

# V!RUS

Revista do Nomads.usp  
Nomads.usp Journal  
ISSN 2175- 974X

desenhando coexistencia | designing coexistence | sem 2-10

Como citar esse texto: VON BUSCH, O. Desenhando para a interdependência. Tradução Cynthia Nojimoto. **VIRUS**, São Carlos, n. 4, dez. 2010. Disponível em: <<http://www.nomads.usp.br/virus/virus04/?sec=5>> Acesso em: dd mm aa.

## Desenhando para a interdependência

Otto von Busch

Otto Von Bush é pesquisador da *School of Design and Craft* da Universidade de Gotemburgo, Suécia. Explora a emergência um novo papel "hacktivista" do *designer* na moda, no qual o *designer* envolve os participantes a reformar a moda, de fenômeno de imposições e ansiedade para uma experiência coletiva de capacitação, em outras palavras, no qual os *designers* se esforçam para tornar os participantes *fashion-able*.

O mundo do *design* pode ser um dos mais firmes bastiões para o "*Design* Inteligente" na sociedade moderna. Em nenhum lugar a fé é tão forte na genialidade do *designer*, com suas intenções puras, sua admirável habilidade e sua onipotência para mudar o mundo. Se ouvirmos os *designers* explicando seus mais recentes projetos de cadeira, elas parecerão criadas do nada, materializadas por meio de algum ritual mágico, como se não existissem cadeiras antes disso, e como se a evolução das idéias não ocorresse na esfera das cadeiras. Uma vida melhor para todos emana da mente do original *designer*.

É como se os *designers* pudessem considerar apenas uma pessoa de cada vez: ou eles mesmos ou seu cliente. Geralmente, os clientes não são tão diferentes dos próprios *designers*. Se o *design* entendeu alguma coisa da evolução, deve ter sido a abordagem quase-darwinista da "sobrevivência do mais apto". Um bom *designer* ajuda seus clientes a se tornarem aptos a sobreviver à dura realidade da vida. Os humanos são, aos olhos do *design*, predadores solitários e independentes perambulando pelas ruas em busca de presas.

Nós projetamos para a independência. Desenhamos portas automáticas e bolsas com rodízios. A idéia básica é que nós projetamos para nunca termos que pedir ajuda a ninguém. Também projetamos previsões de tempo perfeitas e mapas interativos. Assim, nós nunca teremos que pedir conselho ou orientação a ninguém. Gerenciar o mundo por conta própria é a prova cabal de sucesso e basicamente um mundo melhor, segundo nossa perspectiva do *design*. Se vamos a algum lugar onde nunca estivemos antes, carregamos conosco pelo menos um guia *Lonely Planet* que já tem tudo provado e testado. Ficamos em albergues e hotéis onde somente

encontramos turistas solitários como nós. Mochileiros podem orbitar em torno do planeta mas, com a ajuda da *Internet*, eles na realidade nunca se sentem longe de casa. A câmara de despressurização nunca foi aberta, nem mesmo para respirar o ar de outra atmosfera. Assim, o aumento dos condomínios fechados e uma corrida armamentista na segurança é uma etapa lógica no paradigma atual do *design*, onde indivíduos atomizados estão constantemente de prontidão, como se eles nunca tivessem interagido com alguma coisa estranha ou desconhecida, mesmo mediados por interfaces projetadas. Nós somos os *designers* dessas interfaces.

Vamos apenas examinar um fantástico projeto um pouco mais de perto para vermos a lógica por trás do *design* independente. Este é um *design* que afetou imensamente o mundo e tornou as pessoas mais seguras: o cinto de segurança dos automóveis. O brilhante cinto de três pontos foi inventado nos laboratórios da Volvo no final dos anos 1950 pelo engenheiro Nils Bohlin, como parte do desejo da Volvo de fazer carros melhores e mais seguros. Isso criou, ao longo do tempo, uma imagem de mercado do Volvo como "o carro seguro". Ou pelo menos é o que diz o mito. Bohlin realmente criou o cinto de segurança Volvo, mas o trabalho de inovação e o processo de conscientização foi conduzido durante as décadas precedentes por instituições civis. Os sindicatos de trabalhadores perceberam que os acidentes de trânsito constituíam freqüentemente acidentes de trabalho, e os hospitais recebiam muitos pacientes gravemente feridos e queriam novas medidas de segurança para os cidadãos. O cinto de segurança não foi uma invenção de um gênio solitário em seu laboratório mas apenas a ponta de uma articulação social mais ampla de gestão de riscos.

Mas vamos agora examinar essa brilhante invenção outra vez. Com todas as suas boas intenções e seu *design* bem sucedido, ele tornou as ruas mais seguras? Bem, realmente podemos dizer que sim. E agora, com os novos *airbags* e estruturas metálicas, os carros estão mais seguros do que nunca. Mas e se nós os olhássemos segundo a perspectiva da sociedade civil? Motoristas seguros realmente dirigem de maneira segura?

O cinto de três pontos de fato protege o motorista em um acidente. Reduz significativamente a chance de lesões para o usuário cinto. Mas não protege a vítima que é atingida pelo pesado carro de metal. A vítima permanece exposta a um risco letal, que pode ser ainda maior à medida em que o motorista se sente mais seguro e aumenta a velocidade. O *design* e a corrida armamentista em segurança têm a intenção de proteger o motorista - a qualquer custo. O cinto de segurança é desenhado para o predador solitário, o ser humano lutando por independência máxima.

Assim, podemos projetar um carro seguro segundo uma perspectiva da interdependência? Talvez pudéssemos desenhar algo que não feche o motorista em uma bolha segura, mas algo que o torne um motorista atento e preocupado. Nós precisamos de motoristas que se tornem melhores em evitar acidentes, mais do que em se sentirem seguros. Uma proposta que torne o motorista consciente da fragilidade do mundo ao seu redor, e de que correr com uma pesada

máquina de metal em meio a corpos orgânicos macios é uma ação de grande risco. Para muitas pessoas à sua volta.

Poderíamos imaginar uma "lança de segurança" – uma lança pontuda saindo do volante a apontando para o peito do motorista? Se ele batesse em algo em seu caminho ele seria certamente ferido. Teríamos os mesmos problemas com motoristas desumanos? As pessoas dirigiriam alcoolizadas se elas colocassem em risco principalmente suas próprias vidas? Há naturalmente problemas éticos com esse dispositivo, e um *design* direcionado à punição não é desejável para ninguém, mas como poderíamos, enquanto *designers*, mudar o foco e considerar projetar para a interdependência mais do que para a independência? E se Nils Bohlin, da Volvo, tivesse pensado em proteger as outras pessoas e não principalmente o motorista?

Nós podemos lançar um breve olhar sobre o dilema do prisioneiro para expor essa situação. Tome por exemplo os congestionamentos. Muitas pessoas nas ruas usam seus próprios carros para ir ao trabalho. Outras utilizam o transporte público. Nós todos estamos presos no tráfego. Mas o ônibus sempre tem que parar nos pontos de ônibus, então muito certamente o carro é sempre mais rápido já que ele vai diretamente ao destino pretendido. Mas se todos forem de carro, nós todos ficaremos ainda mais presos no tráfego. Pela perspectiva da indústria de carros, nós teríamos que criar carros mais confortáveis com filtros de ar e tocadores de DVD para melhor suportar os tempos de espera. Quanto melhores carros fizermos, mais as pessoas utilizarão seus confortáveis carros para trabalhar e permanecer em filas ainda mais longas. O filmes em DVD terão que ser ainda mais longos.

Então como deveríamos projetar para fazer com que mais pessoas tomem o ônibus e assim aliviem a pressão sobre as ruas? Temos que passar transversalmente através do dilema. Uma maneira seria limitar o tamanho da rua e introduzir uma faixa preferencial para ônibus. Outra, seria criar ferramentas de telecomunicação para que as pessoas possam trabalhar de suas casas. E precisamos de mais soluções. Temos que pensar fora do paradigma moldado pelas "regras" do próprio dilema.

Como ocorre com o cinto de segurança, nós projetamos ferramentas para a vigilância e segurança que insinuam que cada cidadão é um ladrão ou vilão em potencial. Câmeras observam a todos nós nas lojas como se em cada um de nós houvesse um pequeno criminoso esperando pelo momento certo para mostrar-se. Se não suprimíssemos o desejo de roubar, nós todos roubaríamos – não? Você não pode confiar em ninguém! Mas não seria porque nós temos projetado afastando qualquer possibilidade de mostrar confiança? Onde eu teria a possibilidade de aumentar confiança nas pessoas quando aparatos isoladores me rodeiam? Nós, *designers*, temos desempenhado um papel central na criação da atual sociedade fragmentada e isolacionista.

Agora com todos os sistemas eletrônicos inteligentes, não poderíamos pensar como as interações na sociedade são concebidas? Podemos criar objetos que *requerem* colaboração

para funcionar, ou, pelo menos, que sinalizem confiança e responsabilidade mais do que desconfiança. Com todas as travas eletrônicas dos dias de hoje, não poderíamos fazer portas que fiquem sempre abertas, até que uma pessoa não convidada se aproxime e a porta se feche? Não poderíamos, pelo menos, projetar portas que se sentissem muito bem em manter-se abertas para outras pessoas?

Podemos também imaginar objetos que requerem duas pessoas para funcionar. Imagine uma mochila que é como uma cesta em minhas costas, com todos os meus pertences pessoais nela, mas que não posso alcançar sem a ajuda de outras pessoas. Quando meu telefone tocar eu tenho que me aproximar de alguém e perguntar "Você poderia me ajudar a pegar meu telefone?"

É claro que estas são idéias utópicas que nem sempre funcionariam. Uma confiança mútua crescente em nossos semelhantes não é construída da noite para o dia. Mas, em seu *design*, nossas utopias projetadas exporiam confiança e sugeririam um comportamento responsável entre nossos semelhantes mortais. Podemos desenhar interações que recompensem a confiança e a reciprocidade? O *design* poderia articular como nós seres humanos somos animais sociais e colaborativos mais do que lobos cruéis e solitários. Da próxima vez que nos for sugerido projetar contra o crime, poderíamos ao invés disso, considerar projetar para mediação, para altruísmo recíproco, para a reconciliação?

Como muitos outros dilemas, não há resposta imediata e direta. Mas todo passo que dermos em direção à interdependência nos levará a uma jornada em direção à crescente confiança. Interdependência, um paradoxo do design, revela-se como um *koan* Zen-Budista, uma questão ou uma declaração não-racional:

- E se for um desastre?

- É isso também.

## **Outras leituras**

CAPRA, F. **Web of Life: A New Synthesis of Mind and Matter**. London: HarperCollins, 1996.

DE WAAL, F. **Peacemaking among primates**. Cambridge: Harvard University Press, 1989.

DE WAAL, F. **Primates and Philosophers: How Morality Evolved**. Princeton: Princeton University Press, 2006.

MARGULIS, L. **The Symbiotic Planet: A New Look at Evolution**. London: Weidenfeld & Nicolson, 1998.