



***INmobiLity*: PROCESSOS DE CRIAÇÃO E IMPREVISÍVEIS VISUALIDADES DO COTIDIANO**

Luisa Paraguai*

Resumo: O texto preocupa-se com a condição contemporânea da vida cotidiana transformada pelas tecnologias móveis e pelas redes digitais. Discute novas possibilidades de comportamento e de ocupação do espaço urbano, diante das trocas informacionais em tempo real – acesso a dados e processos de comunicação interpessoal. Em grandes cidades, existem diversos modos de escolha de trajetos e deslocamentos quando os usuários sobrepõem a paisagem urbana com camadas de dados. Ao compreender outras possíveis percepções do espaço urbano, o projeto artístico *INmobiLity* torna visíveis experiências pessoais, utilizando estruturas topológicas de percepção visual dos usuários pela recombinação de imagens da cidade. Como resultado, surgem narrativas visuais, estruturadas por meio de algoritmos computacionais, que criam diferentes perspectivas e padrões visuais do cotidiano das pessoas.

Palavras-chave: Arte e tecnologia. Redes e narrativas. Mobilidades física e informacional. Experiências e percepções do cotidiano. Visualidades e códigos computacionais.

INTRODUÇÃO: MOBILIDADES EM REDE

O projeto artístico *INmobiLity* mobiliza o conceito de *automobility* como uma condição urbana para contextualizar visualmente os modos de transitar em uma grande cidade, o que, segundo Urry (2004, p. 26), compõe "um duplo sentido, tanto do eu humanista em autobiografia, como o de objetos ou máquinas que possuem capacidade de movimento e indicam como em automático e autômato". Assim, ao propor relações particulares entre as pessoas e os objetos técnicos, configuram-se possíveis modelos complexos de estruturas sociais e culturais que formulam a paisagem urbana, e, nesse sentido, metodologicamente, interessa-nos pensar o processo de criação e os modos/processos de visualização.

As pessoas usam carros para se locomover entre trabalho e casa, lazer e trabalho, casa e lazer, e enfrentam longos períodos de deslocamento nesse processo. Como *machine*

* Coordenadora e docente permanente do Programa de Pós-Graduação em Linguagens, Mídia e Arte da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUCAMP). E-mail: luisa.donati@puc-campinas.edu.br

space (HORVATH, 1974), as pessoas são capazes de operacionalizar mobilidades físicas e contextos sociais por meio de distâncias particulares; essa incorporação tecnológica tem ampliado espacialmente e comprimido de forma temporal maneiras de perceber e construir a vida cotidiana, encapsulando os transeuntes em um casulo pessoal e móvel. O projeto artístico *INmobility* se propõe a investigar as transformações das relações temporais na percepção visual, quando, por exemplo, as pessoas olham para a paisagem urbana enquanto dirigem no trânsito congestionado; há ressinchronizações dos atuais padrões espaçotemporais, com implicações perceptivas sobre significar distâncias e ocupar intervalos temporais.

Primeiramente, é preciso compreender a mobilidade como o comportamento dos usuários entre espaços distintos – físicos e digitais – que possuem tanto dimensões quanto interconexões. Os dispositivos de comunicação mediada configuraram um modo de existência contemporâneo quando justapuseram simultaneamente ações nos domínios físicos e conexões nos contextos digitais. Segundo Santaella (2007a, p. 224), “espaço intersticial” é uma expressão teórica para entender as ações dos usuários combinando espaços urbanos e contextos digitais por meio de tecnologias móveis. Essa possibilidade de formar ou ocupar interstícios – espaços intermediários – define, parece-nos, essa condição dinâmica de operar naturezas distintas – universos digital e físico – durante qualquer chamada via celular. Lemos (2010, p. 4) afirma que “o lugar é agora o resultado de um conjunto de características físicas, culturais e econômicas: dimensões físicas e um banco de dados”. Essas configurações permitiram uma perspectiva dinâmica das interações cotidianas, combinando relações presenciais e mediadas por meio de trocas síncronas e assíncronas. As pessoas negociam as organizações espaçotemporais à medida que circulam pelo mundo. Como resultado, estar em movimento indicia diferentes modos de interação simultaneamente – para operar e produzir dentro de espaços e tempos, sejam físicos, sejam digitais. Assim, o corpo mediado conforma zonas corporais (HALL, 1990a) com possíveis presenças estabelecidas por interações *on-line* – outras fronteiras de controle e privacidade – que se expande de acordo com sua capacidade de fazer conexões, acessar e ser acessado. As frequentes possibilidades de interface com outras redes estabelecem uma constante renegociação dos limites do espaço corporal.

Essa flexibilidade de múltiplas atividades, como enviar uma mensagem ou uma dica para a estação de rádio sobre o trânsito enquanto se dirige, espacialmente dessincronizadas entre si, mas integradas pela dimensão temporal, significa que os usuários podem compor estruturas complexas, padrões contingentes de vida social – autonarrativas –, fazendo malabarismos com fragmentos de tempo e ações. Pensar em redes e fluxos de informações e de corpos significa considerar outras percepções e configurações de movimentos para formular a vida cotidiana e, assim, perceber e compreender o mundo. “O movimento muitas vezes envolve uma experiência incorporada dos modos materiais e sociais de habitar-

-em-movimento" (URRY, 2007, p. 11), articulados em configurações de sistemas físicos e informacionais – redes de dados. Portanto, o mundo pode ser entendido como um processo de negociação entre diferentes eventos, de acordo com diferentes protocolos de comunicação e redes como sistemas de telecomunicações e redes sem fio. A realidade é entendida como um processo dinâmico de fluxos. De acordo com November, Camacho-Hubner e Latour (2010, p. 3-4):

A dificuldade que temos em definir todas as associações em termos de redes se deve à prevalência da geografia. Parece óbvio que podemos opor proximidade e conexões. Mas a proximidade geográfica é fruto de uma ciência, de uma geografia, de uma profissão, dos geógrafos, de uma prática, de um sistema de mapeamento, de medição, de triangulação. [...] Todas as definições em termos de superfície e territórios vêm da nossa leitura de mapas desenhados e preenchidos por geógrafos. Para além dos geógrafos e da geografia, 'entre' suas próprias redes, não existe proximidade ou distância, que não seriam definidas pela conectividade. A noção geográfica é simplesmente outra conexão com um grid que define uma métrica e uma escala. A noção de rede nos ajuda a minimizar a tirania dos geógrafos na definição do espaço e nos oferece uma noção que não é nem social nem espaço 'real', mas simplesmente associações.

Para os autores, ao conectarem redes distintas e estratégias específicas de comunicação, os usuários compuseram "espaço de lugares e fluxos" (CASTELLS, 1999), exercendo modos de eles se tornarem e estarem localizados – acessar e estar disponível. A partir da convergência desses modos, há compatibilidade de redes que se fundem em outras possibilidades de criação, produção e disseminação de informações. Essa perspectiva instigou o projeto *INmobility* como modo perceptivo de ocupação do espaço urbano.

O projeto artístico operacionaliza visualidades de redes físicas e digitais temporárias, justapostas por mensagens síncronas ao vivo e imagens compartilhadas. A proposta da narrativa é visualizar as ações cotidianas como formas de realizar atividades cotidianas nas grandes cidades e, portanto, modos de percepção e leitura do espaço circundante. Atualmente, as tecnologias móveis potencializam aos condutores outros comportamentos distintos, podendo criar a condição de conduzir um automóvel com uma forma participativa para escolher seus percursos no meio urbano. Por exemplo, o programa SulAmérica Trânsito 92.1 FM de São Paulo apresentava, entre 2017 e 2020, caminhos alternativos durante os congestionamentos; a eficiência dessas informações compartilhadas e divulgadas pelo canal de rádio, atualizadas pelo app Waze, depende das dicas dos usuários no processo de formalização das rotas temporárias, pois as informações sincrônicas sugerem uma certa dinâmica de grandes centros urbanos, como a cidade de São Paulo. O comportamento desse usuário em movimento

emerge de redes *ad hoc* temporárias¹ definidas pelos motoristas que ouvem a estação de rádio enquanto dirigem. É um comportamento coletivo que, diferentemente de um comportamento de grupo, envolve interações sociais limitadas e cria padrões não convencionais de arranjos sociais, uma vez que não pode refletir a estrutura social existente. Surge de forma espontânea (BLUMER, 1951) e reúne temporariamente pessoas de diferentes classes – sejam trabalhadoras ou não – com o mesmo objetivo: transitar pela cidade.

Em um esforço para compreender as relações de tempo e espaço nas cidades metropolitanas, o projeto *INmobility* reorganiza imagens do cotidiano das pessoas na cidade de São Paulo em narrativas visuais. O algoritmo MobMesh costumava rodar com ritmos e fluxos de veículos definidos a partir de *webcams* urbanas *on-line* para rastrear a velocidade dos carros enquanto acessa específicos bancos de dados de imagens pessoais. O algoritmo computacional cria, a partir de cada imagem, uma visão panorâmica, expandindo de acordo com os atributos urbanos conforme mostrado na Imagem 1. São características do engarrafamento (velocidade, densidade e fluxo de veículos na saída do engarrafamento) extraídas de *webcams* urbanas *on-line* instaladas em algumas cidades brasileiras, como São Paulo, Belo Horizonte, Brasília, Recife e Rio de Janeiro. A velocidade dos carros é um parâmetro no algoritmo do *blobscanner*² (Imagem 1), e os valores determinam o número, a largura e a repetição das faixas verticais como fragmentos visuais para recompor as imagens em uma visão panorâmica ampliada (Imagem 2). Fragmentos visuais são usados como um padrão, definindo a forma e o conteúdo, e carregando potencialmente a síntese formal. Para Hall (1990b, p. 116), "padrões são regras culturais implícitas por meio das quais os conjuntos são organizados de modo que ganhem significado". Como tal, o uso de padrões evoca um processo de codificação para tornar o conhecimento disponível no sentido de regras possíveis que podem ser aplicadas sempre que necessário e, assim, adquirem certa universalidade. Por exemplo, os sinais de trânsito apresentam alguns elementos repetidos e podem fornecer informações sobre a lei e alertar os motoristas sobre as condições inesperadas das vias.

Os padrões são elementos intrínsecos desse processo de criação, pois codificam dados coletados em expressões visuais e posteriormente decodificados para as pessoas lerem e significarem em narrativas (Imagem 2). Trata-se de processos de codificação e decodificação para repensar como a tecnologia medeia a percepção dos usuários.

1 - Em telecomunicações, redes *ad hoc* são um tipo de rede que não possui um nó ou terminal especial - geralmente designado como ponto de acesso - para o qual todas as comunicações convergem e que as encaminha para os respectivos destinos. Assim, uma rede de computadores *ad hoc* é aquela na qual todos os terminais funcionam como roteadores, encaminhando de forma comunitária as comunicações advindas dos terminais vizinhos (WIKIPEDIA, 2016).

2 - *Blobscanner* é uma biblioteca para o ambiente de programação *Processing*. Essa biblioteca, como o nome sugere, é usada para detecção e análise de blob em imagem e vídeo (incluindo transmissões ao vivo de webcam ou outra fonte de vídeo) (*Blobscanner*, 2016).

Imagem 1 - Translação visual construída com *blobscanner*



Fonte: Elaborada pela autora.

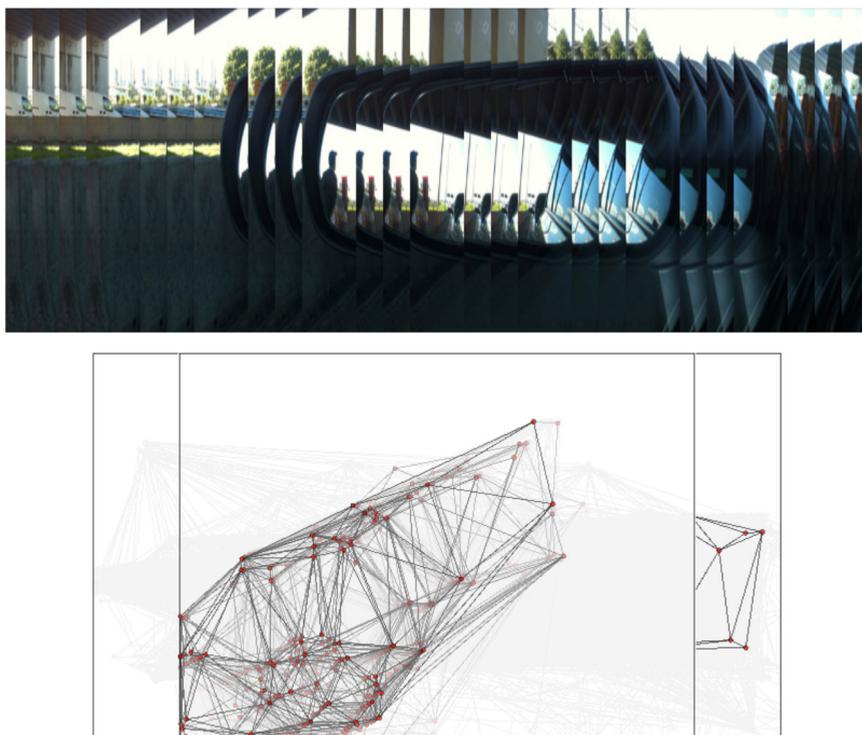
Imagem 2 - Uma paisagem panorâmica gerada no algoritmo *MobiMesh*



Fonte: Elaborada pela autora.

A interface visual de *INmobility* (Imagem 3) foi desenvolvida para compor dois modos de visualização: a estrutura narrativa visual proposta como repetição de fragmentos (no topo da interface) e a malha gráfica baseada em imagens em tempo real capturadas por *webcam* (na parte inferior da interface). No topo, o discurso visual formaliza a paisagem urbana mediada por distintas tecnologias e cartografias. De certa forma, as percepções são distorcidas de acordo com as possibilidades de ocupação dos espaços físicos e informacionais por meio de suas especificidades – velocidade, acesso constante e movimentos urbanos. A reorganização do espaço físico é claramente um evento temporário e dependente de congestionamentos em grandes avenidas como a Marginal do Tietê e a Marginal do Pinheiros, na cidade de São Paulo. As pessoas circulam pela cidade com diferentes intenções e, ao ocuparem o espaço físico, configuram com camadas de informação, acessadas remotamente, um modo de existência contemporâneo: dinâmico e fluido.

Imagem 3 - Interface digital do projeto *INmobility*

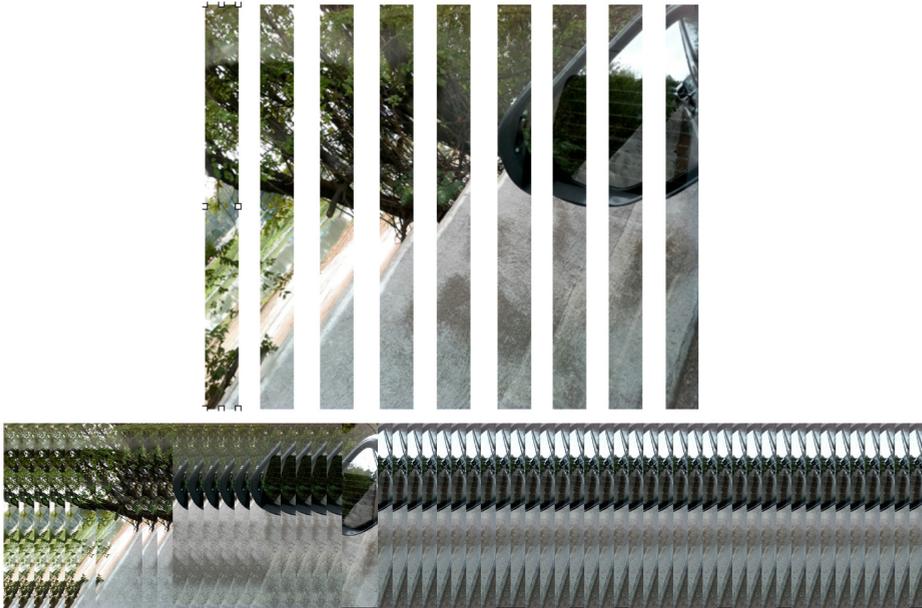


Fonte: Elaborada pela autora.

***INmobility*: TEXTUALIDADES, VISUALIDADES E NARRATIVAS**

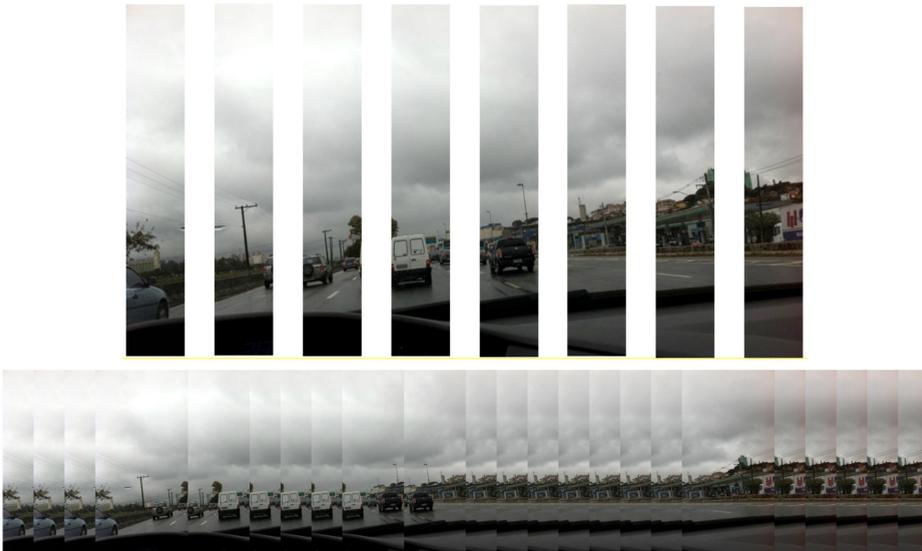
O projeto *INmobility* preocupa-se com a organização e os processos de estruturas visíveis e seus significados definidos por linguagens computacionais e/ou *scripts* que acessam dados e criam objetos de mídia e ambientes físicos – artefatos digitais e materiais. Ao modular as faixas verticais em uma composição repetitiva, os resultados visuais recriam sensações de tempo gasto e, portanto, a leitura e percepção do contexto externo. O foco está no instante, usado justamente por ser recorrente. O algoritmo MobMesh processa iterações e repetições como uma intenção estética contemporânea para produzir visualidades (imagens 4 e 5). Enfatiza-se a forma como a interface apresenta o conteúdo – um processo de metalinguagem. “É a infinitude do processo que dá um novo sentido ao dispositivo de variação” (ECO, 2005, p. 203).

Imagem 4 - Alta velocidade implica mais repetições de faixas mais estreitas



Fonte: Elaborada pela autora.

Imagem 5 - Baixa velocidade implica menos repetições de faixas mais estreitas



Fonte: Elaborada pela autora.

A construção das faixas é fundamentada por parâmetros definidos como "um valor que tem um efeito na saída de um processo; parâmetros podem descrever, codificar e quantificar as opções e restrições em jogo em um sistema" (REAS; MCWILLIAMS; BARENDSE, 2010, p. 95). Para Reas, McWilliams e Barendse (2010), enquanto a transformação descreve o efeito de um parâmetro na forma, a repetição oferece uma maneira de explorar um campo de possíveis *designs* para variações favorecidas. Tanto a visualização quanto a simulação requerem o uso de parâmetros para definir o sistema e descrevem como os dados influenciam os comportamentos desse sistema. Em contraste com o uso de números aleatórios para explorar um campo de projetos possíveis, os sistemas paramétricos controlam um determinado resultado, o que nos indica uma escolha metodológica.

No projeto *INmobility*, cada imagem, capturada e carregada pelos usuários, é decodificada e dividida em fatias verticais de acordo com os valores locais: distância percorrida e tempo gasto. Portanto, o controle paramétrico pode possibilitar o gerenciamento de formas complexas e imprevisíveis, conectando vários elementos. A modularidade envolve o arranjo de um ou mais elementos para produzir uma infinidade de formas; os elementos não são transformados, mas simplesmente reposicionados. A cada nova composição visual, organiza-se cada elemento de forma a ocupar uma parte única do espaço imagético. Dessa forma, parâmetros e valores possíveis em conjunto com a repetição são usados para gerar múltiplas versões – elementos singulares de um sistema complexo.

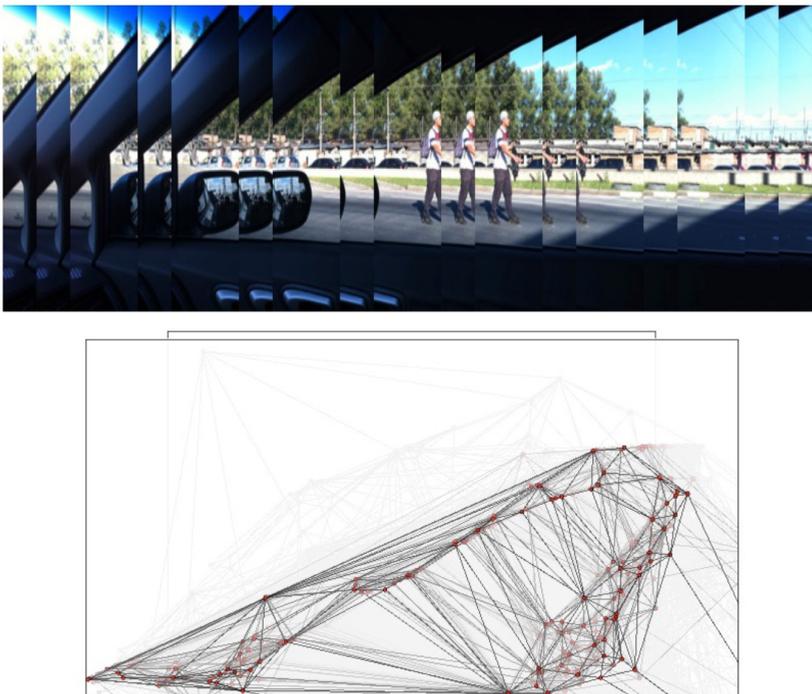
O processo de criação articula relações matemáticas para determinar o número e a largura das fatias, bem como suas repetições, enquanto transforma o conteúdo semântico – significados dessas imagens capturadas – em dimensão sintática – visualização de dados. A exploração plástica de elementos variáveis e o leque de valores possíveis criam relações entre repetição e transformação dessas imagens e, conseqüentemente, das narrativas.

No campo da arte e do *design*, os algoritmos computacionais baseados em métodos estatísticos traduzem o pensamento matemático em visualidades. Este processo vem enfatizar uma condição hipermediática, que, segundo Martin-Barbero (*apud* SANTAELLA, 2007b, p. 89), dá-se na composição da "densidade simbólica com a abstração numérica". A proposta dos artistas é pensar a relação entre materialidades e textualidades no contexto digital – modelos matemáticos e possibilidades de desenvolver artefatos – não como um padrão de mime-se, mas como um modelo de recriação de comportamentos. Segundo Hayles (2002, p. 22), a "metáfora material" pode explicar a relação entre códigos e visualidades, definindo uma condição "que coloca em primeiro plano o trânsito entre palavras e artefatos físicos". Os resultados visuais não são totalmente previsíveis, mas antes a preocupação poética com a dimensão cultural e social das pessoas que se comportam e ocupam as grandes cidades. Em outras palavras,

[...] nossa sociedade contemporânea pode ser caracterizada enquanto uma sociedade do *software* bem como nossa cultura – porque hoje o software apresenta um papel central ao modelizar ambos os elementos materiais e estruturas imateriais, que juntos constituem o que chamamos de 'cultura' (MANOVICH, 2008, p. 8, tradução nossa).

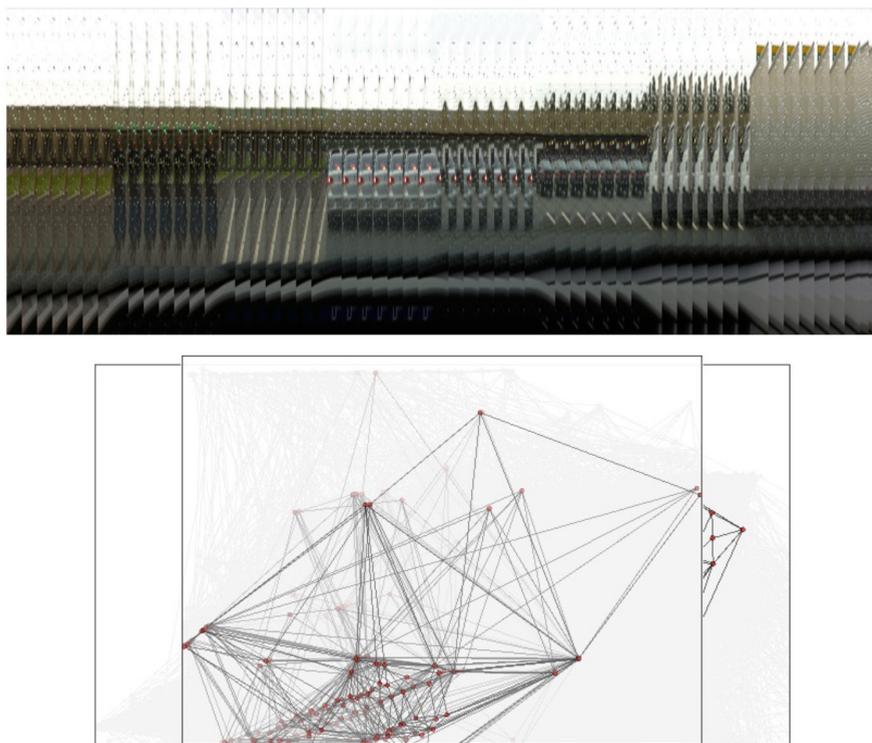
O projeto *INmobility* explora imagens e narrativas (imagens 6 e 7), tentando rastrear redes *ad hoc* e mapear essas atividades. Os resultados visuais criam paisagens que expandem ou contraem, explorando plasticamente a percepção visual, que ocorre por meio do exercício visual de diferentes escalas. A partir dessas narrativas visuais, são exercidas dimensões paralelas para questionar o sentimento de pertencimento a essas regiões metropolitanas. A materialização e o prolongamento do tempo despendido pelo condutor podem ser claramente entendidos durante os engarrafamentos, admitindo intervenções como inscrições de outras dimensões da informação por meio de dados remotos. Nesse contexto, a dimensão temporal é considerada um elemento de gestão do lidar com a cidade. De acordo com Urry (2004, p. 28), "*automobility* desenvolve o tempo 'instantâneo' para ser gerenciado de forma complexa, heterogênea e incerta".

Imagem 6 - Narrativa visual 1



Fonte: Elaborada pela autora.

Imagem 7 - Narrativa visual 2



Fonte: Elaborada pela autora.

Ao representar a tensão entre distintas materialidades de relações espaçotemporais operadas simultaneamente por pessoas com dispositivos móveis, o modelo operacional transforma padrões informacionais – computacionais e corporais, eletromagnéticos e espaciais – em formas e espaços visuais. A escolha plástica por uma técnica recursiva gera formas com múltiplos efeitos e padrões; o *software* processa iterações e sequências incorporadas como parte de suas funções.

Ao entenderem a narrativa visual como um sistema computacional, as operações imprevisíveis se voltam para um método de escrita. Mais importante do que criar representações por meio de diferentes características visuais, a intenção de mapear os atributos dos dados é a topologia das subjetividades. O procedimento poético baseado em operações matemáticas pode recriar, de alguma forma, e questionar as relações entre espaços públicos e privados, contornos do corpo e do espaço, para expressar práticas organizacionais dinâmicas da cidade.

O discurso visual é entendido como negociações sobre orientações espaciais. Em outras palavras, a construção de ambiências momentâneas define interações contínuas entre os

comportamentos das pessoas e os espaços, dá origem a comportamentos e ações contidos no tempo e os transforma em arranjos visuais transitórios. A narrativa como objeto poético, segundo Lefebvre (1960), brinca com momentos a serem repetidos. A repetição é uma lei, modelada por possibilidades de estender e condensar a percepção do tempo de acordo com o trânsito. É importante afirmar que a ideia de movimento, definida visualmente pelo ritmo das faixas verticais (imagens 4 e 5), está relacionada a diferentes momentos de tensão e descontração – vivências pessoais do dia a dia ao dirigir na cidade de São Paulo. Considerando os resultados visuais do projeto *INmobility*, quando não há trânsito, as pessoas não percebem o exterior, e os contornos incertos da paisagem urbana definem uma imagem sem definição. Por sua vez, o trânsito intenso amplia e potencializa outras atitudes, já que os motoristas combinam domínios físicos (escovar os cabelos, maquiar-se, telefonar) e digitais (ler e enviar *e-mails*, checar *feeds* do Facebook, tirar fotos). Os comportamentos são dependentes do contexto. O ambiente atua como um modo em constante mudança de percepções e ações. A intenção do artista é evocar outras cartografias para percepções pela experiência prazerosa da recombinação e reinvenção.

A indefinição dos limites da composição de espaços físicos e os contextos informacionais evocam outras dimensões para o cotidiano das pessoas; as narrativas aqui propostas apontam práticas mediadas para criar objetos visuais particulares de localidades específicas. O conceito de localização, dependente da organização da informação, considera aspectos geográficos (espaço e lugar) quanto construções sociais (interações em rede). Assim, "novas interfaces, como os dispositivos móveis, as tecnologias de reconhecimento de localização e os *softwares* de mapeamento, deixam claro que tanto os lugares quanto as localizações ainda são importantes para a construção das identidades das pessoas e para o desenvolvimento da sociabilidade" (DE SOUSA E SILVA; FRITH, 2012, p. 169, tradução nossa). Para De Sousa e Silva e Frith (2012), ao conectarem localidade e redes às identidades e serem sociais, essas articulações podem implicar mudanças de hábitos de ver para criticar limites, experimentar atitudes indisciplinadas, tentar diferentes negociações entre as pessoas e o entorno.

O sentido de espaço é dinâmico porque está relacionado à "ação – que pode ser feita em um determinado espaço, em vez do que é visto pela visão passiva" (HALL, 1990a, p. 115, tradução nossa). As relações de percepção e ação se apresentam como experiências fenomenológicas nas quais o indivíduo e o ambiente são incluídos pelo dispositivo tecnológico móvel. A compreensão não reside na tecnologia em si, mas é determinada por sua capacidade de estender e modelar as atividades humanas ao longo do tempo e do espaço. A localidade e o reconhecimento definem possibilidades de inclusão em distintas redes sociais, e os dispositivos móveis ampliam as oportunidades de trabalhar, estudar e percorrer as cidades. Assim, os usuários, mediados de forma tecnológica, operam simultaneamente em contextos e dimensões diferentes e desconexos, como várias dobras da existência. Portanto, esses arte-

fatos situam "a maneira como nos relacionamos com os lugares por onde passamos" (DE SOUSA E SILVA; FRITH, 2012, p. 45, tradução nossa), em construções culturais de interação e percepção do mundo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: PROCESSOS DE CRIAÇÃO

As pessoas mobilizam dispositivos tecnológicos para realizar atividades cotidianas formais e informais, sendo possível observar a repetição frequente de comportamentos em todos os lugares, estabelecendo vínculos e fronteiras sociais – espaços culturais e zonas de diálogos. Ao estabelecerem esses contornos, as pessoas desafiam os limites físicos e reconfiguram os espaços corporais, mediados por artefatos móveis, determinando outras distâncias confortáveis já estabelecidas (HALL, 1990a), ao combinarem distâncias físicas e dados informacionais.

A ocupação do espaço é considerada uma condição do sensível (FERRARA, 2007), que implica possibilidades de redefinição de atitudes culturais. A experiência de objetos, ambientes e/ou pessoas evoca uma "percepção estética" (SEEL, 2005) quando uma determinada situação ordinária ou extraordinária implica uma condição potencial de transformação. Para Ferrara (2007), espacialidade, visualidade e comunicabilidade são categorias do espaço e processos fenomenológicos a encenarem (NÖE, 2008) no mundo, que se manifestam de forma diferente, combinando diferentes estruturas. A espacialidade atual, dependente da combinação de práticas cotidianas, tecnologias e subjetividades, é uma construção dinâmica de certa ordem – um modo de vivenciar as práticas cotidianas.

Os mapas urbanos costumam oferecer rotas definidas pelas redes viárias, mas as localidades determinadas pelas tecnologias móveis estabelecem outras fontes de informação sobre a cidade, atuando como um mapa ao vivo dos motoristas em direções e caminhos particulares entre lugares, por exemplo, quando os veículos reduzem sua velocidade por causa da área de inundação. Criam-se filtros culturais sobre como percorrer a cidade de São Paulo, atribuindo novos significados ao cotidiano. A intenção do projeto *INmobility* é dar voz às experiências pessoais, nas relações entre visibilidade e percepção espacial, pois os olhares não são entidades mentais, mas propriedades ambientais – negociações contextuais; são relacionais, com certeza – relações entre objetos e localização dos usuários – um encontro entre aparências e existências (NÖE, 2008). Assim, a construção visual é evocar outras topologias pela recombinação e reinvenção das imagens. Isso significa que, a partir de narrativas visuais criadas por algoritmos computacionais, são evocados padrões normalmente não percebidos. A lógica binária pode agregar informações e conteúdos abstratos em processos complexos, e dessa articulação entre textos distintos – códigos e imagens –, potencializa a apresentação de alguma estrutura, antes não percebida (MANOVICH, 2010).

Segundo Santos (1999), a lógica do dispositivo propõe outras percepções espaciais e temporais, e assim afeta o comportamento e as relações humanas. O projeto *INmobility* possibilita outras conexões, questionando a localização e a consciência de códigos e processos de decodificação, como modos de se comportar e perceber o outro e o mundo. Assumindo o diálogo para compreender a máquina e as relações humanas, a materialidade dos códigos impulsiona escolhas plásticas como parâmetros para gerar resultados visuais.

A consideração final é sobre os diferentes processos de visualização, e como uma artista-pesquisadora apropria-se desse conteúdo poeticamente. O ato de ler e compreender o mundo depende da capacidade de reconhecer seus padrões, e as abordagens humanas e máquinas revelam constantemente as diferenças do que é visível para cada sistema. Trabalhar com computação significa desenvolver habilidades mentais de compreensão de sentenças matemáticas para serem figuradas em representações numéricas. Assim, as formas narrativas podem ser definidas como um processo de "visualização direta" (MANOVICH, 2008, p. 24-25), entendendo que as imagens produzidas recompõem espacialmente valores, conectando as versões da imagem capturada e da transformada para modos de viver e se comportar em espaços situados.

Concluindo, o ato de ler e compreender o mundo depende da capacidade de reconhecer e significar padrões. Os padrões residem no domínio dos módulos e das interconexões para incitar a repensar atitudes, práticas e metodologias no processo de criação. O projeto *INmobility* utiliza resultados imprevisíveis para validar a incerteza como um processo a ser vivenciado. O projeto incorpora os aspectos poéticos da escrita e da criação de visualidades.

INmobility: processes of creation and unpredictable visualities of everyday life

Abstract: This text is concerned with the contemporary condition of everyday life transformed by mobile technologies and digital networks. The article discusses new possibilities for behaving and for occupying urban space since enable real time informational exchanges – data access, and interpersonal communication processes. In big cities there are diverse modes of choosing routes and moving, which users superimpose the urban landscape with layers of data. By understanding other possible perceptions of urban space, the *INmobility* artistic project makes visible personal experiences, using topological structures of users' visual perception by the recombination of images of the city. As a result, visual narratives emerge, structured through computational algorithms, and create different perspectives and visual patterns of people's everyday routine.

Keywords: Art and technology. Networks and narratives. Physical and informational mobilities. Everyday experiences and perceptions. Computational codes and visualities.

REFERÊNCIAS

- BLOBSCANNER. *Home*. 2016. Disponível em: <https://sites.google.com/site/blobscanner/home>. Acesso em: 10 out. 2022.
- BLUMER, H. Collective behavior. In: LEE, A. M. (ed.) *Principles of sociology*. New York: Barnes & Noble, 1951. p. 67-121.
- CASTELLS, M. *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- DE SOUSA E SILVA, A.; FRITH, J. *Mobile interfaces in public spaces: locational privacy, control, and urban sociability*. New York, London: Routledge, 2012.
- ECO, U. Innovation & repetition: between modern & postmodern aesthetics. *Daedalus – Journal of the American Academy of Arts & Sciences*, v. 134, n. 4, p. 191-207, 2005.
- FERRARA, L. D. (ed.). *Espaços comunicantes*. São Paulo: Annablume: Grupo Espacc, 2007.
- HALL, E. T. *The hidden dimension*. Garden City, NY: Anchor Books Editions, 1990a.
- HALL, E. T. *The silent language*. Garden City, NY: Anchor Books Editions, 1990b.
- HAYLES, N. K. *Writing machines*. Cambridge, MA; London, UK: The MIT Press, 2002.
- HORVATH, R. Machine space. *The Geographical Review*, n. 64, p. 167-188, 1974.
- LEFEBVRE, H. The theory of moments and the construction of situations. *Internationale Situationniste*, 1960. Disponível em: <https://www.cddc.vt.edu/sionline/si/moments.html>. Acesso em: 23 set. 2022.
- LEMOS, A. Locative media and surveillance at the boundaries of informational territories. In: FIRMINO, R. J.; DUARTE, F.; ULTRAMARI, C. (ed.). *ICTs for mobile and ubiquitous urban infrastructures: surveillance, locative media and global networks*. Hershey: IGI Global, 2010.
- MANOVICH, L. Software takes command. 2008. Disponível em: lab.softwarestudies.com/2008/11/softbook.html. Acesso em: 20 jan. 2022.
- MANOVICH, L. What is visualisation? 2010. Disponível em: lab.softwarestudies.com/2010/10/new-article-is-visualization.html. Acesso em: 20 jan. 2022.
- NÖE, A. *Action in perception*. Cambridge, London: The MIT Press, 2008.
- NOVEMBER, V.; CAMACHO-HUBNER, E.; LATOUR, B. Entering a risky territory: space in the age of digital navigation. *Environment and Planning-D Society and Space*, v. 28, n. 4, p. 581-599, 2010.

REAS, C.; McWILLIAMS, C.; BARENDSE, J. *Form+code in design, art, and architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2010.

SANTAELLA, L. *Linguagens líquidas na era da mobilidade*. São Paulo: Paulus, 2007a.

SANTAELLA, L. As linguagens como antídotos ao midiacentrismo. *Matrizes*, n. 1, p. 75-97, out. 2007b. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1982-8160.v1i1p75-97>. Acesso em: 10 out. 2022.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1999.

SEEL, M. *Aesthetics of appearing*. California: Stanford University Press, 2005.

URRY, J. The system of automobility. *Theory, Culture & Society*, v. 21, n. 4/5, p. 25-39, out. 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>. Acesso em: 15 jan. 2022.

URRY, J. *Mobilities*. Polity Cambridge, UK; Malden, MA: Press, 2007.

WIKIPEDIA. *Redes ad hoc*, 2016. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Redes_ad_hoc. Acesso em: 10 out. 2022.

Recebido em janeiro de 2022

Aprovado em maio de 2022