

“Histórias de Paradas” - Oficina para reimaginar as paradas de ônibus do Recife por meio do Design Participativo

“Histories of a bus stop” - Workshop to reimagine the bus stops from Recife through the participatory design

SANTOS RAMOS, Thaylly Suane; Graduanda; UFPE

thaylly.ramos@ufpe.br

IBARRA, Maria Cristina; Professora Doutora; UFPE

cristina.ibarra@ufpe.br

As oficinas são uma técnica muito utilizada no Design Participativo (DP). Elas se encaixam nas 3 categorias propostas por Brandt, Binder e Sanders (2013) das técnicas e ferramentas desta área disciplinar: “narrar”, “fazer” e “encenar”. Neste artigo, apresentamos e analisamos a oficina intitulada “Histórias de Parada”. Ela se enquadra na categoria “narrar” e foi criada na disciplina de Design Participativo do bacharelado em Design pela Universidade Federal de Pernambuco, com intuito de repensar o espaço de espera dos transportes públicos em Recife, capital pernambucana, através de ideias trazidas pelos próprios usuários. Nesse cenário, esse estudo visa relatar como foi a ideação e desenvolvimento desta atividade e quais foram os resultados obtidos através da sua elaboração. Além disso, por meio dela foram estimulados diálogos sobre a importância da participação de não-especialistas, ou seja, não só designers ou pessoas acadêmicas, na concepção de artefatos e espaços urbanos.

Palavras-chave: Design Participativo; Design Social; Espaço Urbano; Oficinas;

Workshops are a technique widely used in Participatory Design. According to Brandt, Binder and Sanders (2013) they are part of the topics “narrating”, “doing” and “acting”, and in the case of the first, they support verbally oriented activities, such as talking and explaining. Entitled “Histórias de Parada”, the workshop that will be addressed in this article was created in the discipline of Participatory Design of the Design program at Universidade Federal de Pernambuco, with the aim of rethinking the waiting space of public transport in Recife city in Brazil, through the ideas fostered by the users themselves. So, this study aims to report how was the ideation and development of this tool and what were the results obtained through its creation. In addition, dialogues were stimulated on the importance of the participation of non-specialists, that is, not only designers or academics in the conception of artifacts and urban spaces.

Keywords: Participatory Design; Social Design; Urban Space; Workshops.

Introdução

Na contemporaneidade, o tempo é um dos recursos mais preciosos que possuímos. Percebemos que algumas necessidades diárias são consideradas e bem atendidas em relação à ergonomia, tais como móveis no design de produto ou usabilidade de dispositivos eletrônicos (como mouses e teclados confortáveis para períodos prolongados de uso), enquanto outros fatores de conforto que o design pode proporcionar passam despercebidos. No caso dos espaços urbanos, por exemplo, nota-se uma carência de estudos ergonômicos, sobretudo nos locais de espera pelo transporte público. Essa longa espera pelos transportes é uma pauta importante a ser discutida, visto que, ao pensar em como essa ação cotidiana impacta e consome tempo dos indivíduos, podemos refletir sobre como o planejamento eficiente desses locais podem proporcionar boas sensações para as pessoas que utilizam esses espaços públicos pois a ergonomia pode, sim, impactar nas sensações diárias (MARTINS E TAKAKI, 2007). Se em diversos outros espaços há cuidado e planejamento para que a experiência dos usuários seja a melhor possível, as “paradas de ônibus” também merecem essa atenção.

Foi a partir dessa perspectiva que as estudantes Thays Araújo e Thaylly Ramos construíram a oficina, intitulada “Histórias de Parada”. Essa ferramenta foi planejada e executada através da disciplina de Design Participativo, do curso Bacharelado em Design pela Universidade Federal de Pernambuco, a qual foi ministrada remotamente pela Profa. Dra. Maria Cristina Ibarra, em 2021. Envoltas nesse contexto, ainda pouco explorado em Recife, capital pernambucana, a oficina foi nomeada desse modo em alusão às paradas de ônibus, também conhecidas como pontos de ônibus. As alunas criaram a oficina no módulo de “**Contar**” da disciplina, que será explicado mais adiante. O intuito desse exercício foi evocar memórias dos usuários nesses locais para assim criar soluções junto com eles e fazer com que essas pessoas participassem de um possível processo de design como criadoras de alternativas a situações cotidianas.

Ao documentar o processo, uma das alunas, Thaylly, com sua professora vão discorrer nesse artigo sobre a contextualização das paradas de ônibus recifenses, suas problemáticas e demandas. Além disso, também serão discutidos conceitos e metodologias utilizadas na idealização e desenvolvimento das oficinas expostas em sala de aula, para então, abordar os resultados e soluções apurados ao fim do processo. Essas informações evidenciaram o quão importante e eficiente são essas interações das pessoas na elaboração do projeto, principalmente em espaços urbanos tão úteis e explorados por diversos grupos. Essa análise trouxe diversas possibilidades, e a maioria foi exposta nos relatos e demais dinâmicas da oficina.

1 Fundamentação teórica

Segundo a pesquisadora Maria Cristina Ibarra (2021), o Design Participativo tem suas origens nos anos 1960 e 1970 em meio a vários movimentos sociais, políticos e de direitos civis, em que muitas pessoas das sociedades ocidentais demandam mais participação na tomada de decisões. Segundo Ibarra (2021) ao citar a teoria de Robertson e Simonsen:

O DP é um processo de pesquisa e desenvolvimento que dá suporte a aprendizagem mútua entre diferentes participantes em meio de uma reflexão-na-ação coletiva. Por uma parte, os designers se esforçam para aprender as realidades dos usuários e por outro, os usuários empenham-se em articular seus objetivos e aprender os meios para obtê-los.

(IBARRA, 2018, p. 115)

Em sua disciplina, a professora Maria Cristina Ibarra utilizou de referenciais teóricos para dividir os assuntos tratados em sala de aula em formato de três módulos: **introdução, Contar e Fazer** com base nas teorias dos autores Brandt, Binder e Sanders (2013), que citam em seu estudo ferramentas e técnicas para a prática do Design Participativo. Conforme os autores, o DP não é formado de somente uma abordagem, mas sim um conjunto de práticas do design que abrangem diferentes objetivos e uma variedade de ferramentas. Ferramentas essas que podem ser combinadas, adaptadas e estendidas para formar novas práticas participativas. Brandt, Binder e Sanders (2013), propõem uma maneira de categorizar essas ferramentas em três tópicos: fazer, narrar e encenar (*making, telling and enacting*). Eles alertam sobre como essas técnicas não precisam ser aplicadas rigorosamente pelos leitores em seus projetos, pelo contrário, afirmam que a sensibilidade à coerência entre fazer, narrar e encenar provê bases para que os designers (e não designers) façam as ferramentas e técnicas relevantes para qualquer atividade participativa em que eles estejam envolvidos.

No primeiro módulo da disciplina de Design Participativo (**Introdução**), foram apresentadas diferentes definições do DP e a turma também leu artigos científicos como o “Deixando a torre de marfim, a(o) designer como um(a) co-designer”, traduzido do inglês, que informou como os processos colaborativos podem gerar protagonismo dos usuários no processo de construção de soluções. Também foi lida e debatida uma entrevista do educador Paulo Freire sobre a importância de que intermediadores (no contexto educacional seriam os educadores) se coloquem como “invisíveis” nos processos de mediação. Ou seja, de acordo com Freire (1983), isso seria o ato de dar espaço e, enquanto designers e pesquisadores, não nos colocar como superiores às pessoas ao intermediar processos, não agir, segundo suas palavras, com autoritarismo, muitas vezes proposto nos modelos tradicionais de educação (no momento que o(a) educador(a) se agigante de tal maneira que o educando vire sombra) e do próprio design (ao colocar esses profissionais como detentores do saber e solucionadores únicos de problemas por estarem inseridos na academia).

O módulo 2 (**Contar**) introduziu ferramentas/técnicas de diálogo no Design Participativo por meio do estudo do texto *“Formatting design dialogues – games and participation”* também traduzido para o português, sobre ferramentas da gamificação no design. A partir desse módulo, a categoria ‘**narrar**’ foi explicada como uma área referente às ferramentas que dão suporte a atividades orientadas verbalmente, como falar e explicar. Estas incluem: diários, registros, e o uso de cartas para organizar ideias. Baseados neste tópico, foram criadas as ferramentas para auxiliar na criação de diálogos pelos estudantes. Muitas delas utilizam-se de formatos parecidos aos dos jogos (como jogos de tabuleiro, por exemplo) e materiais visuais para ajudar os participantes da oficina a contarem experiências e sonhos ou desejos, construindo seu próprio cotidiano, por exemplo. Os autores expõem algumas ferramentas que têm sido utilizadas por designers para incentivar o diálogo com futuros usuários. Entre elas há: storyboarding, diários, auto-observação, criação de filmes, linhas do tempo e mapas, cartas, etc.

Já o módulo 3 (**Fazer**) teve como principal exercício a criação de uma sonda cultural (Mattelmaki, 2006), sendo uma técnica exploratória para investigar fenômenos do cotidiano. Tal qual às sondas astronômicas, são enviadas para onde se quer investigar e retornam, tempos depois, com informações que ajudam a responder às questões dos pesquisadores (Mattelmaki, 2006). Esse módulo foi trabalhado separadamente do segundo.

Neste artigo, o principal exercício se encontra no segundo módulo (**Contar**). Foi solicitado aos estudantes que projetassem, nessa etapa da disciplina, uma oficina onde os participantes

trouxessem histórias sobre um tema. Para isso, a turma foi dividida por grupos. Cada grupo escolheu um tema livre, e em grupos, os estudantes criaram diversas oficinas. Nesse exercício, o aprendizado foi sobre como construir uma oficina utilizando-se de ferramentas para que os usuários fossem instigados a narrar suas vivências,. Houveram algumas etapas, como *brainstorming* (mapa de ideias), reuniões em grupo e orientações no decorrer das semanas de execução. Um dos grupos formados para este exercício estava composto por uma das autoras do artigo citadas anteriormente. A seguir, Thaylly Ramos relatará o processo de criação e desenvolvimento da oficina.

Subtítulo: Desenvolvimento da oficina

Para desenvolver ferramentas semelhantes às apresentadas em sala, ou seja, para elas serem o mais convidativas possível, os estudantes passaram por diversas etapas e usaram diversos recursos gráficos e ferramentas do Design Participativo abordados em sala de aula para evocar essas memórias. Como embasamento teórico trabalhou-se o livro *“Recordar y narrar el conflicto Herramientas para reconstruir memória histórica”*, e por meio dele, descobrimos e utilizamos ferramentas que evocam memórias conforme cita Machado et al. (2009) para criar “gatilhos”, ou seja, provocações nas pessoas para compartilhar vivências, e com isso, ajudar no processo de ideação. Algumas ferramentas citadas por Machado et al. (2009) para construção da memória histórica, são: mapas geográficos, linhas do tempo, mapas mentais, colchas de memórias e imagens, mapas corporais e outros recursos afins que são utilizados para evocar memórias.

Seguindo as orientações da professora surgiram diversas possibilidades de assuntos que poderiam ser trabalhados neste exercício enquadrados na proposta da disciplina. Meu grupo decidiu trabalhar com uma temática relacionada ao espaço urbano. Após escolher o tema da oficina, Thays e eu tivemos como objetivo fazer com que as experiências vividas por usuários nesses espaços urbanos fossem rememoradas através das ferramentas que faziam parte da oficina que estávamos elaborando. Com isso, buscamos que os participantes da oficina imaginassem o “ponto de ônibus ideal”, e assim, pensassem em soluções para os problemas atuais desses espaços através de seus próprios panoramas e experiências.

Na disciplina, abriu-se margem para pensar no Design Participativo justamente como essa troca mútua de saberes entre os participantes sem focar propriamente nos títulos acadêmicos e profissionais para criar soluções pensadas e desejadas por todos. Com isso, fizemos uma ligação com a realidade das paradas recifenses e como poderíamos, como estudantes de design, intervir e pensar soluções para esses locais de maneira engajada de forma que os próprios usuários expusessem suas ideias junto conosco, de maneira colaborativa.

Logo, pensamos em tornar a oficina semelhante aos laços e conversas criados nesses locais de passagem, essa sociabilidade natural desses cantos públicos. Notamos a urgência em construir espaços urbanos plurais, com participação de todos no processo, já que aquele local é de uso cotidiano da maioria das pessoas que se locomovem de transporte público e ouvi-las e dar créditos às suas ideias faz com que esses locais atendam, de fato, suas necessidades.

Em relação à nossa oficina, elaboramos algumas ferramentas ligadas ao ambiente e à temática dos pontos de ônibus como: cartas, convites personalizados, sons, ilustrações e outros materiais (Figura 1) para tornar a oficina mais lúdica para os participantes também seguindo os aprendizados citados por Brandt, Binder e Messeter (2008) sobre a importância da ludicidade e gamificação em processos participativos em design.

Figura 1 - Exemplos de elementos lúdicos preparadas para a oficina



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Por meio da vivência pessoal e de pesquisa, percebemos que esses locais são precários e precisam passar por revisões constantes. Não bastassem os problemas enfrentados no transporte público (como superlotação, entre outros), os pontos de ônibus se tornam mais um dos percalços do cotidiano dos pernambucanos por sua falta de padronização, conservação, infraestrutura prejudicada e até falta de sinalização. Conforme afirma o jornalista Mike Torres (2015) no portal jornalístico Diário de Pernambuco, os pernambucanos precisam enfrentar, além dos problemas cotidianos, situações desconfortáveis no seu local de espera pelo transporte público. Não bastando, em suas palavras, os problemas diários enfrentados pelos recifenses no transporte público, fora deles (nas paradas de ônibus) essa “dor de cabeça” se repete. Segundo a entrevista, das mais de cinco mil paradas que a capital possui, grande parte está em más condições ou não oferece serviço adequado aos usuários. Conforme relata uma usuária, “as pessoas ficam à mercê do sol ou da chuva” (Figura 2) por a proteção ser precária (TORRES, 2015).

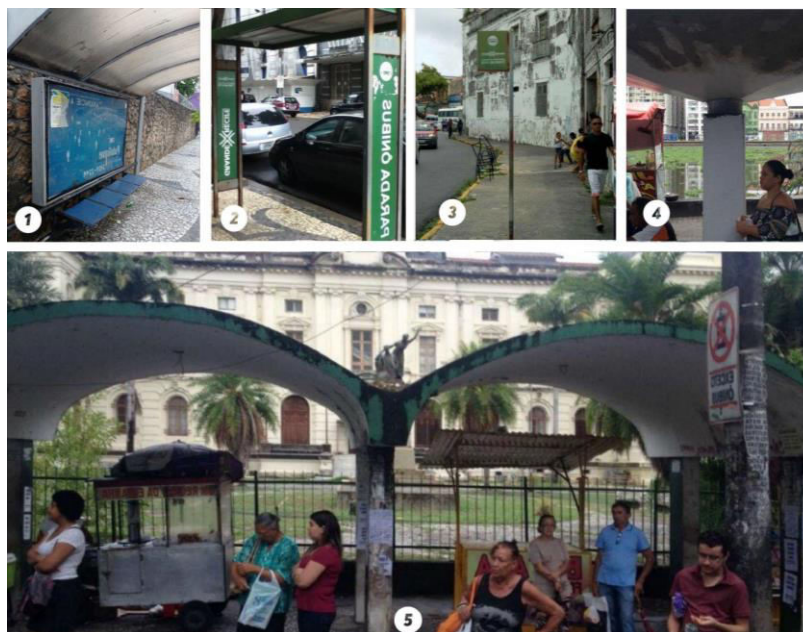
Figura 2 – Parada com goteiras em dia chuvoso molha os assentos e não protege os usuários.



Fonte: Thaylly Ramos (2022)

Ainda segundo o jornalista Mike Torres (2015), a assessoria do Grande Recife Consórcio de Transportes, órgão responsável pela manutenção dos pontos de ônibus, informou que existem cinco modelos diferentes de paradas na capital pernambucana. São elas: 1) Abrigo de metal com assentos; 2) Abrigo de metal sem assentos; 3) Placas em postes; 4) Concreto; 5) Colunas em L (Figura 3).

Figura 3 - Montagem de fotos numerando cada tipo de ponto de ônibus.



Fonte: JC Online, Diário de Pernambuco e fotos de Thaylly Ramos (1,2 e 3) . (2022)

Esses tipos de pontos de ônibus, segundo Mike Torres (2015), são implantados consoante as necessidades de cada local, a exemplo das localizadas nos subúrbios que possuem calçadas estreitas e consequentemente são menores. Os abrigos com assentos são implantados, em sua maioria, próximos a hospitais e locais de maior circulação de pessoas idosas. Contudo, apesar da preocupação com a infraestrutura física das paradas em relação ao espaço, ainda vemos que a manutenção e escolha dessas paradas nem sempre são as mais adequadas para essa espera de maneira confortável, como no caso da sinalização precarizada (Figura 4) e outras problemáticas. Conforme afirma Martins e Takaki (2007), a utilização da ergonomia do ambiente construído também está ligada à adaptação do ambiente urbano aos usuários no intuito de prover um espaço urbano acessível, adequado e agradável, não só funcional. Esses fatores além que perpassam o básico de uma construção pública pensadas para construir lugares funcionais também devem ser considerados por as paradas serem locais cansativos, onde os usuários passam uma parcela do seu dia. Na pandemia, essa espera aumentou com a redução da frota de ônibus em 2020, que segundo o Grande Recife (2020), passou a operar com até 53% do total de veículos e isso nos faz repensar ainda mais sobre que tipo de experiência esses locais proporcionam para os usuários. Com tudo isso somado às outras problemáticas relacionadas à pandemia, a qualidade de vida diminuiu e o estresse dos usuários cresceu, afetando-os em diversas áreas de sua vida. Ainda de acordo com Martins e Takaki (2007) ao citar o autor Kohlsdorf (1996), as pessoas, ao serem expostas no espaço urbano, estão sujeitas ao desconforto e isso influencia na aceitabilidade delas ao ambiente. Ou seja, as paradas podem, sim, influenciar no emocional das pessoas e modificar seu humor e qualidade de vida. Essa relação entre as expectativas das pessoas com os lugares ou das expectativas sobre como as pessoas se relacionam com o espaço visa tanto o bem-estar material e corporal como também o bem-estar emocional e mental. Quando as pessoas estão no espaço urbano elas estão sujeitas e expostas a desconfortos e outras influências que as influenciam positiva ou negativamente.

Figura 4 – Algumas paradas com sinalização precária no Recife



Fonte: Google Satélite e acervo pessoal de Thaylly Ramos . (2022)

Com isso tudo, averiguamos uma oportunidade para esse exercício na disciplina de Design Participativo. Ao catalogar as paradas pudemos perceber seus pontos positivos e negativos; como esses locais influenciavam as pessoas física e emocionalmente e trouxemos esses conhecimentos para a elaboração das ferramentas. Assim, decidimos convidar pessoas que tivessem experiência com os pontos de ônibus do espaço urbano do Recife e com isso, imaginar soluções e obter ideias de melhorias que partissem delas. Essas soluções seriam

incentivadas justamente de tudo que aprendemos sobre o processo de narrar e a oficina seria, então, um meio de fazer delas protagonistas das soluções.

3. Desenvolvimento

3.1 Pesquisa e elaboração da oficina “Histórias de parada”

A oficina teve como intenção ser realizada em novembro de 2021. No segundo semestre de 2021, Thays Araújo e eu, Thaylly Ramos, trabalhamos na oficina e sua data de realização foi nos dias 11 e 12 de novembro. Desenvolvida toda digitalmente, síncrona e assincronamente devido à pandemia de covid-19, utilizamos a plataforma *Miro*¹ e o aplicativo de chamadas de vídeo *Google Meet* para realizar a dinâmica.

O objetivo principal da oficina foi fomentar a contação de experiências em paradas de ônibus, e com isso, incentivar a imaginação para a resolver problemas relacionados a esse local. Após isso, reunimos ferramentas para contar no Design Participativo abordadas pela professora Maria Cristina Ibarra em sala de aula. A partir dessa etapa, começamos a criar materiais gráficos que tornassem esse universo das “paradas de ônibus” mais lúdico para nossos convidados, com materiais que incentivassem a narração. Produzimos ilustrações, sons, e principalmente cartas para alcançar o objetivo de obter informações sobre a experiência dos usuários de paradas de ônibus do Recife e suas opiniões de como melhorar esses ambientes.

Fizemos a oficina em formato de um jogo de cartas somado a conversas para evocar memórias e despertar o interesse das pessoas em contar fatos de suas vivências ou da vivência de conhecidos. O principal desafio foi fazer com que o jogo de cartas todo digital fosse convidativo. Para atrair as pessoas utilizamos métodos de jogabilidade. Huizinga (1949) define “homo ludens” como o humano jogador, o humano utilizador de brincadeiras e jogos como poder criativo na formação da cultura. Com base nesse pensamento, criamos peças para despertar o lado criativo das pessoas, tornar as ferramentas compreensíveis e obter melhores resultados.

Já finalizado o processo de idealização e confecção, tivemos um total de 6 convidados, sendo quatro mulheres e dois homens com idade entre 18 e 31 anos e duas intermediadoras (as alunas que idealizaram a oficina). Realizamos a oficina duas vezes, em dois dias seguidos, com um total de 3 convidados por dia. No primeiro dia, foram convidadas três pessoas: duas moradoras de Recife e o outro convidado, morador de Paulista, município de Pernambuco, pertencente à Região Metropolitana de Recife. Uma das convidadas era de Maragogi (Alagoas), por isso, relatou ter dificuldades em conhecer alguns pontos da cidade. No primeiro dia, apuramos relatos muito interessantes. Neste dia, os convidados não tiveram dificuldades técnicas, e criaram resultados que satisfizeram nossas expectativas.

No segundo dia, houveram também três participantes: uma moradora de Recife, uma de Paulista e o último, de São Lourenço da Mata². Por ser distante do centro do Recife, muitos são-lourenses relatam dificuldades ao enfrentarem integrações de ônibus para chegar ao centro da Capital pernambucana. Apesar de morarem em outros municípios além de Recife,

¹ **Miro** é uma plataforma digital (disponível nas versões website e aplicativo) para criar quadros interativos, reunir e ilustrar ideias, fazer mapas mentais e organizar tarefas em equipe.

² **São Lourenço da Mata** é um município localizado na região metropolitana do Recife conhecido por seus patrimônios históricos como a Igreja Matriz de São Lourenço e a Arena Pernambuco construída para a Copa Mundial de Futebol em 2014.

todos os convidados tinham experiências de transporte público no centro da capital pernambucana. Nesse dia, tivemos conversas mais longas e mais relatos.

Para chamar as pessoas, criamos um convite digital semelhante aos cartões eletrônicos de pagamento de passagem das catracas de ônibus do Grande Recife (Figura 5). Isso para ambientá-las à temática da oficina tal qual propõe Brandt et al. (2008) com ferramentas de gamificação. Enviamos os convites para o e-mail dos participantes.

Figura 5 - Convite digital confeccionado para a oficina “Histórias de parada”



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Ao aceitar o convite, os convidados receberam as informações básicas da oficina: quem eram as responsáveis pela realização, horário, data e o link da chamada no *Google Meet*. Também foram informados que receberiam outro link na própria chamada, dessa vez, para o *Miro*, ferramenta utilizada como uma grande “mesa digital” para as interações do jogo. Decidimos não compartilhar antes para que as pessoas não conferissem os elementos lúdicos previamente e isso afetasse o resultado.

3.2 Elementos gráficos criados para a oficina

A oficina contou com vários elementos para criar a ludicidade necessária para nossos(as) convidados(as). Foram utilizados e confeccionamos quatro tipos de cartas, nota adesiva (conhecido popularmente como destaque), sons e ilustrações (Figuras 6 e 7). As cartas foram divididas entre (Quadro 1):

- 1) Cartão “VOCÊ” referente a apresentação individual de cada participante (três cards);
- 2) Cards temáticos divididos em quatro cores e temas relacionados à construção das paradas: “Infraestrutura” em vermelho, temática relacionada à estrutura física dos pontos de ônibus; “Segurança” em azul, referente aos recursos para tornar o ambiente mais seguro para os usuários a fim de evitar assaltos e outros riscos à integridade; “Conforto” em verde, para questões ergonômicas como assentos e outros recursos; e “Localização” em amarelo, referente às paradas em locais perigosos, distantes umas das outras ou com o entorno desconfortável (quatro cards);

3) Subtópicos dos *cards* temáticos, cada um possuía entre quatro e seis tópicos, como, por exemplo, horário entre linhas, trajeto, qualificação do entorno, entre outros (totalizando quatro *cards* com 18 tópicos no total);

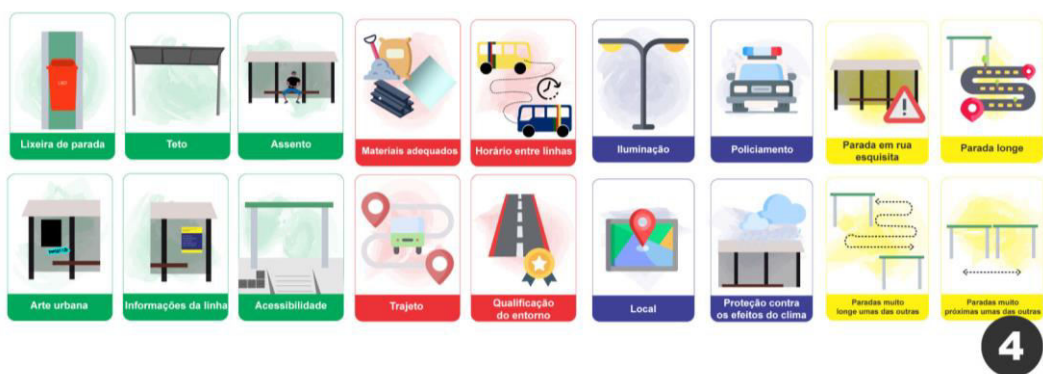
4) *Cards* visuais ilustrados com vários elementos que as paradas possuem ou deveriam possuir, baseados em pesquisas realizadas pela internet e por pesquisa de campo no centro de Recife, seis de “conforto” e quatro de “infraestrutura”, “localização” e “segurança” (com total de dezoito *cards*).

Figura 6 – Cartão Você (1) e Cartões temáticos em quatro cores (2 e 3).



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Figura 7 – Cards visuais ilustrados (4)



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Quadro 1 - Cards temáticos utilizados na oficina

Tipo	Cor	Cards escritos (somente texto) & Cards visuais (ilustrados)
1. Conforto	Verde	-Lixeiro. -Teto. -Assento. -Arte urbana. -Informações das linhas. -Acessibilidade.
2. Infraestrutura	Vermelho	-Materiais adequados -Horário entre as linhas. -Trajeto -Qualificação do entorno
3. Segurança	Azul	-Iluminação -Policimento. -Local. -Proteção contra os efeitos do clima.
4. Localização	Amarelo	-Parada em rua “esquisita” (termo local para rua deserta). -Parada longe. -Parada muito próxima da outra. -Parada muito longe da outra.

Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

3.3 Etapas da oficina

A seguir, será mostrado como foi a oficina e explicado quais foram suas etapas e dinâmicas. No quadro 2, é explicado de maneira resumida cada etapa, as atividades feitas nelas e quais cartas foram utilizadas em cada uma. (Quadro 2).

Quadro 2- Estrutura da Oficina

Etapas da Oficina	Atividades	Cartas utilizadas
1) Atividade Quebra-gelo e apresentação de cada participante	-Mixagem de músicas semelhantes às tocadas na rádio com sons de freios, portas abrindo e outros -Apresentação oral no Google Meet dos participantes e escolha do Cartão “Você” para serem preenchidos no Miro.	- Cartão “Você” (figura disponível nas cores: amarelo, azul ou verde).
2) Relatos de histórias pessoais	Nessa etapa, os participantes deveriam escolher 1 dos tópicos das 4 cartas dispostas no quadro: Infraestrutura, Segurança, Conforto ou Localização. Após a escolha, o(a) convidado(a) teria 4 minutos para escrever uma história pessoal vivida por eles, relacionado ao tópico em um notal adesiva perto do seu cartão você.	- Cards temáticos (Infraestrutura, Segurança, Conforto ou Localização). - Cards visuais ilustrados. - Nota adesiva para escrever os relatos.

4) Idealização	Nessa parte, os convidados deveriam escolher até três cartas de qualquer um dos tópicos que não deveriam faltar numa parada do Recife atual. Logo após isso, explicar novamente em poucos minutos o porquê dessas cartas. Após isso, houve a etapa do “Mundo preferível”, onde eles poderiam utilizar um número ilimitado de cartões e imaginar inúmeras possibilidades.	- Cards visuais.
5) soluções através da retomada aos problemas iniciais	Os participantes voltaram com dois dos seus cards do mundo preferível que “resolveria” sua história inicial, e com isso, faz com que eles refletissem em como medidas simples mudariam essas situações.	- Cards visuais. - Nota adesiva.

Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

A **primeira etapa** da Oficina foi um **momento “quebra-gelo” seguido de apresentação**. Para começar, foram feitas simulações de sucessos da rádio brasileira do ano de 2021 mixados com sons de freios, portas que abriam e fechavam e outros elementos próprios dos transportes públicos. O objetivo com esta dinâmica era que os participantes se sentissem mais imersos no ambiente do ônibus. Então, os participantes escolheram seu cartão “VOCÊ” e preencheram-nos com seu nome, idade e cidade no *board* do Miro (Figura 8). Após isso, o participante precisava se apresentar oralmente na videochamada do *Google Meet*. Logo adiante, explica-se quais seriam as seguintes etapas e são apresentadas as cartas utilizadas em cada uma delas.

Figura 8 – Cartões VOCÊ preenchidos pelos participantes da oficina



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Logo em seguida das apresentações de cada participante, houve uma **segunda etapa** com os **relatos de histórias pessoais**. Para isso, após se apresentar, o participante foi convidado a escolher um dos tópicos das quatro cartas dispostas no quadro: infraestrutura, segurança, conforto ou localização. Após a escolha, eles tiveram quatro minutos para escrever essa história em uma nota adesiva perto do seu cartão Você. Depois, os participantes narraram a história oralmente para todos os participantes.

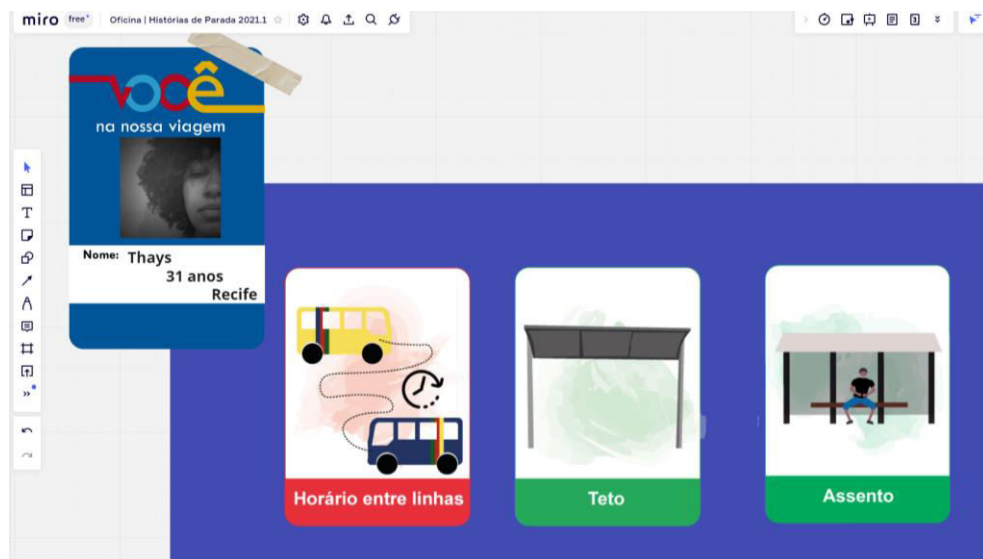
Figura 9 – Captura de tela dos relatos em nota adesiva dos convidados da oficina.



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Ao passar essa etapa, chegou a **terceira fase** que se refere ao quesito de “**idealização**”, ou seja, **um momento exploratório, em que os participantes iriam reimaginar as paradas de ônibus**. Para isso, cada pessoa foi convidada a escolher três cartas de qualquer um dos tópicos (Infraestrutura, Segurança, Localização e Conforto) que não deveriam faltar numa parada do Recife contemporâneo. Depois disso, todos deveriam explicar novamente em alguns minutos o porquê das cartas escolhidas.

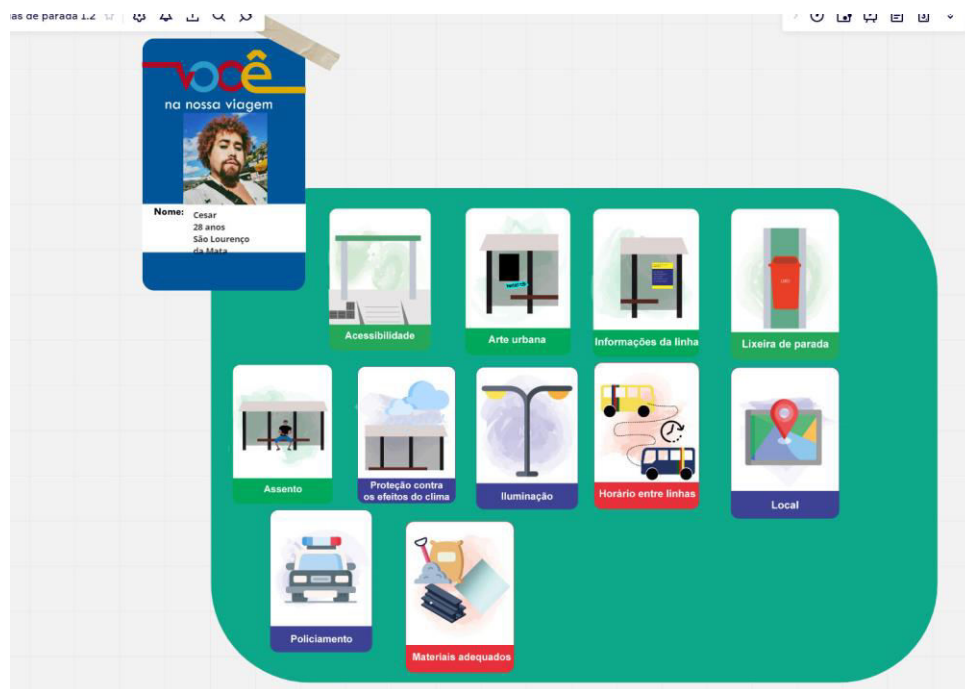
Figura 10 – Captura de tela da etapa de escolha de três cards para propôr soluções



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Na **etapa quatro**, com viés mais especulativo, **os participantes entraram no chamado “mundo preferível”, um mundo sem restrições ou limitações entre o factível e não-factível**, a imaginação poderia correr livremente. O número de cartas foi ilimitado, e com isso, as histórias se diversificaram para além do imaginável. As cartas utilizadas nessa etapa foram as do tipo quatro, ou seja, os *cards* visuais (Quadro 1), com um total de 18 cartas que originaram muito mais que o dobro de número de ideias. Apesar de todos os recursos das cartas tratarem-se de medidas concretas e possíveis, houveram algumas especulações ultra tecnológicas, tal como robôs que fizessem faxina ou lixeiras inteligentes, mas estas, não ultrapassaram a quantidade de ideias com recursos básicos e mais factíveis para a realidade já existente, tais como: intervenção artística nas paradas, rampas, pisos táteis, audiodescrição e até sinalização e iluminação mais bem instaladas foram as principais urgências (Figura 11).

Figura 11 – Captura de tela do processo de escolha livre dos cards para o mundo preferível

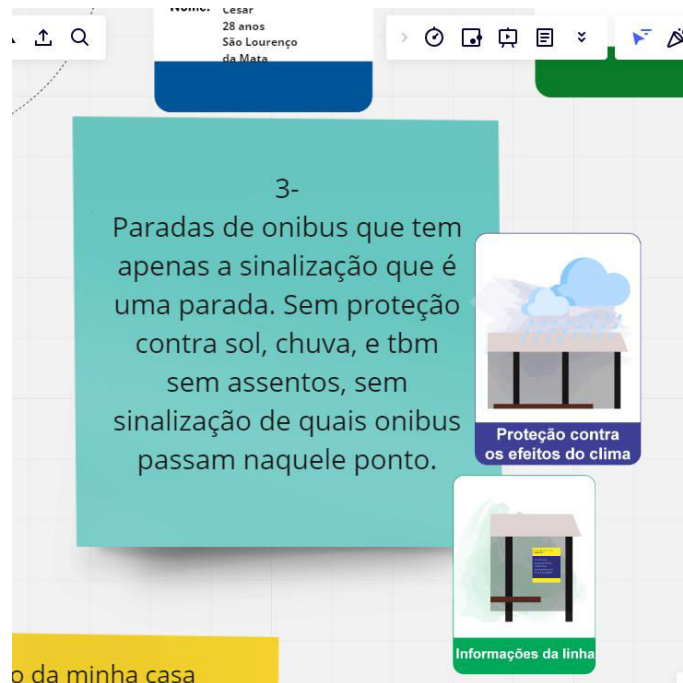


Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

Na quinta, e última etapa da Oficina, os participantes voltaram, com dois dos seus cards do “mundo preferível” que “solucionaram” sua história inicial (escrita e narrada na segunda etapa e relatadas em nota adesiva), e com isso, fez com que os mesmos pensassem em como medidas simples mudam essas situações (Figura 12). Esse diálogo criou reflexões interessantes, como a de que a maioria dos problemas acontece justamente por falta de conversa e pluralidade no processo de ideação. Algumas das soluções criadas foram:

- a) Se houvesse horário entre linhas a espera nos pontos de ônibus diminuiria e consequentemente, as superlotações e atualização automática desses horários;
- b) Um teto maior também seria bom para proteger do sol e da chuva e climatização em algumas paradas;
- c) Iluminação automática ao anoitecer;
- d) Todo mês um artista fosse pago para fazer artes;
- e) Ter sempre informações da linha nas paradas;
- f) Plantas nos pontos de ônibus;
- g) Materiais mais adequados para que a parada seja durável.

Figura 12 - Captura de tela da retomada da história inicial (segunda fase) com dois cards que resolveriam o problema



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

4 Resultados

A dupla que idealizou a oficina percebeu, após a avaliação de todo o processo, que os participantes contaram experiências e criaram e explicaram processos. Imaginaram e se divertiram com suposições de um futuro ideal. Se colocaram como protagonistas na gestão de problemas. Desabafaram e sentiram empatia uns pelos outros ao se colocarem no lugar uns dos outros e se identificarem com problemas parecidos. Como no caso de relatos de experiências sobre medos de assaltos em locais no centro ou também por já terem pegado chuva numa parada sem proteção, de acordo com seus diálogos, e compartilhando assim, suas dores e amores. Esse processo só foi possível porque além do Design Participativo já ter esse potencial de engajamento para unir pessoas e revelar ideias também sentimos que mediar o design na invisibilidade tal qual diz Freire (1983), ou seja, participar da oficina não só como mediadoras, mas como iguais, sem interferir nas conversas e sim agregar quando necessário, estimulou um processo leve e divertido. Contudo, vale salientar que o número reduzido de participantes pode afetar o resultado, por isso, não podemos generalizar os dados que serão expostos a seguir.

Segundo os dados recolhidos através de análise dos materiais averiguamos que:

- 1) A carta **proteção contra os efeitos do clima** foi escolhida por todos os participantes devido ao clima tropical, a maioria relatou sol forte e chuva que o teto dos pontos de ônibus não protegem;
- 2) Além dessa, as cartas mais escolhidas foram: **acessibilidade, assento, horário entre linhas, arte urbana e iluminação.**
- 3) Grande parte das pessoas também falaram sobre **insegurança, distância e falta de policiamento;**

As pessoas relataram, principalmente: **falta de segurança, infraestrutura com vários defeitos e distância grande entre as paradas** (Quadro 4). A **qualificação do entorno e materiais adequados** também foram pautas recorrentes, abordadas por três do total de convidados, não só das paradas mas também nos coletivos (como estradas esburacadas que fazem os ônibus e outros meios de transporte saltarem, incomodando os passageiros).

Quadro 4 - Resultados individuais e cards mais escolhidos

Participantes e cidade onde residem	Relatos individuais	3 cards para resolver problemas da parada atual	Cards do mundo preferível	Retomada aos problemas (2 cards)
Cesar, São Lourenço da Mata	(Conforto) "Paradas de ônibus que tem apenas a sinalização que é uma parada. Sem proteção contra sol, chuva, e também sem assentos, sem sinalização de quais ônibus passam naquele ponto".	- Informações da linha; -Proteção contra os efeitos do clima; -Parada em rua esquisita.	11 cards: Acessibilidade; Arte urbana; Informações da linha; Assento; Lixeira na parada; Proteção contra os efeitos do clima; Iluminação; Horário entre as linhas; Local; Policiamento; Materiais adequados.	-Proteção contra os efeitos do clima; - Informações da linha.
Dandara, Recife	(Segurança) "Escolhi segurança porque é sempre algo que perpassa minhas andanças de ônibus, principalmente quando pego tarde da noite. Lembro-me que certa vez, estava na praça do diário esperando meu último alto do capitão maracanã, entre 23 e 00h, não lembro ao certo. Estávamos apenas eu e outra senhora de mulheres, e alguns poucos homens. "Do nada", surgem alguns rapazes portando facões e vindo na direção das pessoas que estavam na parada. Havia um ônibus parado, que não era nem o meu, nem o da senhora, porém subimos nele mesmo assim, só para sair dali".	-Proteção contra os efeitos do clima; -Horário entre linhas; - Acessibilidade;	7 cards: Horário entre as linhas; Iluminação; Informações da linha; Assento; Acessibilidade; Arte urbana; Proteção contra os efeitos do clima.	-Iluminação; - Horário entre as linhas.
Marcos, Paulista	(Conforto) "Neste dia eu estava indo para a escola, pela manhã. O ônibus não estava muito lotado e eu estava caminhando para sentar na cadeira de trás, naquele momento o motorista deu uma freada enorme e eu caí no colo de um garoto que eu nunca tinha visto. E depois descobri que esse garoto era irmão de uma colega	-Parada longe; - Acessibilidade; -Proteção contra os efeitos do clima.	8 cards: Trajeto; Local; Horário entre as linhas; Qualificação do entorno; Lixeira; Acessibilidade; Proteção contra os efeitos do clima; Arte urbana.	-Qualificação do entorno.

minha da escola”.				
Manuela, Paulista	(Segurança) “Na rua da minha casa tinha uma parada em frente a um matagal super escuro e a parada era perto de uma rua popularmente conhecida como “rua do assalto” e não tinha outras paradas perto então sempre que eu ia pegar ônibus tinha que ser em um horário com muita gente ou ir com alguém”.	-Iluminação; -Policimento; -Parada longe.	12 cards: Lixeira; Iluminação; Policimento; Proteção contra os efeitos do clima; Local; Horário entre as linhas; Informações da linha; Teto; Acessibilidade; Parada longe; Materiais adequados; Assento.	-Iluminação; - Policimento.
Nicole, Recife	(Localização) “Foi o dia em que eu peguei ônibus sozinha pela primeira vez lá em Recife. foi para ir para casa da gabrielle. Eu não fazia a menor ideia de onde tinha que descer, ela só me disse que era bem no fim do parque. Fiquei no ônibus o tempo todinho olhando o google maps para ver a rota e saber se eu estava perto ou não. (...) parecia até que tinha esquecido que tinha que descer. A parada era muito distante”.	-Assento; -Proteção contra os efeitos do clima; -Horário entre linhas.	9 cards: Assento; Informações da linha; Horário entre as linhas; Iluminação; Acessibilidade; Proteção contra os efeitos do clima; Materiais adequados; Lixeira; Arte urbana.	-Informações da linha; - Paradas muito longe umas das outras.
Thyanne, Recife	(Infraestrutura) “As novas paradas da boa vista são terríveis. Sempre muito cheias e fica difícil visualizar os ônibus chegando. Já perdi ônibus por não ver”.	-Assento; -Horário entre linhas; -Proteção contra os efeitos do clima.	10 cards: Assento; Iluminação; Acessibilidade; Trajeto; Qualificação do entorno; Horário entre linhas; Parada em rua esquisita; Lixeira na parada; Paradas muito longe uma das outras; Proteção contra os efeitos do clima.	-Assento; - Horário entre as linhas.

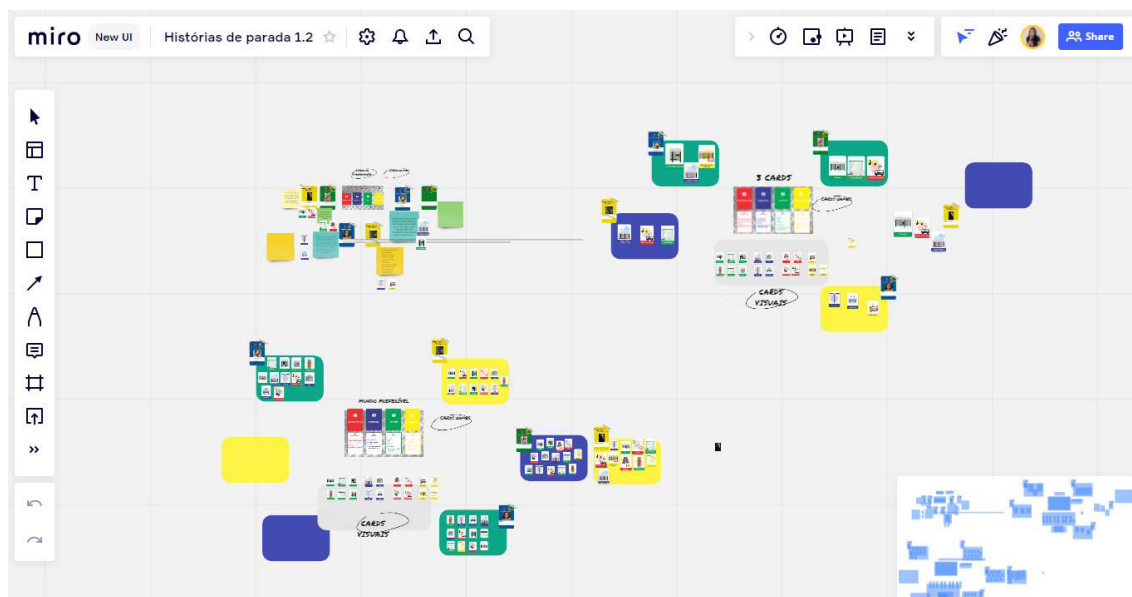
Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

No mundo preferível, diferentemente dos problemas cotidianos, as pessoas saíram um pouco da zona técnica (como materiais adequados e duráveis mesmo que não fossem “esteticamente o que desejavam”) para pensar também em conforto e estética (tais quais assentos acolchoados e mais ergonômicos, intervenções artísticas e até um design mais estético), algo que as idealizadoras desejavam. Não somente pensar nas questões que faltam ou resolução de problemas mas também criar uma parada agradável, e nessa parte, além de todas as cartas a que foi mais escolhida por todos foi a **arte urbana**. Além de ajudar artistas locais, independentes a obterem uma fonte de renda e emancipação e poderem mostrar seu trabalho num local com grande fluxo de pessoas, como disse a nossa participante Dandara. Na última etapa, **ao voltar para os problemas iniciais**, os participantes focaram muito mais na

parte física, essencial para uma boa experiência na parada, como **teto** e **proteção**, já que segundo seus relatos, a parada precisa primeiramente desses recursos básicos para evoluir.

Ao fim, notamos que o propósito inicial de criar resultados criativos pelos próprios indivíduos foi muito bem-sucedido. Apesar de a pesquisa não ter ligação direta com projetos de construções concretos para futuras paradas de ônibus, ela contribui para a aprendizagem de práticas de design mais colaborativas e propõe repensar sobre como esses locais públicos estão hoje e o quanto podem melhorar.

Figura 13 – Captura de tela do segundo dia da oficina no *board* do website Miro



Fonte: Elaborado por Thaylly Ramos

5 Considerações finais

Neste estudo, abordamos a fundamentação, criação e execução da oficina “Histórias de Parada” na disciplina de Design Participativo em 2021. Conforme afirma Brandt, Binder e Sanders (2013) e Ibarra (2018) as ferramentas de narrar no Design Participativo, como as oficinas, são um importante meio para fazer com que os usuários participem do processo de criação e planejamento de soluções a partir das suas visões e vivências.

As alunas Thays Araújo e Thaylly Ramos experimentaram através da oficina a importância dos usuários no processo de criação de soluções de design. Devido à oficina ter sido desenvolvida em sala de aula com auxílio, os alunos tiveram a oportunidade de experimentar, aprimorar técnicas e aprender na prática como ferramentas de narrar no Design Participativo podem propor novas soluções através de diálogos com não-designers. As orientações foram fundamentais para construção das suas oficinas e escolhas de boas ferramentas para elas serem dinâmicas mesmo on-line (devido à pandemia) e tivessem bons resultados, sendo uma experiência positiva para todos os participantes.

Para as expectativas das discentes, os resultados e processo da oficina foram positivos e criaram várias reflexões sobre tudo que foi expresso pelos participantes convidados. Elas

conseguiram documentar a chamada de vídeo e *board* e recolher todas as ideias e informações obtidas nela. Algumas conclusões surgiram desse processo, dentre elas que realmente é um desafio fazer uma oficina online, principalmente porque são mais complexas interações orais online. Além disso, o número reduzido de pessoas com que a pesquisa foi conduzida pode interferir no resultado, visto que, os relatos e resultados adquiridos nesta pesquisa são específicos desses usuários. E isto pode diferir a depender da quantidade de participantes, local onde moram e outros aspectos como cultura ou faixa etária. Contudo, foram através dos relatos pessoais dos usuários e pelo *brainstorming* de pautas e vivências no centro do Recife, que compreendemos a abundância de soluções não-plurais nos pontos de ônibus, ainda que os resultados não representem um grande grupo ou não sejam totalmente factíveis. Os usuários da pesquisa relataram, por exemplo, que as paradas baseadas no clima de cidades mais frias, e não no clima recifense, não comportam as chuvas intensas ou o clima altamente ensolarado visto que os projetos desses espaços urbanos tem potencial para melhor através dos diálogos com esses usuários. Mas ao pensar o design de forma mais descentralizada desse binarismo designer-solução (só considerando sugestões de profissionais diplomados, mas que nem sempre utilizam esses espaços), para o eixo designer+não-designer-solução (com um projeto mais colaborativo entre profissionais e usuários do local para propor soluções), podemos utilizar ferramentas do design, e consequentemente, melhorar a qualidade de vida das pessoas. Esse ato impacta positivamente a sociedade construindo futuras soluções com processos mais participativos.

A partir de todas essas observações, consideramos que este tipo de oficina seria interessante para outras temáticas de pesquisa relacionadas à experiência do usuário, arquitetura e urbanismo e outros temas do próprio Design Participativo. Além disso, avistamos que uma maior quantidade de pessoas contribuiria ainda mais para pluralidade desses resultados, e com isso, obter ideias com diferentes vieses. Também averiguamos que as paradas podem ser melhoradas e aprimoradas através dessa colaboração de ideias propostas por práticas participativas do design. Para os próximos estudos, concluímos que quanto mais simples são as ferramentas, melhor é para o entendimento de todos, e consequentemente, para que as pessoas se sintam à vontade para compartilhar suas ideias. Também percebemos que na internet é normal acontecerem imprevistos que não seriam comuns numa oficina presencial, como dificuldade em achar ferramentas na plataforma *Miro*, queda de rede e outros fenômenos. Uma das vantagens é não haver barreiras de distância para engajar pessoas online, e essa diversidade de convidados oriundos de várias cidades também trouxe uma riqueza de informações que talvez fosse mais complicada de se obter presencialmente.

Logo, com essa experiência, as alunas se sentiram mais preparadas para futuras oficinas, tanto presenciais quanto online. E também pretendem aplicar muitos conhecimentos e táticas utilizados nesse exercício (“Histórias de Parada”), como gamificação e storytelling. Notamos o quão importante é averiguar locais do cotidiano e entender o porquê deles serem vantajosos ou prejudiciais e em que pontos podem melhorar através de estudos e pesquisas e também pelas narrativas cotidianas dos próprios usuários. Pois o design começa justamente desses questionamentos diários e demandas de soluções para necessidades corriqueiras. É importante, por tudo que foi apurado, continuar nesse caminho de propor um design mais plural e participativo. Que essas pesquisas e exercícios sejam mais propostos em salas de aula de cursos de design e possam agregar para estudos de design mais diversos, ou seja, feito por grande e variada quantidade e diversos perfis de pessoas.

Referências

- ABDALA, Vitor. **Expectativa de vida no Brasil sobe para 76,8 anos**. Agência Brasil, 2021. Disponível em <[https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-11/expectativa-de-vida-no-brasil-sobe-para-768-anos#:~:text=A%20expectativa%20de%20vida%20no,%2C%20at%C3%A9%2076%2C6%20anos.](https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-11/expectativa-de-vida-no-brasil-sobe-para-768-anos#:~:text=A%20expectativa%20de%20vida%20no,%2C%20at%C3%A9%2076%2C6%20anos.>)>. Acesso em 28/02/2022.
- BRANDT, Eva, BINDER, Thomas, SANDERS, Elizabeth. **Tools and techniques: ways to engagetelling, making and enacting**. In: SIMONSEN, Jesper, ROBERTSON, Toni. Routledge International Handbook of Participatory Design, 2013. p. 145-181.
- BRANDT, Eva; BINDER, Thomas; MESSETER, Jörn; Formatting design dialogues – games and participation. **CoDesign: International Journal of CoCreation in Design and the Arts**, vol. 4, n.º 1, p. 51–64, mar. 2008.
- FREIRE, Paulo. Entrevista inédita de Paulo Freire. **Programa “Juazeiro Panorama”, rádio Juazeiro**, p. 1-6, abr 1983.
- IBARRA, Maria C. **Entrelaçando design com a antropologia: engajamentos com um coletivo de moradores do bairro de Santa Teresa no Rio de Janeiro**. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.
- IBARRA, Maria C. **Design como correspondência: Antropologia e participação na cidade**. Recife: Editora UFPE, 2022.
- MACHADO, Abasalón et al. **Recordar y narrar el conflicto: herramientas para reconstruir memoria histórica**. Colômbia: Foletras, 2009.
- MARTINS, Laura B.; TAKAKI, Emika de. **Humanização do espaço urbano? Interferência da ergonomia do ambiente construído**. In: I Encontro Nacional da Ergonomia do Ambiente Construído, 1., Recife, 12 a 14 nov. 2007. Anais do II Seminário Brasileiro de Acessibilidade Integral. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2007.
- MATTELMÄKI, Tuuli. **Design Probes**. Finlândia: Universidade de Arte e Design de Helsinki, 2006.
- ONLINE, JC. **Conheça os tipos de paradas de ônibus do Grande Recife**. Diário de Pernambuco, 2018. Disponível em <<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2018/01/23/conheca-os-tipos-de-paradas-de-onibus-do-grande-recife-325097.php>>. Acesso em 04/03/2022.
- TORRES, Mike. **Paradas de ônibus do Recife castigam usuários**. Diário de Pernambuco, 2015. Disponível em <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2015/07/paradas-de-onibus-do-recife-castigam-usuarios.html>>. Acesso em 04/03/2022.