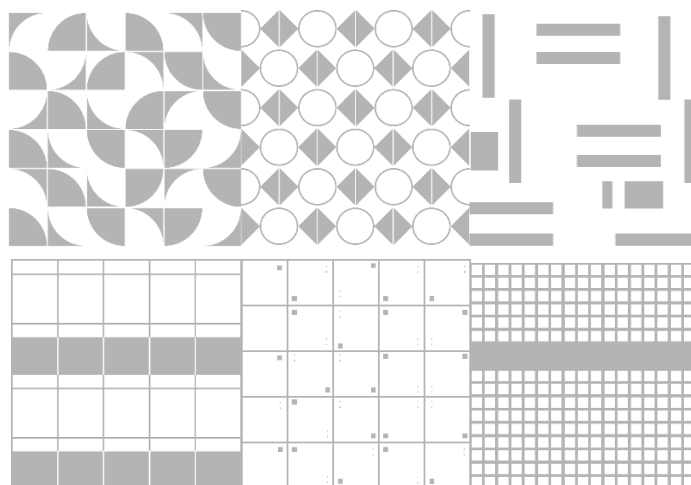
Figura 26 - Paleta de cores



Fonte: a autora.

A linguagem escrita do projeto busca despertar curiosidade no usuário, tentando provocá-lo a saber mais e explorar a cidade. Foram desenvolvidas também texturas e padrões inspirados em elementos cotidianos do ambiente urbano de Brasília (Figura 27).

Figura 27 - Padrões e texturas desenvolvidas



Fonte: a autora.

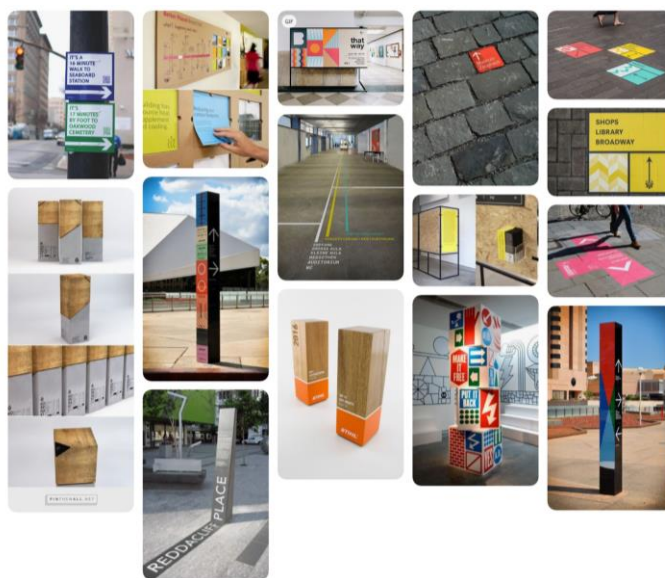
Brasília é muito conhecida por “quadrado” por causa de seu formato geográfico no mapa (que aparenta um retângulo quase perfeito). Como uma brincadeira a esse apelido e uma alusão à tridimensionalidade, ao desconhecido e às multifacetadas que a cidade possui ainda para serem descobertas por quem nela vive, o nome do projeto é Faces de Brasília, que também serviu como base para as demais escolhas projetuais, como os formatos dos adesivos e das faces cúbicas do totem.

7.3 Desenvolvimento

Para finalmente desenvolver e colocar em prática a proposta final, se fez necessário utilizar os requisitos do projeto Cultura no Metrô, que possibilita exposições nas estações do metrô de Brasília, como limites. Assim, para um primeiro teste, realizando algumas alterações na alternativa descrita acima, foi desenvolvido um produto mínimo viável (MVP).

Para essa etapa, foi feita uma pesquisa geral de referências visuais e de suportes de sinalização, traduzidos em um painel de referências de formas, linguagens e elementos estruturais. A partir desse painel (Figura 28) e compreendendo o fluxo de interação apresentado, foi desenvolvida a proposta de mecanismos materiais para a proposta.

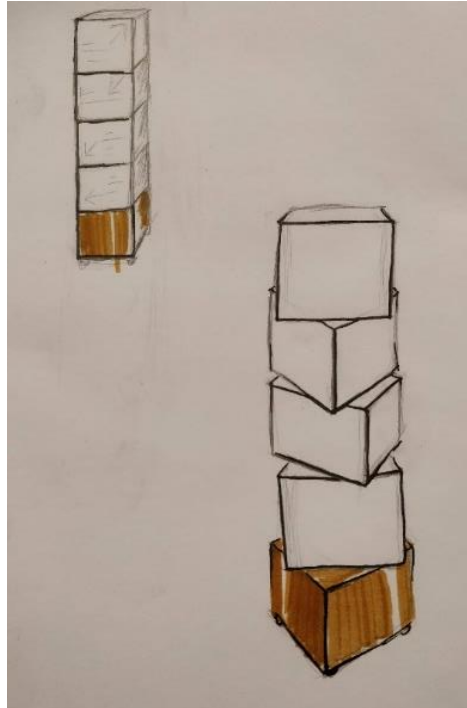
Figura 28 - Painel de referência estrutural



Fonte: extraído do Pinterest.

A partir de um estudo de localidades e arredores da estação, foram levantados pontos a serem indicados na proposta, são eles: quadra modelo, primeira quadra de Brasília, cobogós, espelho d'água com carpas, Athos Bulcão e igrejinha, cafés e restaurantes da 208, corredores e passagens arborizadas como alamedas, banca da 108, banca da 308, copacabanca 208 sul, cine Brasília e Casa D'Italia. Com todos os pontos básicos e formais da proposta já levantados e listados, foram realizadas etapa de ideação de configuração formal e física da proposta de intervenção (Figura 29).

Figura 29 - Rascunho da proposta



Fonte: a autora.

Algumas das restrições colocadas pela organização do metrô foram a impossibilidade de intervir nos vagões e em forma de sinalização de piso. Assim, nos pontos das plataformas e corredores a proposta precisou ser adaptada para uma infiltração no contexto dos usuários, que causasse curiosidade a partir das frases e cores, mas ainda assim fosse discreta. Para isso, foram desenvolvidas 12 artes de adesivos 7cm x 7cm (Figura 30 e Apêndice B) que poderiam ser distribuídos e colados tanto em todas as estações como nas ruas. Além desses, foram desenvolvidos adesivos um pouco maiores de 10cm x 10cm (Figura 31 e Apêndice A), como forma de sinalização próxima aos pontos escolhidos nos arredores da estação 108 Sul.

Figura 30 - Adesivos 7cm



Fonte: a autora.

Figura 31 - Adesivos 10cm



Fonte: a autora.

Para o totem, parte da proposta que ficou disposta na estação, as adaptações foram necessárias por se tratar de um espaço de passagem subterrânea que fica aberto durante todo o dia, 24 horas. Os módulos cúbicos com indicações de lugares dos arredores que poderiam ser utilizados como dados foram substituídos por cubos fixos, dispostos verticalmente, porém que podem ser girados pelos usuários. O totem contém 5 cubos de madeira, fixados num eixo central circular de ferro, de 30 centímetros de largura, altura e profundidade, somando altura total de cerca de 150 centímetros (Figura 32). Todos os cubos, com exceção da base, têm quatro de suas faces adesivadas com indicações de lugares dos arredores, propostas de novos caminhos e com algumas faces em branco para que eles escrevam indicações de outros lugares também. As artes dos adesivos de 30 centímetros são as mesmas de 10 centímetros (Figura 31).

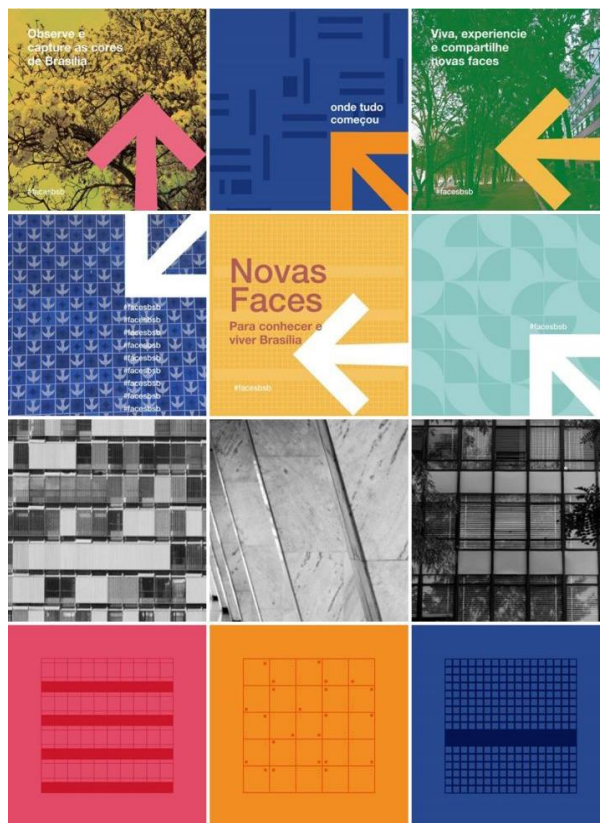
Figura 32 - Render da proposta



Fonte: a autora.

Como extensão da proposta para o digital, foi desenvolvida uma conta no aplicativo do Instagram (Figura 33) para incentivar as pessoas que tiveram contato com a intervenção física a compartilharem seus pontos de vista, caminhos e lugares em Brasília e também para as pessoas que não tiveram contato com o totem mas chegaram ao projeto pela infiltração ou de alguma outra forma. O objetivo do digital é ainda provocar novos olhares para a cidade e incentivar a ocupação, exploração e compartilhamento de novos lugares. Para isso, foi criada uma programação de uma série de *posts* para levar o usuário a esses novos caminhos. Além disso, um mapa digital com as especificações de todos os lugares indicados no totem disposto na estação 108 Sul.

Figura 33 - Postagens do Instagram da proposta



Fonte: a autora.

7.4 Faces

O totem interativo desenvolvido (Figura 34) ficou disposto na estação 108 Sul do metrô de Brasília por oito dias corridos, do dia 13 de outubro de 2019 até o dia 20 de outubro. Autorizado conforme inscrição no regulamento do programa Cultura no Metrô, se fez necessária uma visita técnica junto com funcionários do metrô para decidir o local de exposição da proposta. O totem deveria estar disposto sem atrapalhar o fluxo de pessoas (Figura 35), mas ainda que pudesse ser visualizado por quem passa pela estação por todos os acessos (pelo metrô, pela saída 108 sul e 208 sul).

Figura 34 - Totem exposto na estação 108 Sul

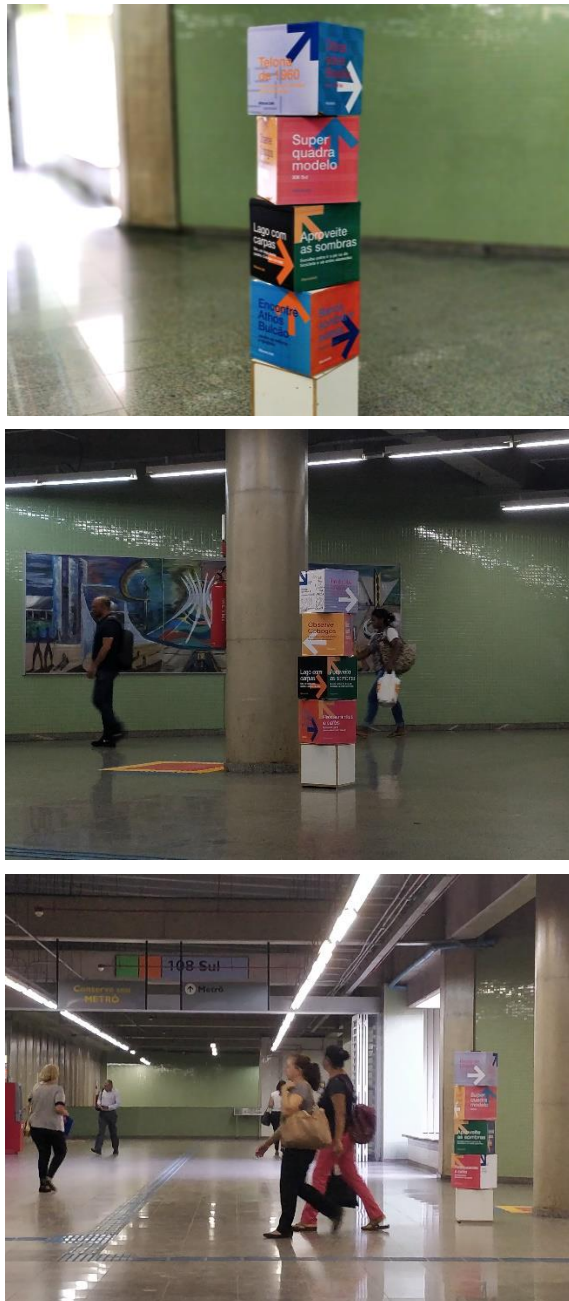
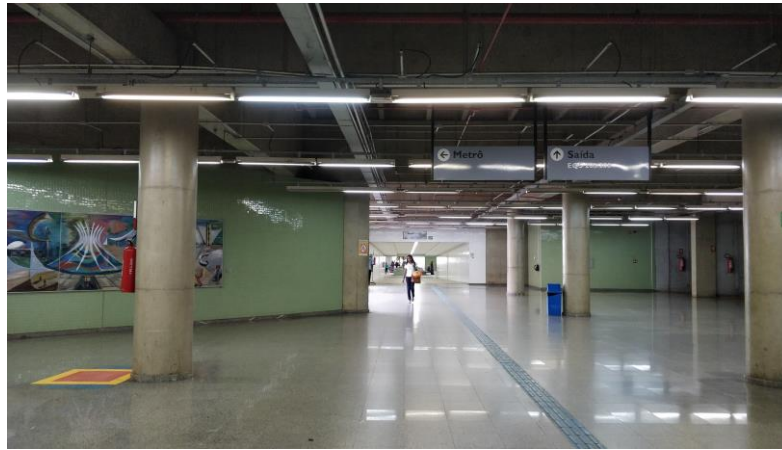


Figura: totem exposto na estação 108 Sul.

No decorrer dos dias em que ficou exposto na estação, foi observada a interação registrada pelas escritas nas faces do totem com novas indicações de usuários. O conteúdo das interações, como já previsto, passavam desde reais indicações dos lugares dos arredores, como também exposição de perfis de redes sociais de algumas iniciativas privadas e até grafismos de linguagem de pichação. Na sexta-feira (18/10), porém, as faces dispostas para a escrita foram encontradas apagadas. No domingo (20/10), dia de recolher a proposta da

estação, havia mais informações escritas, mas a caneta disponibilizada no totem já não estava mais (Figura 36 e Apêndice C).

Figura 35 - Espaço na estação escolhido para dispor a proposta



Fonte: a autora.

Observando a interação na estação, ficou evidente que a maioria das pessoas que por ali passavam, observavam a proposta com certa curiosidade, porém seguia em seu caminho. Uma quantidade menor parava para observar melhor e até girar as faces do totem. Uma outra quantidade menor de usuários chegou a intervir no totem escrevendo suas indicações (Figura 36). No entanto, observou-se que dessas pessoas pouquíssimas foram convertidas em interação digital no Instagram.

Além do totem, durante esses mesmos dias e se prolongando até uma semana mais, foi também realizada a proposta de infiltração por meio da colagem de adesivos nos arredores das estações de metrô e algumas paradas de ônibus e também próximo aos lugares indicados no totem e adesivos (Figura 37). Dessas, as dispostas nas estações de metrô foram retiradas rapidamente, mas as dos arredores e próximo aos lugares indicados continuam.

Figura 36 - Indicações escritas no totem



Fonte: a autora.

Figura 37 - Adesivos infiltrados



Fonte: a autora.

8. DISCUSSÃO

Os não-lugares como partes muitas vezes indissociáveis do ambiente urbano, podem também ser entendidos como parte importante para um melhor planejamento para a escala humana de uma cidade. Compreendendo a cidade como ambiente de vivências e deslocamentos humanos, pensar a experiência urbana como algo que beneficia todos que ali vivem e transitam, significa pensar também na interação com os espaços da cidade.

O estudo de como as pessoas se utilizam de não-lugares, como o metrô, suas estações e passagens subterrâneas em Brasília, se fez um ponto de partida para um questionamento de como esses espaços podem também ser incorporados num planejamento para uma cidade à altura dos olhos, pensada para na dimensão humana, para quem a experiência de perto e cotidianamente.

Dessa forma, ter o metrô como não-lugar e, assim, como interface de um possível planejamento para a escala humana da cidade, pode ser também um exercício para repensar como utilizar esses espaços, tornar o ir e vir na cidade uma melhor experiência e direcionar as pessoas que por ali passam para ocupar espaços como forma de reforçar a imagem da cidade. Segundo Augé (1994), o movimento acrescenta à coexistência dos mundos a experiência combinada do lugar antropológico e daquele que não o é mais.

Planejar como os não-lugares podem levar as pessoas a conhecer seus arredores pode se tornar parte da preocupação da experiência urbana e, de acordo com Gehl (2013), "(...) uma preocupação crescente com a dimensão humana no planejamento urbano reflete uma exigência distinta e forte por melhor qualidade de vida urbana", assim como o planejamento físico da cidade.

O reconhecimento desses lugares reforça a identidade da cidade e também a profundidade e a intensidade potenciais da experiência humana (LYNCH, 1997). Ainda segundo Lynch, a circulação, usos principais do espaço urbano, são funções fundamentais que as formas da cidade podem expressar.

O presente projeto parte de provocações para levantar possibilidades e questionamentos sobre o caminhar, ocupar e construir relação com a cidade

que se vive. Como um experimento inicial, a proposta consegue suprir uma primeira inquietação sobre o conhecimento da cidade e arredores das estações por quem por ali passa diariamente. No entanto, para uma melhor interação e um melhor resultado de indicações, por exemplo, seria necessária uma proposta de experiência completa, que fosse reforçada em vários níveis, como uma gradação de provocações de curiosidade nos vagões, plataformas e em outras áreas da estação.

O deslocamento de cidadãos na cidade e a ocupação dos espaços transforma esses indivíduos em agentes ativos, gerando também um melhor desenvolvimento da imagem coletiva da cidade. Impulsionar esse caminhar e os vínculos com a cidade, torna também um melhor reconhecimento e experiência do ambiente urbano. Nesse sentido, para um melhor resultado, a infiltração pode ser mais incisiva para provocar curiosidades a quem ver e pesquisar sobre. Assim, também a interação digital pode ser mais efetiva, para que seja mais evidente o processo de abertura da infiltração, sendo capaz de observar o indivíduo como agente ativo e explorador do espaço, saindo do automático de seu cotidiano.

A cidade ao nível dos olhos está diretamente relacionada à interação que ali é desenvolvida. Saffer (2010) diz que o design de interação se preocupa mais significativamente com a satisfação das necessidades e desejos das pessoas que irão interagir com um produto ou serviço, entendidos através de narrativas dos usuários e assim deve ser o planejamento da cidade.

Apesar da presente inquietação ter partido de Brasília, com suas características arquitetônicas marcantes, uma imagem da cidade focada na sua escala monumental e uma escala humana muitas vezes precária, as provocações e propostas aqui descritas podem também ser adaptadas e redimensionadas para trazer provocações para outras cidades.

9. CONCLUSÃO

Para melhores resultados na proposta, se faz preciso reavaliar as limitações de intervenção nas estações de metrô de Brasília para o desenvolvimento de possibilidades outras que tornem os níveis de interação com a proposta mais fluido e contínuo. É necessário também entender outras estações e não-lugares da cidade para observar também os níveis de interação e compreensão da proposta em diversas áreas e com também públicos diferentes.

Além disso, a proposta precisa também prever e abraçar os movimentos de abertura e imaginabilidade dos usuários e incorporá-los como parte viva do projeto. Realizar novos testes de interação e observar se o indivíduo se sente instigado a, eventualmente, sair da sua rotina, mudar de rota e reconhecer sua cidade a partir de lugares que estão nos arredores. Fazer uso ainda mais incisivos de linguagem visual de sinalização, porém utilizando-se de linguagem verbal mais poética e inquietante podem também ser incluídos nos estudos e novos testes para outras etapas.

Pela limitação de tempo no projeto, já era previsto numa etapa futura desenvolver a proposta digital através de um mapa interativo e expansivo utilizando a visão dos percursos e indicações dos usuários para gerar maior fluidez no processo interativo com a cidade. A infiltração deve tornar-se também mais frequente a fim de estimular os usuários a compartilhar e se tornar um ponto de contato para direcionar a outros pontos da interação, como aos lugares indicados ou ao digital. É incerta a previsão de qual será o nível de interação e de relacionamento com a proposta. No entanto, o pensar contínuo na cidade e a experiência urbana já podem ser um primeiro passo para melhor.

Ao retornar e analisar o objetivo geral e os objetivos específicos, é possível também compreender que os caminhos propostos foram percorridos no decorrer do projeto, cumprindo assim pelo menos de forma parcial cada um dos objetivos. Os resultados propostos podem, ainda, desenrolar em outras pesquisas que gerem visões de como se utilizar dos não-lugares para o obter também outros resultados de uma visão de experiência contínua das pessoas na cidade.

Ao fim, é possível perceber no caminho do presente projeto o processo de design como uma metodologia também exploratória, partindo de provocações e inquietações convergindo ainda em ramificações de possibilidades, permitindo uma reflexão também sobre o trajeto percorrido.

Discutir o ambiente urbano, a relação das pessoas com os lugares e não-lugares, leva também a compreensão da cidade como um espaço de interações, como interfaces urbanas e também como objeto de estudo de design. O design de interação aliado à escala humana no planejamento pode influenciar ainda mais na qualidade de uso de áreas urbanas e nas suas ocupações cotidianas. Além disso, incluir os não-lugares no estudo como parte importante da vida cotidiana da cidade é também perceber o caminhar como movimento de ocupação e experiência da cidade, fazendo do usuário um agente ativo e observador do ambiente urbano.

O projeto propõe, assim, uma discussão teórica da relação do design e design de interação com o planejamento e compreensão da cidade a partir do ponto de vista de não-lugares. E essa discussão pode também enriquecer possíveis futuros processos e projetos que se apropriem de conceitos, questionamentos e caminhos semelhantes.

Apesar do limite de tempo para absorção conceitual de campos de conhecimento pouco estudados em momentos anteriores, o processo, assim como seu desenvolvimento, se converteu em engrandecimento e uma grande abertura de horizontes tanto em percursos pessoais quanto profissionais. Traz também um olhar sobre a vivência de Brasília de um ponto de vista de alguém que nasceu e morou toda sua vida em cidades que cresceram organicamente, com nível mínimo de planejamento prévio, diferente da cidade toda planejada como é a capital.

Como desdobramento do deslocamento metodológico percorrido, a intervenção proposta com o objetivo de contribuir para a experiência urbana a partir da provocação de conhecer e descobrir a cidade a partir dos arredores de onde se passa diariamente. Servindo também de provocação para outras

propostas de projeto que visam repensar a relação cotidiana com o espaço da cidade, a projeto aqui descrito pode ser entendido como um ponto de partida e de análises sobre a experiência urbana.

Por fim, o projeto não tem intenção de encerrar discussões sobre a cidade, sua ocupação e o pensamento projetivo sobre ela, nem concluir em propostas finais para solucionar problemas interação e experiência urbana. Mas sim, abrir mais provocações para incluir o design no pensamento da cidade e os não-lugares como também pontos a contribuir na interação na cidade.

10. REFERÊNCIAS

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade**. São Paulo: Papirus, 1994.

BONSIEPE, Gui. **Design, cultura e sociedade**. São Paulo: Blucher, 2011.

BRANDALISE, Isabella v M. **Infiltração e abertura para cotidianos eventuais**. Dissertação (Mestrado - Mestrado em Artes), Instituto de Artes, Universidade de Brasília, 2016.

BRÁSÍLIA PANTONE. Disponível em: <
https://issuu.com/onovoguiadebrasil/docs/brasil_pantone_ebook_05>.

Acessado em: 03 de nov. de 2019.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 3a ed. Petrópolis: Vozes, 1998.

COLETIVO TRANSVERSO. Disponível em:
<<http://coletivotransverso.blogspot.com/>>. Acessado em: 01 out. 2019.

COOPER, Alan, et al. **About Face: The Essentials of Interaction Design**. 4th Edition. Indianapolis: John Wiley & Sons, Inc, 2014.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: Governo do Distrito Federal, 1991.

_____. **Brasília Revisitada**. Disponível em:
<<http://urbanistasporbrasil.weebly.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf>>. Acesso em: 30 de set. 2019.

EXPERIMENTE BRÁSÍLIA. Disponível em:
<<https://www.experimentebrasil.com.br/>>. Acesso em: 01 de out. 2019.

FRAGOMENI, A; FONCECA, R; BRANDÃO. **Brasília - Não vivemos em cartões postais**. Brasília: Editora Gilgamesh, 2013.

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

HOLANDA, Frederico de. **Brasília - cidade moderna, cidade eterna**. Brasília:

FAU UnB, 2010a. 11.4(817.4) H722b

INTERVENÇÃO amor.beleza.verdade. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2012/01/amigos-fazem-intervencao-artistica-em-pontos-de-onibus-no-df.html>>. Acessado em: 01 de out. 2019.

JESUS, Vitor C S. **Portal Concreto: um manifesto**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Design) - Departamento de Design, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

CULTURA NO METRÔ. Disponível em:

<http://www.metro.df.gov.br/?page_id=10961>. Acesso em: 20 de out. de 2019.

LEMINSKI, Paulo. **Distraídos Venceremos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

LISPECTOR, Clarice. **Brasília**. Disponível em:

<<https://claricelispector.blogspot.com/2009/05/brasil.html>>. Acesso em: 30 de set. 2019.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MALOUF, Dave. **Foundations of Interaction Design**. Disponível em:

<<http://boxesandarrows.com/foundations-of-interaction-design/>>. Acessado em: 14 de set. 2019.

MARQUEZ, S. M; MELLO, O. M. B. **Escala Monumental**. Brasília 1960 2010 (org. Francisco Leitão, *et al*). Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

MELO, F. H. de. **Caos e ordem no ambiente urbano. Exploração visual do signo arquitetônico e do signo informacional**. Dissertação (Pós-Graduação Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1985.

MOB - MOVIMENTO E OCUPE SEU BAIRRO. Disponível em:

<<https://www.coletivomob.com/>>. Acessado em: 01 de out. 2019.

REIMANN, Robert. **So you want to be an Interaction Designer**. Disponível em: <https://www.cooper.com/journal/2008/05/so_you_want_to_be_an_interacti/>.

Acessado em: 02 de out. 2019.

SAMPAPÉ. Disponível em: <<https://medium.com/@sampape>>. Acessado em: 01 out. 2019.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Fátima Aparecida dos. **Comunicação Visual e Design como índice da Complexidade Semiótica do Espaço Urbano**. Urbanidade: Mediações (org. Rogério Camara; Fátima Aparecida dos Santos). Brasília: Estereográfica, 2017.

SAFFER, Dan. **Designing for interaction: creating innovative applications and devices** (livro digital). Berkeley: New Riders, 2010.

SIQUEIRA, Nayara Moreno. **A indisciplina que orienta - Design no espaço urbano**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

SILVA, Armando. **Imaginários Urbanos**. 6a ed. Bogotá: Arango Editores, 2006.

APÊNDICE A - Adesivos do totem





**Encontre
Athos
Bulcão**

Jardim de Infância
e Igrejinha

@faces.bsb



**Obras
sobre
Brasília**

Banca 308 Sul

#facesbsb



**Telona
de 1960**

Você está há 10 minutos
do Cine Brasília

@faces.bsb

Roda de Choro

Todo sábado, 13h.
Copacabana 208 sul

#facesbsb



Observe Cobogós

Elementos arquitetônicos
tipicamente brasileiros

#facesbsb



Superquadra modelo

308 Sul

@faces.bsb





Pedacinho da Itália

Casa D'Italia

@faces.bsb



Lago com carpas

Sim, um lago numa quadra. Coloque na rota!

@faces.bsb



Aproveite as sombras

Escolha entre ir a pé ou de bicicleta e vá entre alamedas

#facesbsb



APÊNDICE B - Adesivos de infiltração





APÊNDICE C - Resultado de indicações no totem



