

Ágata Tinoco

DISTÂNCIA
OFICIAL

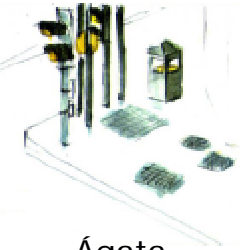
São Paulo
2003



GESSO
TUBOS E MOLDURA
7563-7716

UM OLHAR PEDESTRE
SOBRE O MOBILIÁRIO
URBANO PAULISTANO

FAU
USP



Agata
Tinoco

UM OLHAR PEDESTRE SOBRE O MOBILIÁRIO URBANO PAULISTANO



ÁGATA TINOCO

UM OLHAR PEDESTRE SOBRE O
MOBILIÁRIO URBANO PAULISTANO

Itaim Bibi de 1995 a 2001

SÃO PAULO

2003

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Curso de Pós-Graduação

Área de Concentração em Estruturas Ambientais Urbanas
Subárea de Concentração de Pesquisa em
Programação Visual / Comunicação Visual

Professor orientador

Dra. Élide Monzeglio

Tese de Doutorado

Ágata Tinoco

UM OLHAR PEDESTRE SOBRE O
MOBILIÁRIO URBANO PAULISTANO

Itaim Bibi de 1995 a 2001

SÃO PAULO

2003

OBRIGADA A **LÁSZLÓ** E **JUDITH** – MEUS PAIS – POR SEU ETERNO APOIO, A MEUS **FILHOS** POR NÃO QUERER DE MIM NADA ALÉM DO QUE POSSO OFERECER, A MEU **MARIDO** POR INDICAR CAMINHOS A TRILHAR.

AGRADEÇO À PROF.DRA. **ÉLIDE MONZEGLIO** QUE ME BRINDOU COM SUA EXPERIÊNCIA, CARINHOSAMENTE DEIXOU DE OUVIR OS DEVANEIOS, AJUDOU A VOAR NA JUSTA ALTURA, TANTAS VEZES TROUXE DE VOLTA À TERRA E, QUANDO FOI PRECISO, DEFENDEU ENERGICAMENTE MINHAS IDÉIAS.

ÀQUELES QUE ME ABRIRAM PORTAS, CONTRIBUÍRAM COM INFORMAÇÕES, INCENTIVOS, CRÍTICAS E ENTUSIASMO PELO TEMA, FICO IMENSAMENTE GRATA. SEM ELES, O RESULTADO FICARIA EMPOBRECIDO: **ADÉLIA BORGES** POR SEU ARQUIVO PESSOAL. PROF. **AURESNEDE PIRES STEPHAN** E SUAS INCONTÁVEIS INDICAÇÕES. PROF. **DE MITRY**, MEMÓRIA DO DESIGN DO **ORELHÃO** – UM DOS MAIS EMBLEMÁTICOS MOBILIÁRIOS URBANOS PAULISTANOS. JORNALEIRO **EDSON PICADO** COMPARTILHOU SEU EMBATE CONTRA O EMPREENDIMENTO IMOBILIÁRIO QUE PRETENDE REMOVER SUA BANCA. ENG. **ERIC**, DO SETOR DE CADASTRO TÉCNICO DA SABESP, ATENDEU NOSSA SOLICITAÇÃO SOBRE CADASTRO DA REDE DE ÁGUA DA REGIÃO. **ESTUDANTES** DO SEGUNDO ANO DO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE SÃO JUDAS, EM 2000 E 2001 FIZERAM ENTUSIASMADOS OS TRABALHOS CURRICULARES E PERMITIRAM UTILIZÁ-LOS PARA ESTA TESE. **JULIANA RODRIGUES MENDONÇA PEREIRA**, SE EMPENHOU EM AUXILIAR AS INCURSÕES NA LEGISLAÇÃO RELATIVA A ESTE TRABALHO. ENG. **MARTINELLI**, SUBPREFEITURA DE PINHEIROS, EMPENHADO EM OTIMIZAR O ESPAÇO DAS CALÇADAS, CEDEU SEU CADASTRO DAS BANCAS DE JORNAL E DE AMBULANTES. SR. **NELSON C. ATANAKA**, CPPU, PACIENEMENTE AJUDOU NO ENTENDIMENTO DOS INÚMEROS SETORES RESPONSÁVEIS PELA PAISAGEM URBANA. ARQS. **NILSA E CRISTINA** DA EMURB ESCLARECERAM AS ARTICULAÇÕES E ANDAMENTO DO PROGRAMA PRÓ BEXIGA. **PEDESTRES E MORADORES** DO ITAIM BIBI, MOSTRARAM INTERESSE PELA TESE QUANDO ME VIAM FOTOGRAFAR E COMPARTILHARAM SUAS EXPERIÊNCIAS PESSOAIS INCENTIVANDO A PESQUISA. ARQ. **ROBERTO A. M. TORRES**, DA EBCT, CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS SOBRE A CAIXA COLETORA. ENG. **ROBERTO ZANELA**, FORNECEU PLANTAS DA REDE SUBTERRÂNEA DA COMGAS. ENG. **ROGATTI** DA SUPERINTENDÊNCIA DE REDE SUBTERRÂNEA DA ELETROPAULO, FORNECEU AS PLANTAS DA REDE DE TRANSMISSÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA. **SÉRGIO CARNEIRO**, EM NOSSAS INCALCULÁVEIS CONVERSAS AUXILIOU NO DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA. **SPTRANS**, VÁRIOS PROFISSIONAIS ATENDERAM SOLICITAÇÕES SOBRE CADASTRO DE ABRIGOS E PONTOS DE ÔNIBUS. ENG. **SUN**, DA CET DEU APOIO TÉCNICO E PROVIDENCIOU FARTO MATERIAL PARA A PESQUISA. **VINCENZO SCARPELLINI** CEDEU DESENHOS QUE ILUSTRAM SUAS PERCEPÇÕES DE SÃO PAULO. DESIGNER **VIRGINIA CAVALCANTI**, EXEMPLO DE SÉRIEDADE E EMPENHO.

Resumo

Sob o enfoque da percepção ambiental, pretendemos tratar do sistema físico de objetos que pertencem ao entorno do cidadão-pedestre paulistano com suficiente intensidade para sinalizar seu ideário. Nosso intuito foi procurar explicações para as diversas manifestações visíveis nos objetos urbanos banais e próximos à população, mais especificamente em equipamentos e mobiliário urbanos.

Escolheu-se o bairro paulistano Itaim Bibi para servir de substrato à pesquisa, com a intenção de verificar o impacto da Operação Urbana Faria Lima. Este *pedaço* da cidade teve uma formação comum a muitos outros lugares onde processos de reurbanização contribuem com a redução significativa de moradores e conseqüente reflexo nos usos dos espaços públicos de pedestres.

Um grupo de *perceptores*, estudantes de arquitetura, visitou o local; seus registros foram quantificados e analisados quanto à qualidade do ambiente urbano. Tal método, além de conscientizar futuros urbanistas para as necessidades de pedestres, poderá subsidiar ações em prol de melhorias nas vias públicas de circulação, se for de interesse da comunidade local.

No empenho de responder à questão até onde a compreensão do pedestre se estende no mundo visual, apresentamos aspectos técnicos (disposições normativas), econômicos, estéticos e culturais (design), sociais (ações de usuários da cidade) e subjetivos (percepção visual).

Abstract

We have intended to deal with the physical systems of objects belonging to the surrounding of pedestrian-citizens in the city of São Paulo under an environmental awareness approach intense enough to express their set of ideas. Our objective was to look for explanations for the several visible patterns in common urban objects nearby the population, more specifically in urban equipment and furniture.

The neighborhood of Itaim Bibi in the city of São Paulo was chosen to be the object of the survey in order to check the impact of the Faria Lima Urban Operation. This fragment of the city shares a common origin with other places where re-urbanization processes have contributed to reduce significantly the number of dwellers, consequently impacting over public spaces for pedestrians.

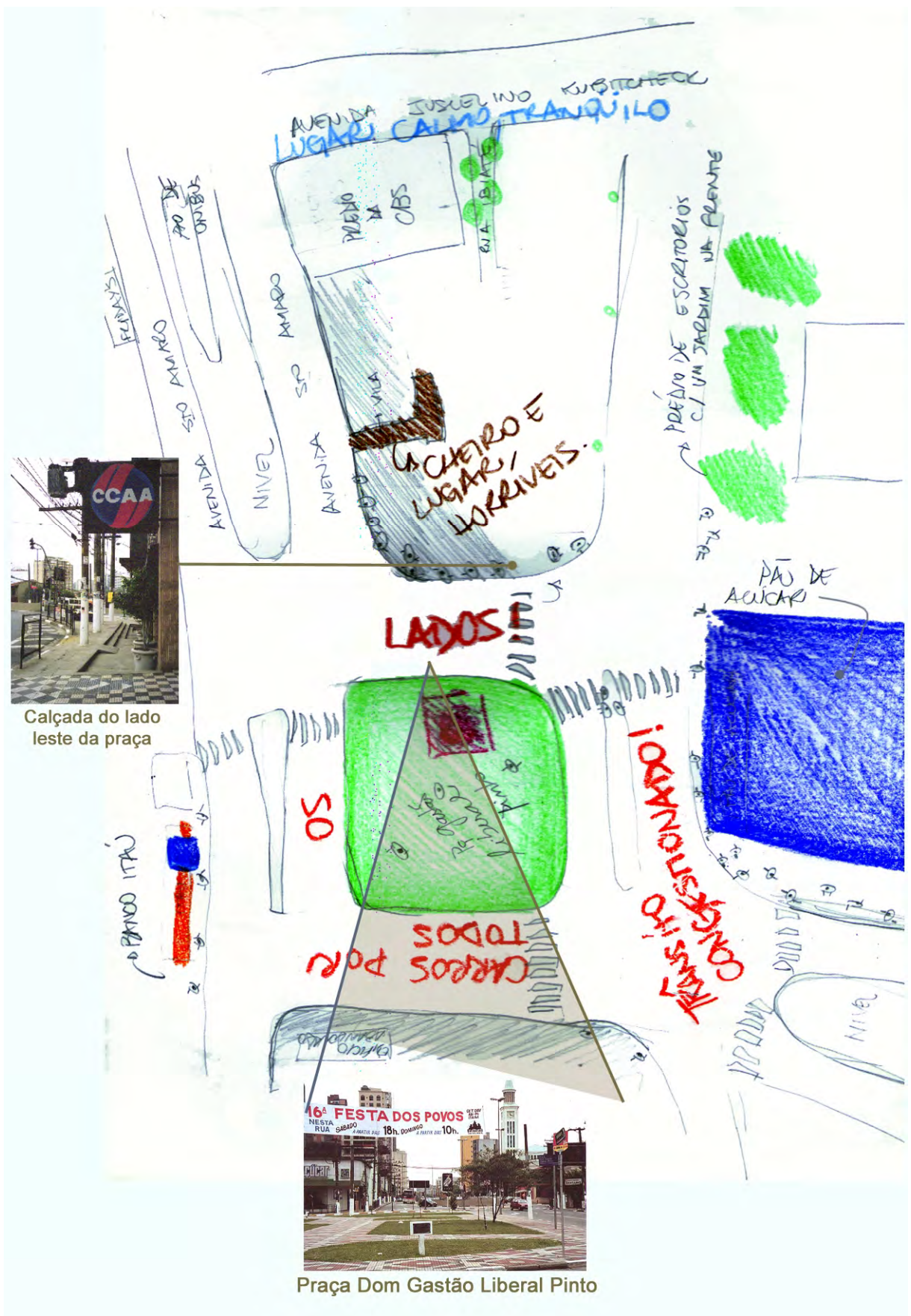
A group of architecture students visited the place; they wrote or drew their perceptions on the site and their records were quantified and analyzed as to the quality of the urban environment. Such a method, in addition to bringing awareness to those future architects as to pedestrians' needs, may also come to subsidize actions to be taken to improve public areas, streets and avenues, should the local community be interested in doing so.

For the purposes of answering the question on how far pedestrians' understanding goes as to the visual world we present here technical (regulations), economic, aesthetic and cultural (design), social (the city users' actions) and subjective (visual perception) aspects.

SUMÁRIO

1.0 INTRODUÇÃO	02
1.1 Cena do cotidiano paulistano	03
1.2 Recortes do estudo	10
2.0 ITAIM BIBI, UM PEDAÇO DE SÃO PAULO QUE PODERIA SER QUALQUER OUTRO	15
2.1 Aspectos físicos	17
2.2 Formação da região	26
2.3 Administração / Gestão	29
2.4 Aspectos humanos	33
3.0 EQUIPAMENTO / MOBILIÁRIO	41
3.1 Uma classificação possível	46
3.2 Entorno do pedestre	57
3.3 Componentes visuais	68
3.4 Legibilidade e Visibilidade	73
4.0 ELEMENTOS VISÍVEIS	84
4.1 Visão frontal	87
4.2 Um cruzamento	90
4.3 Recortes visuais	93
5.0 PERCEPÇÃO VISUAL DO ESPAÇO DO PEDESTRE	105
5.1 Campo visual	111
5.2 Organização do espaço visível	118

6.0 CONTRIBUIÇÃO DO DESIGN	129
6.1 Design e desenvolvimento	136
6.2 A coisa – objeto de estudo	144
6.3 Design da necessidade	158
7.0 DIREITO AO ENTORNO DO CIDADÃO-PEDESTRE	158
7.1 Acesso à legislação	169
7.2 Disposições legais e normativas	179
8.0 LEVANTAMENTO PERCEPTIVO DO PEDESTRE NO ITAIM BIBI	182
8.1 Procedimento	188
8.2 Agentes perceptores	193
8.3 Linguagens de expressão da percepção	195
8.4 Quantificação dos elementos significativos	199
8.5 Avaliação dos locais visitados	204
8.6 Conclusão do levantamento	209
8.7 Sincretismos do espaço visual	211
9.0 CONSIDERAÇÕES FINAIS	222
10.0 FONTES DE INFORMAÇÃO	229
10.1 Bibliografia	230
10.2 Teses e Dissertações da FAU-USP	234
10.3 Consulta em meio eletrônico	234
10.4 Periódicos	235
10.5 Publicações de associações, instituições e órgãos públicos	236
11.0 ANEXO	237





1.0 - INTRODUÇÃO

COMO A MÃO QUE PALPA, O OLHO QUE OLHA EM VOLTA ESTENDE SOBRE TODAS AS COISAS DO MUNDO-PROPRIO UM DELICADO MOSAICO DE LOCAIS, CUJA FINURA DEPENDE DO NÚMERO DE ELEMENTOS VISUAIS QUE ATINGEM AS MESMAS SECÇÕES DO AMBIENTE.

JAKOB VON UEXKÜLL

1.1 - Cena do cotidiano paulistano

Numa manhã de sábado saí para andar. No pé, um confortável calçado surrado, no ombro uma máquina fotográfica – uma daquelas que é só enquadrar, *clicar* e pronto. Em 1999 eram recursos simples e eficientes para um passeio descompromissado pelo bairro Itaim Bibi. Sem a preocupação com o chão irregular ou com a segurança pessoal, pretendia caminhar para aproveitar a brisa ensolarada de maio.

Segundo reportagem do Jornal O Estado de São Paulo, em janeiro de 1994 o maior descontentamento dos moradores do Itaim estava relacionado com o calçamento. Segundo a Associação Brasileira de Pedestres, em 1995 cerca de 80% das calçadas de São Paulo achavam-se em mau estado de conservação.

Antes de chegar até a grade - infame peneira da realidade urbana - uma cena infiltrou-se através das barras metálicas: cuidadosamente instalada, bem junto a uma caixa de concreto cheia de fios e sem finalidade aparente, havia uma mesa de metal coberta por um guarda-sol colorido. Entre a mesa e a avenida, mais precisamente a um palmo dos carros que estavam ali estacionados, uma cadeira. Ela estava estrategicamente disposta de tal maneira que a maior quantidade possível de sol incidisse sobre ela. Sentada na cadeira, resguardada pelos carros - tal qual escudos protetores contra ônibus desvairados que tentam aproveitar o sinal aberto - uma moça lia um livro.

Ao perceber minha indecisão de transpassar o portão da rua entreaberto, o solícito zelador veio atrás de mim perguntando se tinha acontecido algo. Me pareceu justo fazê-lo cúmplice daquilo



Observando a foto, pode-se notar que o *ponto comercial* em nada prejudica o espaço físico de circulação e, no entanto, a apropriação do pedaço me pareceu invasiva. Na realidade, a *moça da Zona Azul* causou menos estranhamento do que a presença, durante anos, de uma caixa de concreto aberta e sem aparente utilidade, cheia de fios expostos.

Av. Nove de Julho, mai./1999



que estava achando um quadro insólito e cochi-chei-lhe que precisava flagrar aquela cena. Para minha surpresa, o velho funcionário do prédio mudou o tom amável e me inquiriu se aquela fotografia não iria prejudicar o trabalho da moça. “Ela vende cartão de Zona Azul para quem quer estacionar neste pedaço”, explicou o zelador. Tive que tranquilizá-lo que a foto era para minha pesquisa de doutorado e que não pretendia usá-la contra a moça.

Alguns dias depois notei que mesa e cadeira passavam as noites acorrentadas a um poste. Transcorridas poucas semanas, quando o mobiliário já começava a fazer parte do cenário, desapareceram corrente, mesa, cadeira ou qualquer outro vestígio da moça. Me senti mal só de pensar que o velho funcionário pudesse achar que tive algo a ver com o sumiço da vendedora e perguntei que fim ela levava. “A fiscalização não permite mais que ela trabalhe aqui”, respondeu-me e, logo a seguir completou – “depois não sabem porque o povo rouba, não deixam as pessoas ganhar um dinheirinho honestamente”.

Como de certa forma me senti pivô do episódio, quis explicar que não era bem assim, que calçada era para pedestre e não havia espaço para outro mobiliário a não ser o estritamente necessário, mas percebi que só piorava as coisas. Olhei bem para a calçada e entendi o porquê das notícias sobre a propina de fiscais das Administrações Regionais preocupava menos o velho zelador do que o ganha-pão de um semelhante. Cheguei a pensar que a moça pagava ao zelador para que permitisse deixar os pertences acor-

Pedaço, segundo José Guilherme C. Magnani, tem uma dupla conotação: de ordem espacial e das relações sociais. *O termo, na realidade, designa aquele espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais individualizadas, impostas pela sociabilidade (...).*

(In Yázig, 2000: 32)

rentados ao poste de *nossa* calçada. Talvez ela usasse também o banheiro dos funcionários do prédio em troca de algum favor. Prefiro acreditar que foi por mera solidariedade ou, quem sabe, apenas por um bom papo ou um sorriso.

Não tive coragem de voltar ao assunto da moça do cartão de Zona Azul. Certamente, apesar de me conhecer há mais de quinze anos, o velho zelador não acreditaria que nada tive a ver com o episódio da fiscalização. Nesses anos que trabalha no prédio, muita coisa mudou. Para começar, faz apenas sete anos que o *dentro* está cercado do *fora*. De lá para cá, dia após dia ele olha entre as grades os passantes ou vai até a calçada para conversar. Zela pela limpeza, buracos, plantas e coisas do passeio. Limpa os barbantes do poste de concreto, joga na calçada do vizinho as placas de promoção de lançamentos imobiliários, varre fezes de animais, não deixa mendigo se instalar entre os arbustos, estabelece um convívio pacífico com vendedores de cachorro quente e ... de cartões de Zona Azul. Enfim, mantém uma ordem no *pedaço*.

Parece-me inquestionável que a calçada é um *espaço* da rua destinado ao cidadão-pedestre, isolando-o dos veículos. Em termos gerais, é qualificado de pedestre aquele que anda ou está a pé. No entanto, aquele que **anda**, é um transeunte, está de passagem; já aquele que **está de pé**, toma conta do pedaço. O período de contato com o local faz a grande diferença do olhar do pedestre. Também a função que o espaço tem para o pedestre altera a relação: os que são

da rua estabelecem parcerias com aqueles que trabalham na rua. Para aqueles que se sustentam de atividades exercidas na rua, a permanência diária na calçada é longa e o pedaço deve preencher uma série de quesitos.

Tome-se como exemplo a **estação de trabalho** da moça que vendia cartões de Zona Azul: o produto é destinado aos motoristas de veículos estacionados na rua, portanto, além do ponto ter potencial comercial, próximo ao local deve existir algum suporte vertical para fixar a faixa promocional do artigo que está sendo comercializado. O mobiliário deve ser compatível com o espaço físico da calçada para não conflitar com pedestres, tampouco pode prejudicar a abertura das portas do veículo estacionado e, principalmente, a situação não pode criar conflito com pessoas do imóvel lindeiro.

Em sistemas que envolvem pessoas, não é a pessoa que é um elemento, mas os seus estados de fome, de desejo, de companheirismo, de informação ou um outro traço de qualidade relevante para o sistema.

(Kuhn in M. Santos, 1997: 9)

O universo de acontecimentos que envolvem a calçada do prédio onde moro, pouco difere das outras calçadas de diversos bairros paulistanos. Demandas pessoais são atendidas pelas empresas e instituições numa mescla de códigos e normas que não se combinam, uma espécie de conquista e ocupação de espaços (nem sempre de modo pacífico) com formas temáticas. Como resultado, o espaço do cidadão-pedestre se delinea de modo confuso, *sincretístico*.

Segundo Massimo Canevacci, a origem da palavra **sincretismo** é singular. *Dizia-se (...) que os cretenses, sempre dispostos a uma briga entre si, se aliavam quando um inimigo externo aparecia: sin-cretismo = união dos cretenses.*

(1996: 15)

Sincretismo é a denominação de visão confusa de um conjunto complexo. O Dicionário Universal das Idéias explica que o *conhecimento relativo a um objeto complexo se desenvolve em três etapas:*

. o sincretismo, que é uma visão confusa do conjunto;

. a análise, que faz a distinção de cada parte e

. a síntese, que recompõe sinteticamente o todo através do conhecimento de cada parte. Em psicologia, sincretismo é, para alguns autores, a percepção confusa do mundo que possuem as crianças antes de poder percebê-lo claramente (Castanho, s/d:401).

Yázigi, 2000: 31

Observação metódica da situação deixa claro que os espaços físico, mental, visual e social não podem ser estudados isoladamente. *Aliás, hoje em dia os procedimentos científicos deixam bem claro que tudo está relacionado com tudo e que é preciso estabelecer sistemas diferenciados para compreensão da realidade.* Em “o Mundo das Calçadas”, Eduardo Yázigi aborda as questões relativas à apropriação do espaço público das calçadas e do direito ao entorno como *um tipo de entrada para o conhecimento do espaço urbano*. Trata da evolução e apropriação do espaço correspondente aos passeios públicos através do tempo. Sustenta que o grau de participação social nas gestões é fundamental para se entender porque o *esteio físico das calçadas conflita com alguns tipos de uso. Se a manutenção das calçadas é devida aos proprietários dos imóveis lindeiros, sua regulamentação e planejamento são da alçada da administração pública* (op.cit., 21).

A simbiose entre o dentro e o fora, o privado e o público se efetiva e avoluma a tal ponto que a

tênue divisória entre a legalidade e o bom senso torna-se uma extensa área de permissividade. *Há qualquer coisa de didático na mirada sobre as calçadas; nelas se pode ler o sub-texto de uma administração incapaz de planejar à altura do grau de consciência que se tem das questões urbanas* (op. cit., 265).

O conhecimento é um fenômeno da consciência, ele apresenta três elementos principais: objeto, imagem, sujeito. A relação sujeito-objeto de estudo fica mais clara de compreender quando Johannes Hessen se refere a um movimento pendular entre os dois elementos da filosofia - a *concepção do eu* e a *concepção do universo*. Ao longo da história do *espírito cognoscente* (...) *ora se salienta mais um, ora o outro; e quanto mais um se salienta mais o outro se apaga. (...) Não se trata de uma alternativa (ou um, ou outro), mas sim de uma acumulação tanto um como o outro* (1987:13). Assim o conhecimento humano, segundo ele, circula em três esferas distintas: **sujeito, objeto e imagem**.

O sujeito ao apreender o objeto, captura, ordena, registra e o representa na sua forma própria e isto altera substancialmente o que sobrevive da realidade observada. Se partirmos do pressuposto de John Berger que *toda imagem encarna um modo de ver*, qualquer técnica utilizada para registrar as propriedades do *objeto real* implica, já por si, em uma forma subjetiva de evocar o objeto ausente. Qualquer descrição é uma representação das propriedades do objeto percebidas por aquele sujeito que as observou.

Assim, a imagem contém as propriedades do objeto. Ela corresponde ao conjunto de elementos selecionados do entorno de acordo com alguma preferência do sujeito. No entendimento de Vicente del Rio as recentes pesquisas sobre percepção ambiental, em sua maioria, conceituam a percepção do modo mais amplo possível. *A psicologia situaria nossas preocupações dentro de escopo da **cognição**: processo mental mediante o qual, a partir do interesse e da necessidade, estruturamos e organizamos nossa interface com a realidade e o mundo, selecionando as informações percebidas, armazenando-as e conferindo-lhes significado* (1996:X).

Segundo Milton Santos, *a paisagem é formada pelos fatos do passado e do presente. A compreensão da **organização espacial**, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo (...). O tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente. Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades ou funções do presente. O tempo vai passando mas a forma continua a existir* (1997: 50, 54).

A diversidade dos lugares resulta da organização espacial de elementos cujas formas e funções foram herdadas de tempos passados. A cada mudança, quando empresas e instituições procuram impor novas estruturas para os homens, *as rugosidades – formas remanescentes dos períodos anteriores* (Santos, 1997: 55) – deveriam ser levadas em conta e incorporar novas funções. Destarte, as *rugosidades* auxiliariam na composição da identidade do pedaço despertando interesses visuais.

Os elementos sincréticos são formas *perturbadoras* recortadas dentre aquelas que são familiares na paisagem. Contrastes, harmonias, visão poética se confundem na percepção do pedestre em relação aos objetos instalados em calçadas públicas.

1.2 - Recortes do estudo

Lynch aponta quatro deficiências físicas que fazem algumas partes das cidades serem lugares desagradáveis para se viver: *desconforto, falta de diversidade, ilegibilidade e rigidez*.

. *Carga de tensão perceptiva imposta pela cidade (...) Muito freqüentemente, as sensações que experimentamos vão além dos nossos limites de conforto e mesmo de tolerância.*

. *Falta de identidade sensível (...) um bom ambiente é bem diversificado: suas partes têm um caráter distinto, identificável.*

. *Ilegibilidade (...) Para que nos possamos sentir em casa e para que possamos funcionar facilmente, é preciso que sintamos o meio ambiente como um sistema de sinais (...) nossas cidades apresentam muitas ambigüidades, confusões e descontinuidades.*

. *Rigidez (...) A atmosfera física deve ser acessível, estimulante e sensível. A ação individual é um caminho pessoal de desenvolvimento; a ação cooperativa leva à satisfação das relações interpessoais*

(1972: 208 e 209)

Não é de hoje que, em decorrência do distanciamento habitação-trabalho e a crescente motorização da população, as vias paulistanas tornaram-se inadequadas para comportar o volume diário de deslocamentos. Motoristas e pedestres constantemente travam embates nos espaços públicos - pessoas motorizadas querem sair de garagens e pessoas a pé querem atravessar ruas. Todos andamos a pé, por mínimo que seja, mas o caminhar em relação à cidade ficou obsoleto. As ruas perderam o encantamento que fazia do andarilho um explorador da cidade e os deslocamentos motorizados oferecem apenas visões fugazes da paisagem. Já o olhar crítico, transforma o caminhar em experiências ricas de detalhes. Olhar pode ser sinônimo de cuidar, zelar, guardar. Olhar (no sentido amplo do termo) atentamente para os espaços que nos envolvem torna seus elementos familiares e, das repetições sucessivas da experiência, criam-se vínculos afetivos.

O que Kevin Lynch escreveu sobre as cidades estadunidenses das décadas 1960 e 70, aplica-se com assustadora fidelidade à realidade urbana paulistana contemporânea. Ao analisar a *Cidade como Meio Ambiente*, em 1965, Lynch sustentava que a qualidade de vida, nas grandes metrópoles, pode ser melhorada tornando os lugares mais humanizados.

Muito já se escreveu – à luz do urbanismo – sobre os espaços públicos desta megalópole que é São Paulo serem resultado de visões fragmentadas de empresas responsáveis pela infraestrutura de serviços urbanos aliada a uma descontinuidade nas sucessivas administrações públicas. Ainda estamos muito atrasados no que se refere ao nosso *direito ao entorno*, não apenas como usuários mas também no que diz respeito à sua administração. *Sem serviço informatizado para todos os ingredientes físicos da rua e das calçadas, e sem coordenação efetiva, não só o entusiasmo como a desconexão entre equipamentos tornam as calçadas banalmente repulsivas.*

Segundo Eduardo Yázigi, *um agente ignora totalmente o que o outro faz.*

O Mundo das Calçadas, 2000: 364.

Também é conhecida a influência que o setor privado (indústria automobilística, energia elétrica, construção civil, para citar apenas alguns) sempre exerceu sobre a forma da cidade. A mais recente ferramenta de mega manipulação do valor da terra, batizada de Operação Urbana, possibilita, em nome da economia de mercado, a descaracterização de pedaços ou de bairros inteiros, em poucos anos. *Que dizer, por exemplo, das mudanças brutais que se operam na paisagem e no meio ambiente, sem a menor consideração pelas pessoas? A lei é a do processo produtivo, cujos resultados ofendem, expulsam e desenraizam as pessoas, e não a lei que assegure o direito à cidade ou, ao menos, ao entorno.*

Milton Santos, 1996: 47

A implantação do novo trecho da Av. Brig. Faria Lima do lado do Itaim Bibi trouxe grandes mudanças para a qualidade de vida dos moradores do bairro. Em nada contribuíram as manifestações dos habitantes contra o prolongamento da

avenida. Muitos se mobilizaram por considerarem que os novos empreendimentos imobiliários expulsariam moradores, fato que veio se confirmar em pouquíssimo tempo.

Mesmo com a avenida aberta, ainda se podia ver a opinião estampada em muitos imóveis. De nada adiantou o movimento popular contra a Operação Urbana Faria Lima.

R. José Gonçalves de Oliveira, mai.1996.



Pesquisas realizadas junto à comunidade usuária podem subsidiar projetos de requalificação de *pedaços de uma cidade, (...) são de grande validade e utilidade as pesquisas que busquem analisar a percepção direta e as formas mentais de cognição ambiental* (Souza, 1997: 176). A falta de memória e identificação com um lugar é um pequeno arco do círculo vicioso da territorialidade efêmera que pode transformar um grupo em uma sociedade civil sem qualquer forma de organização. É o que afirma Lucrécia D'Alessio Ferrara após estudo em São Miguel Paulista (SP): *a descaracterização do ambiente público e o confinamento na habitação levam a um total esquecimento do ambiente e suas condições enquanto responsabilidade coletiva fazendo parecer que os moradores estão 'desenraizados'* (1993: 122).

A dissertação de mestrado de Carlos Leite Souza *Cognição Ambiental & Desenho Urbano: de um espaço urbano com enfoque dos aspectos perceptivos o caso da Nova Av. Faria Lima* de 1997 analisa o impacto causado pela extensão da avenida do lado correspondente ao bairro de Pinheiros.

Se originalmente a cidade e democracia estavam coligadas (a origem etimológica é comum com cidadania), atualmente quanto maiores forem as cidades menos democráticas elas são, menos o homem tem a possibilidade de contribuir com a construção do seu entorno. Em levantamento realizado por Kevin Linch, em Los Angeles, os **habitantes** dos locais de rápidas modificações urbanísticas mostraram ter ressentimentos ou nostalgia (1997: 50).



Localização do Bairro Itaim Bibi no Município de São Paulo.

O motivo que move a onda de cidadãos a se deslocarem diariamente e as maneiras de os realizarem, afeta diretamente sua percepção do espaço e das formas que o definem. O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PMDI-GSP, ao tratar dos aspectos paisagísticos e suas perspectivas a longo prazo, menciona a *importância de incorporar todos os elementos motivadores da sensibilidade humana* e recomenda aplicar as Teorias da Percepção à paisagem urbana (1970: 107). Para evitar uma paisagem urbana monótona, uma certa caracterização de diferenças entre áreas de uma cidade é recomendável. É o que tratamos de identificar no caso do Bairro Itaim Bibi que foi utilizado como *tubo de ensaio* para o levantamento perceptivo. Os objetos deste estudo são elementos instalados no entorno de pedestres do Itaim Bibi, mais especificamente em calçadas públicas.

Ser pedestre é uma condição humana. De alguma forma, por algum percurso deslocamo-nos diariamente dependentes apenas dos nossos próprios meios motores. Por uma simplificação

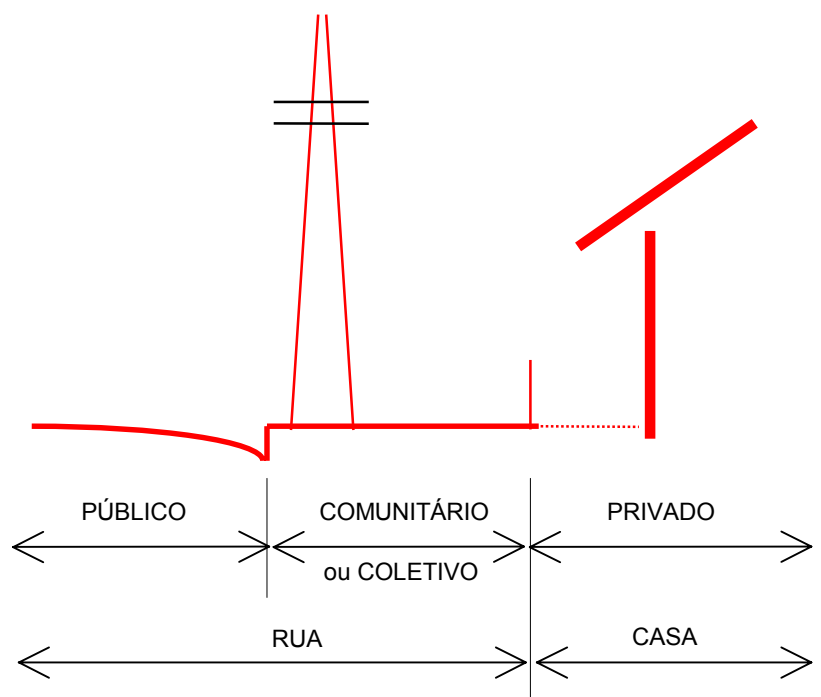
de expressão, neste trabalho foi considerado pedestre todo aquele indivíduo que não se locomove motorizado por sua livre vontade. Portanto estão incluídos nesta categoria os portadores de alguma deficiência motora com necessidades especiais para seu deslocamento.



É difícil separar visualmente o público do privado, diferenciar o olhar contemplativo do invasivo. *Se me perguntassem antes, jamais diria que este local é em plena Av. 9 de Julho*, registrou Alice R Juzumas, infiltrando seu olhar através da grade (abr./2001).

A linha de pesquisa é no campo da Percepção Visual, centrado na relação homem ↔ objeto de uso coletivo. O recorte temporal é entre 1995 e 2001, para registrar possíveis alterações que possam ocorrer como consequência da extensão da avenida Brigadeiro Faria Lima, que rasgou o bairro ao meio em 1996. O espaço físico corresponde à área contida entre o leito carroçável e a propriedade privada estendendo-se até onde o olhar permite no bairro paulistano Itaim Bibi.

Esquemáticamente a situação se configura assim: os lotes urbanos possuem uma área lindeira contínua, destinada ao uso público onde são instalados objetos de interesse coletivo. Tais objetos são designados pelo nome genérico: mobiliário e/ou equipamento urbano.





2.0 - ITAIM BIBI, UM PEDAÇO DE SÃO PAULO QUE PODERIA SER QUALQUER OUTRO

RUAS IMPESSOAIS GERAM PESSOAS ANÔNIMAS ...

JANE JACOBS

O processo de urbanização de diversas cidades brasileiras se acelerou a partir do século XIX, em decorrência das mudanças que ocorreram no sistema de produção. Agricultura e importação de bens de consumo cederam lugar para o desenvolvimento da indústria nacional acarretando rápidas mudanças no cenário urbano. A concentração populacional cada vez maior passou a exigir grandes investimentos no espaço público das cidades com infraestrutura de equipamentos de coleta e distribuição de serviços.

Nos últimos 150 anos, São Paulo recebeu influência direta da cultura urbana francesa, inglesa e, posteriormente, estadunidense. A cidade tem paisagens morfologicamente bem diferenciadas. Os espaços públicos são claros reflexos dos sucessivos planos urbanísticos e políticas públicas que fizeram pouco caso de preservar a memória da cidade. O ideal de um planejamento eficiente é que consecutivos projetos não prejudiquem a leitura nem a visibilidade dos anteriores.

Atualmente diversos bairros paulistanos são submetidos a *Operações Urbanas* que reorganizam *pedaços* da cidade. Para ilustrar o processo de urbanização paulistano, este capítulo tratará da evolução do Bairro Itaim Bibi. Não é pretensão dar um enfoque de cunho saudosista mas ilustrar a influência da valorização imobiliária na percepção do espaço público.

2.1 - Aspectos físicos

Itaim é palavra de origem tupi, significa pedra pequena. Bibi era o apelido do proprietário da chácara - Dr. Leopoldo Couto de Magalhães (Lopes, 1988: 9).

Mapa do Bairro Itaim Bibi da Secretaria do Planejamento Urbano com o tipo predominante de uso de cada lote (Folha de São Paulo, 8/12/2000: C1).



O bairro Itaim Bibi pouco difere de outras regiões urbanas paulistanas carentes de um projeto urbanístico mais humanista e resultante da acelerada concentração demográfica. Assim como em outras micro-regiões paulistanas, desde 1970 a valorização imobiliária incrementou a verticalização. Investimentos privados foram agilmente acompanhados pela infra-estrutura de serviços urbanos (em esta ordem) facilitando o adensamento demográfico. Porém, entre 1991 e 1996, a valorização dos terrenos, contribuiu com a diminuição em 17,61% da quantidade de **moradores** do Distrito Itaim Bibi.

Entre o censo de 1991 e 2000, o *Itaim Bibi* foi o distrito da cidade que mais perdeu habitantes – 26.166 ou 24,34%, a maior em número absoluto (Folha de São Paulo, 10/05/2001: C1). Como resultado do alto índice de evasão de habitantes do distrito, grande parte dos usuários do **bairro** são temporários, são pessoas que trabalham ou visitam o local, cuja relação com o *pedaço* é substancialmente diferente de um morador.

Alguns autores consideram bairro aquele *pedaço* da cidade cujos elementos são identificados por seus usuários. Outros o associam com dimensões territoriais (espaço físico que pode ser percorrido a pé) ou ainda com uma quantidade ideal de moradores (nunca mais de 100.000).

Também para o arquiteto Jorge Wilhelm o *Bairro* corresponde à dimensão de território ideal para a reivindicação coletiva. Em território maior, na região administrativa, surgem conflitos de prioridade entre um bairro e outro; em escala menor, na rua domiciliar, as reivindicações esgotam-se rapidamente (Wilhelm, 1982:64).

Jane Jacobs em seu livro *Morte e vida de grandes cidades* faz sugestões para uma autogestão do uso dos espaços públicos sempre envolvendo a participação ativa da comunidade local, mas sublinha o questionamento do urbanista Reginald Isaacs sobre o conceito 'bairro' nas modernas metrópoles. O bairro se estenderia, muito além de um território de contornos definidos, a todos aqueles *lugares* onde as atividades do homem o levassem (trabalho, lazer, comércio, amigos, escola entre outros).

Sejam os bairros o que forem e seja qual for sua funcionalidade, ou a funcionalidade que sejam levados a adquirir, suas qualidades não podem conflitar com a mobilidade e a fluidez de 'uso' urbano consolidadas, sem enfraquecer economicamente a cidade de que fazem parte (Jacobs, 2000: 128). É por levar em conta a importância da mobilidade de pedestres que, para efeito desta pesquisa, a delimitação não atendeu qualquer conceito a não ser os limites impostos pelas grandes avenidas, que dificultam a travessia de pedestres – desconsiderando, pela própria restrição do tema, a Av. Brig. Faria Lima.

O **Bairro** Itaim Bibi é um dos 1.360 bairros, vilas ou jardins da cidade de São Paulo (Wilhelm, 1982:63). A área de estudo equivale a aproximadamente 2 km² entre as avenidas Nações Unidas (marginal Pinheiros), Cidade Jardim, Nove de Julho, São Gabriel e Pres. Juscelino Kubitschek. Ele é um fragmento do Distrito homônimo que, por sua vez, é muito maior que a chácara que deu nome à região.

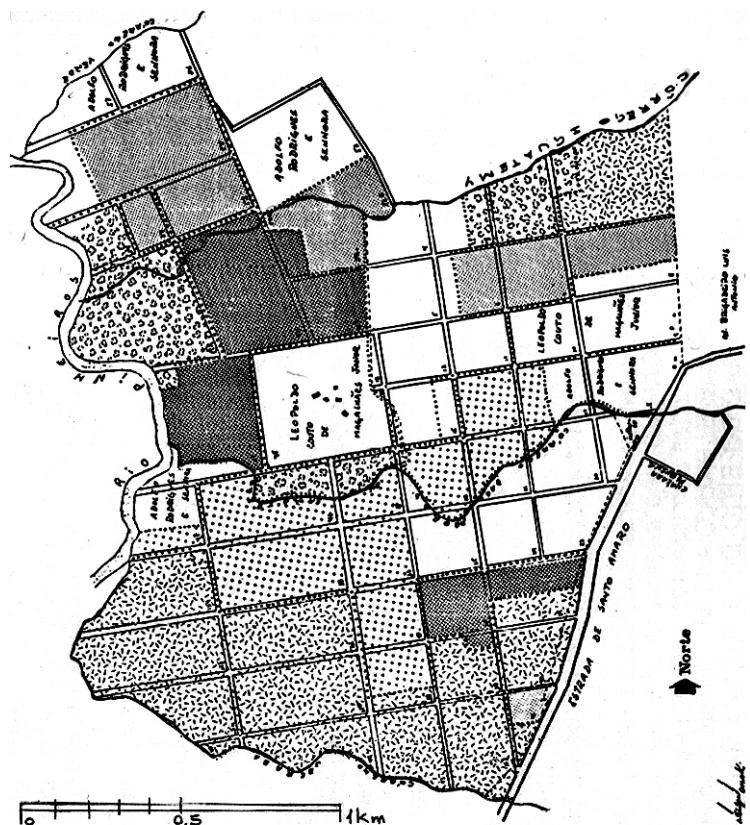
Até o final do século XIX o Itaim era economicamente desprezado; na área de várzea inundável se convivia com lama e charcos.

Segundo as autoras do volume sobre o Itaim Bibi da série 'Historia dos Bairros de São Paulo', em 1898 a chácara tinha uma área de 120 alqueires, fazendo divisa com a Estrada de Santo Amaro, até o Córrego Uberabinha (próximo à atual Rua das Fiandeiras), o Córrego Verde (proximidades do atual Shopping Center Iguatemi) e, nos fundos, uns 3 km, com o Rio Pinheiros (Lopes, 1988: 15).

A entrada da chácara era pela parte mais alta (atual Praça D. Gastão Liberal Pinto) e se descia até a Casa Grande da Chácara pela Rua Joaquim

As primeiras ruas surgem na segunda década do século XX; eram passagens entre pequenas chácaras de um hectare que foram compradas por imigrantes italianos e portugueses. O loteamento foi realizado pelos proprietários - descendentes do Dr. Leopoldo - sem nenhum plano urbanístico.

Divisão Judicial do Sítio Itaim.
(Lopes, 1988: 20)

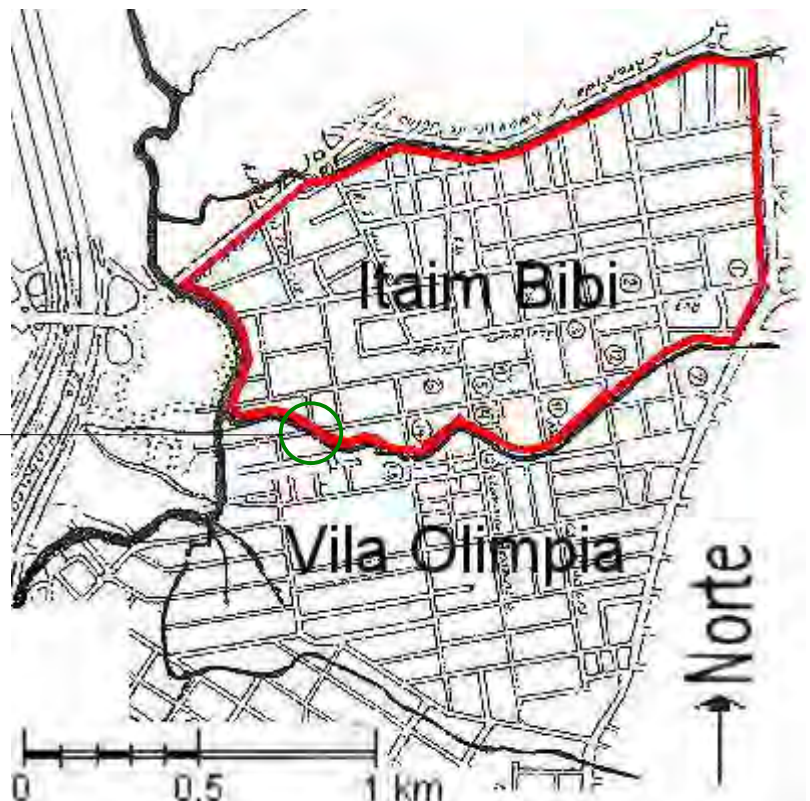


Floriano. Ela configurou-se como via natural de acesso do bairro, pois era continuação da Av. Brigadeiro Luis Antônio que ligava o centro de São Paulo com Santo Amaro.

Às margens do Rio Pinheiros construíram-se portos de areia, em áreas pouco mais afastadas foram instaladas olarias e as partes mais altas - protegidas de enchentes - foram ocupadas por chácaras e vacarias. As olarias forneciam material de construção e as hortas abasteciam tanto os moradores locais como bairros vizinhos. *Até os anos 30 a ocupação da área se restringiu ao quadrilátero formado pelas Av. Nove de Julho, Juscelino Kubitschek (Córrego do Sapateiro), Av. São Gabriel e Rio Pinheiros (antes da retificação). Vila Olímpia, que fazia parte do espólio, teve desenvolvimento mais lento ... (op.cit., 23).*

Mapa dos anos 1930 com o rio Pinheiros não retificado e os córregos Iguatemy, Sapateiro e Uberaba sem canalizar. Pequenos círculos assinalam as áreas ocupadas na época (op. cit., 22).

Até outubro de 1996, um guarda-corpo de ponte permanecia na rua Dr.Leopoldo Couto de Magalhães como marco do córrego do Sapateiro canalizado. Hoje não mais existe.





Com a mudança de necessidades, o jardim da frente cedeu lugar para um automóvel ser guardado num quintal coberto e impermeabilizado.

R. Pedroso Alvarenga,
Set./1997

A morada dos donos do Itaim tinha 15 cômodos. Hoje nada resta da secular construção, mas o terreno onde estava implantada foi tombado.

As casas que formaram o bairro se diferenciavam umas das outras de acordo com seu uso. As das chácaras eram simples e funcionais e, conforme a família prosperava, eram melhoradas. Uma escola ocupou o único exemplo remanescente e, posteriormente, um restaurante acabou por descaracterizá-la por completo.

Nas construções que enfileiravam no alinhamento da rua, o cômodo da frente ou o andar térreo era reservado para alguma atividade comercial e o dos fundos para oficina. A família ocupava o resto da casa. *O aspecto das residências do Itaim era uniforme; uma ou outra construção mais requintada, pertencia aos donos do loteamento ou, mais recentemente, a algum morador bem sucedido...* (op.cit., 34).

Algumas casas, levantadas em lotes menores, podiam estar construídas recuadas e de um lado do terreno, jardins ocupavam a área restante.

Residência dos anos 1930 na
rua Soares de Barros.

Jan./1996





Casas na rua Iguatemi. Ao fundo edifício comercial na parte nova da Av. Faria Lima.

Ago.1996

Na década de cinquenta começaram a surgir os primeiros edifícios de até 12 pavimentos mas o grande *boom* da verticalização ocorreu a partir de 1970. Algumas edificações conservaram as mesmas características das construções dos imigrantes que mantinham seu local de trabalho ao nível da calçada e a residência da família no(s) andar(es) superior(es).

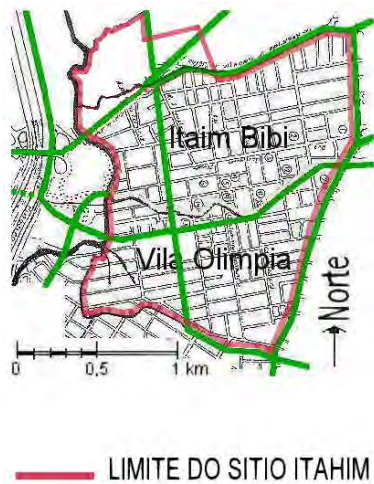
Hoje, o gabarito das edificações é de 14 pavimentos com os devidos recuos frontal e lateral mas, de acordo com a revista Veja São Paulo, de 1994 a 1998, cinquenta empresas foram autorizadas pela Prefeitura a construir mais do que permite a Lei de Zoneamento (18/11/98, p.23). Segundo dados da Sociedade de Amigos do Itaim Bibi - SAIB, em maio de 1996 na área correspondente a este estudo haviam 456 edifícios de mais de três pavimentos. Dessas construções 368 eram residenciais e 98 comerciais.

O Itaim Bibi em 1961, visto do 12º andar de um dos primeiros edifícios do bairro.

Foto Vera Hidas

O bairro de hoje continua sendo Zona Mista de comércio, serviços e residências, mantendo - neste aspecto - sua característica inicial.

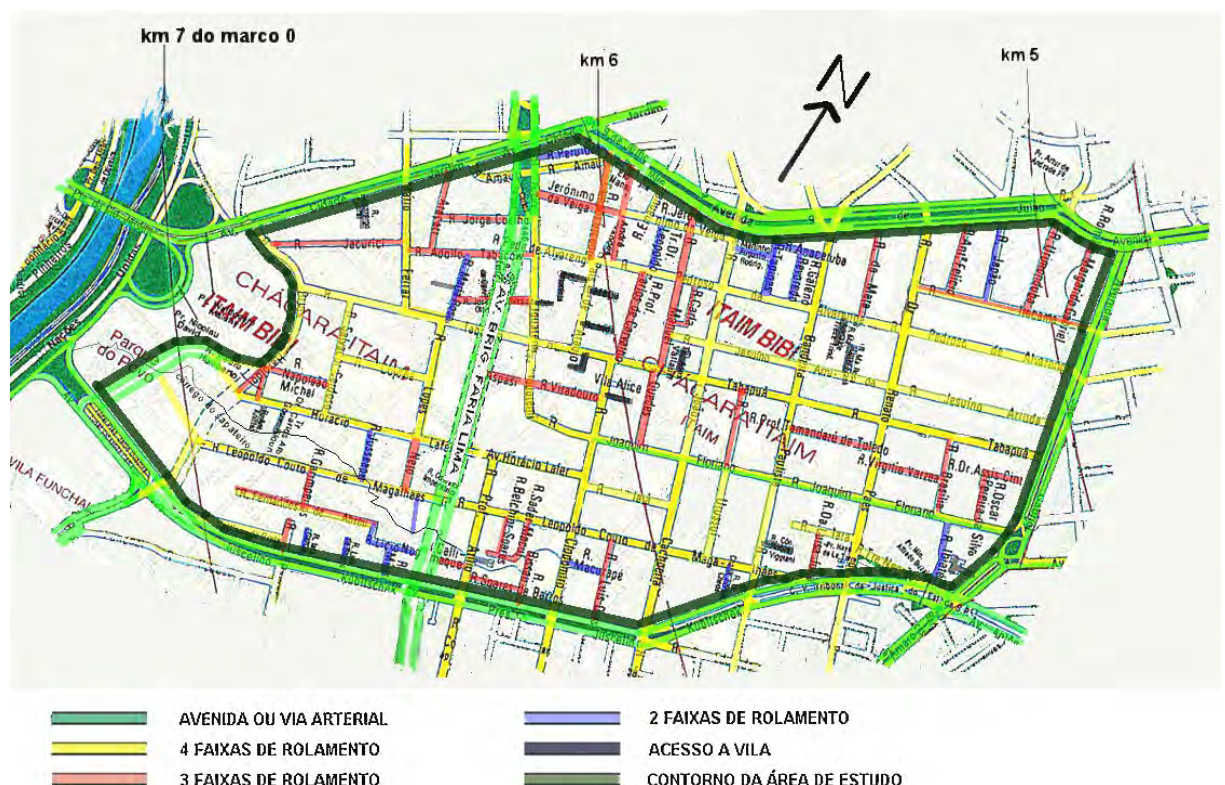




A área do antigo Sítio Itaim foi *esquartejada* por duas grandes avenidas: Pres. Juscelino Kubitschek e a extensão da Brig. Faria Lima e é rodeada por outras.

Segundo a legislação vigente, um sexto da largura das ruas deve ser reservada para o passeio público. Conforme será mostrado mais adiante, a despeito das calçadas excederem esse mínimo estipulado, em alguns casos, mal cabem os equipamentos urbanos, obrigando os pedestres a fazerem uso do leito carroçável. Neste sentido diversos trechos de calçadas das avenidas Nove de Julho e São Gabriel, pouco diferem de ruas internas, mais estreitas.

Para compreender a infraestrutura que comporta o fluxo veicular, no mapa abaixo, as ruas do Itaim foram discriminadas segundo a quantidade de faixas de rolamento do leito carroçável.



O transporte coletivo é composto de uma vasta rede de ônibus; além dos comuns alguns são elétricos, outros são movidos a gás natural, circulam também os mono e bi-articulados. No mapa abaixo se tem idéia da extensão das ruas servidas (amarelas).

Na área deste estudo, a população circula por aproximadamente 31 quilômetros de vias públicas, todas constituídas de leito carroçável e calçadas, ambas com tráfego muito intenso.



Se considerarmos uma largura média de quinze metros para as ruas e que a calçada corresponde a um sexto da sua largura, chega-se a uma área de, aproximadamente, 150 mil metros quadrados de passeio público. Muitas dessas calçadas alardeiam os cuidados necessários para proteger os pedestres da invasão da frota automotiva. Postes da rede elétrica, suportes verticais de sinalização urbana além de floreiras e jardineiras vêm configurando uma barreira entre o leito carroçável e o passeio público, tornando-o mais confiável para os pedestres. Por ser zona mista de comércio, serviços e de residências, dependendo do horário, verdadeira enxurrada de pedestres disputa terreno com os equipamentos fixos e móveis.

Em vez da largura correspondente a apenas um veículo, hoje toda a frente do lote tem guia rebaixada para os visitantes, impedindo o cidadão comum estacionar ao longo da calçada.

Rua Leopoldo Couto Magalhães, jul./1997



A região com custo de construção por metro quadrado mais alto no Itaim passou a ser a parte topograficamente mais baixa onde estão brotando *flats*, edifícios comerciais além dos residenciais com, até cinco vagas de carro por apartamento. Em 1998 foram demolidas as instalações da fábrica de chocolates Copenhagen que começou a funcionar em 1925. Hoje, nos 12.600 metros quadrados do terreno, foram levantados três edifícios, um deles com 24 pavimentos.

Com toda esta dinâmica do espaço urbano, dispor (no sentido amplo da palavra) sobre a calçada correspondente aos imóveis está longe de ser uma questão fácil de resolver. Remanejar mobiliário e/ou equipamentos urbanos integrantes de um complexo sistema pré-existente, é um intrincado exercício de desenho urbano.



Na esquina das ruas Bandeira Paulista com Joaquim Floriano, os administradores do Brascan Century Plaza, erguido no lugar da Copenhagen, querem a remoção da banca de jornal do Sr. Edson Picado, legalmente instalada desde 1936. O abrigo de ponto de ônibus, tecnicamente, não tem como ser remanejado.

(ago./1996)

... o casarão de taipa com mais de dois séculos foi sede de uma fazenda muito anterior à Chácara do Itaim, tanto que sua localização à beira do rio Pinheiros, depois afastado com a retificação, indicava que o acesso a São Paulo era feito preferencialmente por água (in Lopes, 1988: 32).

R. Iguateemi, jul./1999



2.2 - Formação da região

O Sítio Itahim foi adquirido em hasta pública em 1907 pelo Dr. Leopoldo Couto de Magalhães, anteriormente pertencera ao Dr. José Vieira Couto de Magalhães. Data de 4 de outubro de 1934 a lei 6731 que cria o Subdistrito Itaim. Ela é considerada como ano zero do bairro.

O sítio foi dividido em pequenas chácaras pertencentes aos herdeiros do Dr. Leopoldo Couto Magalhães que, em 1916, mudara-se com sua família ocupando um casarão já existente no final da atual Rua Joaquim Floriano. Quase todos seus herdeiros permaneceram na região habitando grandes e confortáveis casas, rodeadas de jardins com árvores frutíferas.

Foi a partir de 1916 que teve início a instalação de novos indivíduos, estranhos a família Couto de Magalhães.

No volume sobre o Itaim Bibi da *História dos Bairros de São Paulo* do Departamento do Patrimônio Histórico consta que, até 1907, a área correspondente ao atual bairro era uma extensa várzea que só seria urbanisticamente valorizada a partir da retificação do Rio Pinheiros (anos 1920). *No desenvolvimento da cidade, as várzeas foram sempre desprezadas e com razão, pois além de inundáveis, não eram salubres, dificilmente aí se podia obter água potável e era forçoso conviver com a lama, quando não com o charco. Isto explica o tardio aproveitamento dos*

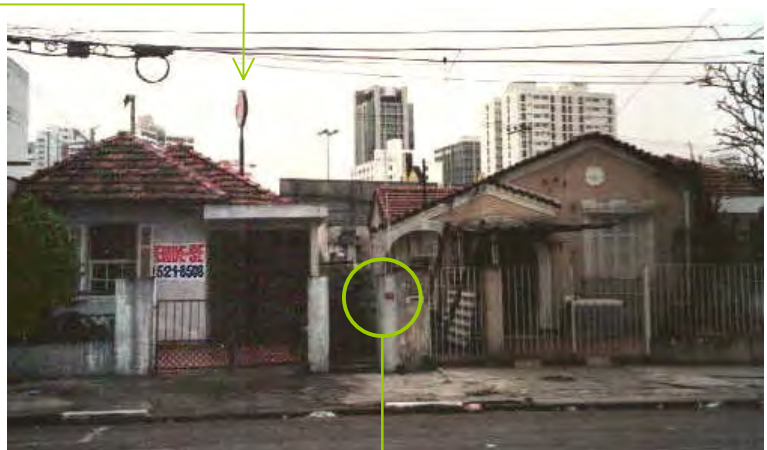


Acima e embaixo, dois exemplos de residências na rua Tenente Negrão que, em agosto de 1998, ainda sobreviviam à modernização do bairro.

terrenos do Itaim, apesar da sua localização vantajosa como zona de passagem (Lopes, 1988:19).

O baixo valor das terras as tornaram acessíveis aos imigrantes portugueses e italianos vindos diretamente da Europa ou de outros bairros como a Bela Vista (Bexiga), onde os terrenos ficaram caros. Ainda segundo as autoras de *História dos Bairros - Itaim*, a valorização dos terrenos do Itaim foi constante. A expansão da indústria, durante a guerra de 1914, a crise de 1929 e conseqüente êxodo rural, (...) o desenvolvimento dos bairros Jardins, oferecendo oportunidade de trabalho em construção ou em casas de família e o preço dos terrenos bastante convidativos, foram fatores que determinaram a procura do local como bairro residencial popular (op.cit., 26).

Av. Presidente Juscelino Kubitschek



Assim como em outras micro-regiões paulistanas, no Itaim também conviveram lado-a-lado os descendentes e herdeiros do proprietário, com os compradores imigrantes ou seus descendentes já nascidos no Brasil. Os primeiros, com

pouco gosto por trabalhos manuais visavam o lucro para sua sobrevivência econômica com a valorização e venda de parte de suas terras. Para os segundos as terras adquiridas representavam segurança e - acostumados ao trabalho braçal - as tornaram produtivas, desenvolvendo uma atividade semi-rural.

Existiam outras atividades lucrativas que permitiram o assentamento das famílias em lotes menores. *Estabelecidos na região, os herdeiros passaram a lotear o restante de suas terras.* Dr. Arnaldo Couto Magalhães *optou por um empreendimento popular que atendesse a uma faixa de pequenos comerciantes, homens de ofício e empregados do comércio. Essa opção favoreceu o desenvolvimento atual do Itaim* (ibidem). Mais adiante as autoras complementam, *o espírito pragmático do imigrante geralmente o levava a multiplicar o número de seus imóveis o que tornava óbvio o seu sucesso e ampliava a sua riqueza. Quando esta alcançava tais proporções que o diferenciava da comunidade, ele se transferia para uma zona mais nobre* (op.cit., 34).

Em janeiro de 1996, este conjunto de casas geminadas na rua Atílio Inocenti já havia sido transformado de unidades residenciais em comércios.

Em 2002 o local está totalmente modificado.



Entre os antigos moradores que ainda mantêm as casas na forma original alguns aguardam uma oferta favorável, outros declaram não querer trocar o lugar por outro qualquer, mas a quase totalidade das construções unifamiliares, estão sendo transformadas em comerciais.

2.3 - Administração/Gestão



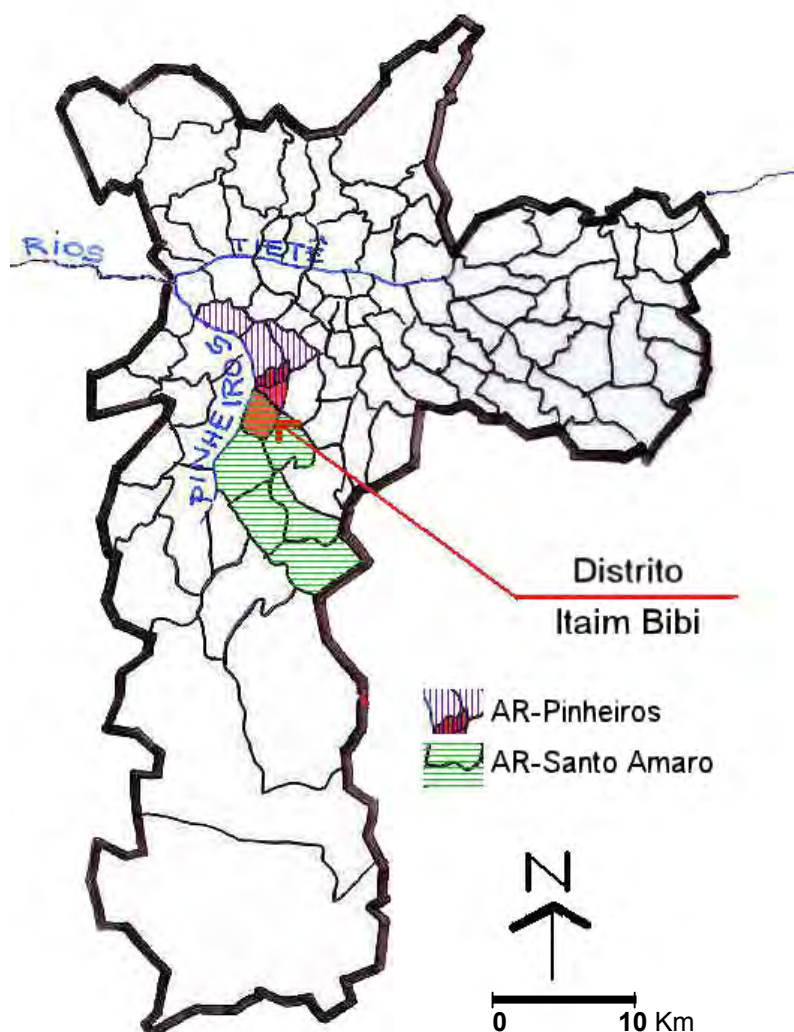
Informação complementar ao nome do logradouro que permitiria ao cidadão localizar facilmente a qual AR recorrer em caso de necessidade. A informação, no entanto está desatualizada. Fev./1996.



A administração do município é exercida de maneira descentralizada por 27 unidades regionais (eram denominadas Administrações Regionais; desde 2002 passaram a ser 31 Subprefeituras). Em 1934 foi criado o Subdistrito do Itaim porém no ano seguinte foi incorporado ao do Jardim Paulista. Em 1992, por ocasião da nova territorialização de São Paulo, a Lei nº 11.220 de 20 de maio divide a base geográfica do Município de São Paulo em 96 distritos político-administrativos, entre eles o Distrito Itaim Bibi. Sua administração, entretanto, ficou parcelada entre duas competências. Os bairros Itaim Bibi (também chamado Chácara Itaim), Vila Funchal e Vila Olímpia ficavam localizados na metade do Distrito da alçada da Administração Regional Pinheiros/AR-PI, juntamente com os bairros Alto de Pinheiros, Pinheiros e Jardim Paulista. A outra metade estava sob a administração da AR-Santo Amaro, responsável por uma área geográfica muito maior. Segundo o Guia de Serviços Públicos da Cidade de São Paulo - acessível a qualquer munícipe - *compete a cada uma das Administrações Regionais / AR's a representação do poder público municipal na área geográfica sob sua jurisdição; a fiscalização do cumprimento das leis, regulamentos, normas e posturas municipais, notadamente em relação ao uso e à ocupação do solo...* (1998: 52).

Mapa com os Distritos do Município de São Paulo assinalando as regiões das duas Regionais que administravam o Distrito Itaim Bibi até 2002: Pinheiros e Santo Amaro.

(Base cartográfica do Sistema de Informações Geográficas do Município de São Paulo in Guia de Serviços Públicos – Cidade de São Paulo, 1998: 51)



Segundo Jorge Wilhelm, existe um conflito de concepções que perdura em toda a administração pública. A divisão política do espaço corresponde a territorialidades: estados, municípios e distritos – isto é, domínio *físico*. Mas a divisão da administração, e em boa parte a distribuição de recursos financeiros, se dá por *setores de atividade*: saúde, energia, transporte, só para citar alguns.

Pese haver lógica nas especializações setoriais é inegável surgirem conflitos e coordenação im-

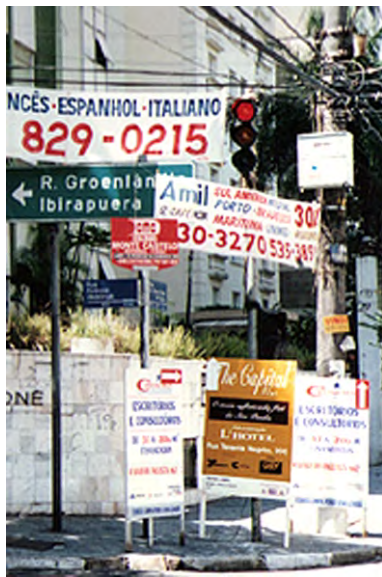
perfeita que se evidenciam quando se deseja desenvolver um território qualquer por meio da mobilização de diversos setores de atividade (1982:108).

O caráter conflitante das duas naturezas de gestão – a territorial e a setorial – não somente diminui a eficácia de cada uma delas como dá margem à desordem que, por sua vez, facilita eventuais atos ilícitos como aqueles revelados ao final dos anos 1990 pela imprensa. Uma rede de propinas que beneficiava fiscais das Administrações Regionais foi desmantelada e, em 1999, foi afastado do cargo o administrador da AR-PI por envolvimento na chamada *máfia da propina*. O escândalo comprometendo fiscais de diversas regionais, políticos municipais e estaduais, mobilizou a mídia, e o clamor por uma ética política tomou conta de todos os meios de comunicação.

Ao longo dos cinco anos correspondentes ao levantamento fotográfico suporte deste trabalho, algumas cenas flagradas se alteraram pela ordem natural da *vitalidade da dinâmica urbana* mas outras, tal qual marcos, permanecem imutáveis.

O estado lastimável em que se encontra o calçamento, a falta de uma coordenação eficiente da instalação, conservação e manutenção de equipamento / mobiliário urbanos são alguns dos descasos que ficam evidentes ao olhar atento. De maneira geral, os inúmeros exemplos de desrespeito pela área de circulação de pedestres são preocupantes retratos da tolerância e passi-

Rua Dr. Renato Paes de Barros. Abr./98



vidade do habitante local somados à permissividade da administração pública.

Uma das mudanças ostensivas, resultante de fiscalização mais eficiente, foi o das placas promocionais de lançamentos imobiliários envolvendo o Centro de Apoio Social e Atendimento / Casa, que mantém crianças carentes e o extinto departamento de Vigilância Urbana da Secretaria das Administrações Regionais / SAR.

O proprietário da placa tinha o direito de colocá-la nas calçadas, durante os finais de semana, por um mês, mediante pagamento de uma taxa. Os recursos coletados com a autorização da publicidade em espaço público, deveriam ser destinados ao Casa. Com a revelação de cobrança irregular da taxa, as licenças foram suspensas e São Paulo ficou livre, por enquanto, desse abuso visual (Folha de São Paulo, 27/5/99).

Gestão: Dialética do zelo e do método, do gênio e do bom senso. Engloba a ciência, a técnica e a aptidão necessária ao responsável pelo funcionamento de um sistema.

Dicionário de Gestão
Bloch-Lainé

A organização dos elementos que compõem os equipamentos e mobiliário urbanos depende de uma articulação política entre necessidades e interesses além de uma estrutura administrativa que assegure a *gestão* de um bom funcionamento. *Em São Paulo, há falta de sintonia entre a administração das calçadas e dos leitos carroçáveis (...) Não é por falta de conhecimento de práticas elementares, mas por imposições técnicas que as companhias não assumem: teoricamente interessa-lhes o fácil e o barato, pouco se importando com os transtornos à população* (Yá-zigi, 2000: 364-365).

2.4 - Aspectos humanos

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, em 1996, havia 88.565 residentes fixos no Distrito Itaim Bibi. Tal número pode ser acrescido de 15% correspondente à população flutuante que decorre do comércio, serviços, escolas de primeiro e segundo grau funcionando ali. Os adultos trabalham da manhã à noite para assegurar um padrão econômico que permita manter a qualidade de vida almejada. Para as pessoas que moram, estudam ou trabalham no Itaim Bibi, o grande atrativo *é ter tudo o que é essencial por perto* como resumiu o Prof. Dalmo Dallari, morador do bairro desde 1958 .

Folha de São Paulo. 7/2/1999,
Cad. Imóveis 1, p. 2

Em 1984, por ocasião do cinquentenário do bairro, os festejos foram programados em função de aglutinar as pessoas em torno de um interesse comum: conhecer um pouco da história do bairro para criar maior ligação com o lugar. Segundo o coordenador do evento *as pessoas não se conhecem, não convivem, não há um senso comunitário*. Os atuais moradores de edifícios não criam vínculos com seus vizinhos nem participam de atividades esportivas ou comunitárias. Para grande parte, a moradia não é definitiva e são poucos os prestadores de serviços ou estabelecimentos comerciais tradicionais.

Se em 1984, a preocupação com a inconsistência das raízes era de alguns poucos moradores,

em 1998, o cineasta Ugo Giorgetti declarou para o Jornal Folha de São Paulo a intenção de acordar os brasileiros para essas mudanças rápidas - *a casa é um fator de negócio, não mais um lugar duradouro onde você solidifica a família. Você negocia sem cerimônia, 'para fins comerciais', a casa em que nasceram seus filhos. Isso faz com que haja uma peregrinação das pessoas pela cidade que não existia - e que não existe em nenhum outro lugar.* Vide o caso do *berço* do Itaim. Nada resta de qualquer domicílio dos descendentes de Leopoldo Couto de Magalhães que ali residiam.

Domingo de tarde na calçada da rua Tabapuã, esquina com av. Brig. Faria Lima. Durante os dias úteis o tráfego intenso é ensurdecedor (jun./1997).

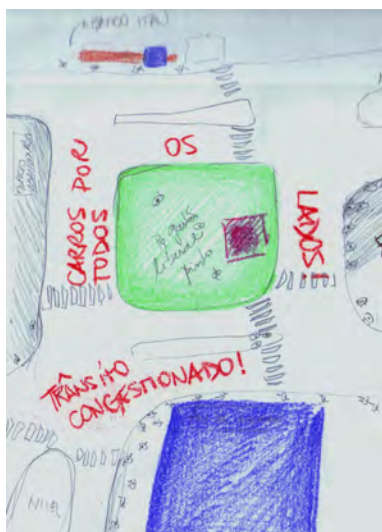


Nas casas dos moradores antigos - a despeito das mudanças da vizinhança - perdura o hábito da conversa *de comadres e compadres* da solei-

ra para fora e, em algumas residências unifamiliares as cercas permanecem baixas.

A relação casa-rua nesta situação bem semelhante à do zelador do capítulo introdutório. Tanto nas pesquisas da *Historia do Itaim Bibi* como em experiência pessoal, o relacionamento com os moradores mais antigos foi muito amigável, enquanto os mais novos se mostraram relutantes - mesmo em conversas informais.

Para se desenvolverem, as afinidades sociais são muito dependentes de locais apropriados. Na realidade, o bairro tem poucos espaços públicos para a convivência social. O que existem são locais de encontro comunitários ou então, *ilhas de consumo* eleitas pelas diversas 'tribos' não residentes no Itaim.



Planta da praça Dom Gastão Liberal Pinto, antigo acesso ao Sítio Itaim. Note-se que a despeito da praça ter passeios para pedestres eles são representados somente nas calçadas que o contornam.

(Desenho de estudante de arquitetura que visitou o local no ano 2000).

Revista Veja São Paulo:
17/03/1999, p.22.

Apenas uma quadra do loteamento inicial foi reservada para a comunidade, ela está totalmente ocupada por uma biblioteca infantil, um posto de saúde, um posto da AACD, uma pré-escola e um curso de educação para adultos da rede pública. É a quadra compreendida entre as ruas Cojubá, Lopes Neto, Salvador Cardoso e avenida Horácio Lafer.

Uma área de 111 mil metros quadrados, denominada de *Parque do Povo*, também tombada, em 1995 pela Condephaat, é hoje ocupada por nove clubes de futebol de várzea, o Circo Escola Picadeiro e o Teatro Vento Forte. *Várias dessas entidades passaram a explorar comercialmente o lugar, que pelo decreto de tombamento deveria servir apenas de palco para eventos culturais e de lazer (...) é uma área verde imensa sendo usada por poucos.* Pela sua característica, o Parque do Povo está fora do recorte deste estudo.

Há oito logradouros com denominação de Praça no mapa do Itaim, todos eles meras áreas remanescentes do traçado viário. Justamente por serem visualmente difíceis de separar das calçadas, estão incorporadas à área estudada. Vale a pena ilustrar como o mobiliário urbano está implantado em algumas das áreas públicas do Itaim denominadas de *praças*.

Não existe qualquer identificação que este local seja uma **praça** pública - só consta como tal no mapa. Os restaurantes contíguos conservam a área e usam uma parte como estacionamento.

(Pr. Mário Bolla, fev./1999)



Praça Eid Mansur entre a rua Amauri e avenida Nove de Julho a cem metros de distância da praça Mário Bolla. Abrigos de ponto de táxi e de ônibus dividem a ilha com uma barraca de vendedor de cachorro quente e uma árvore de grande porte. Este último elemento é tão imponente na paisagem que vários estudantes que fizeram o levantamento perceptivo no Itaim a fotografaram.

Abr./1998

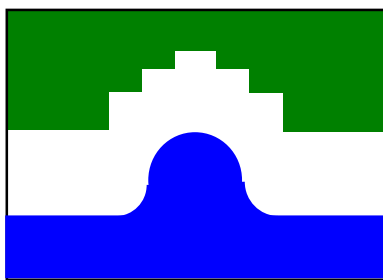


O mais recente descaso urbanístico em relação às praças do Itaim Bibi, como áreas públicas destinadas a pedestres, ocorreu por ocasião da extensão da avenida Brig. Faria Lima. No canteiro central alargado, bem no meio da avenida com oito faixas de rolamento, foi instalada uma dezena de bancos para sentar. Enquanto este trabalho estava sendo elaborado, os bancos foram removidos e, mais recentemente, o espaço fez parte de um projeto maior, que se estende ao longo de toda a avenida.

Um movimento popular conseguiu que o canteiro central da parte nova da avenida Faria Lima fosse alargado para preservar um jequitibá centenário plantado em um dos imóveis desapropriados. O pedaço de canteiro sob a árvore foi batizado de **praça** Desembargador Adriano Marrey.

Out./1996





Além desses locais de encontro, os demais são para grupos seletos. Por exemplo, as escolas (e existe mais de uma dezena delas) são apenas para os jovens e seus pais que as freqüentam em ocasiões festivas. Todas promovem periodicamente festas e trabalhos escolares para valorizar a memória do bairro. Em 1990, com patrocínio da fábrica de chocolates que estava localizada na rua Joaquim Floriano, as escolas de primeiro grau participaram de um concurso para criar uma bandeira. A idéia vencedora foi oficialmente reconhecida, mas a iniciativa não teve desdobramentos cívicos.

Outra opção de convívio social são as diversas congregações religiosas do bairro. Das cinco existentes no Itaim, apenas a Paróquia de Santa Theresa, além de uma atuação comunitária entre jovens e adultos do lugar, se expande para a rua ao organizar anualmente a Festa dos Povos. Ela mantém viva, através da culinária, as origens das diversas nacionalidades que compõem o bairro. Uma vez por ano, fecha-se a rua Clodomiro Amazonas na frente da paróquia para montagem das barracas de comida.

O bairro tem uma associação civil com representação de alguns edifícios residenciais, é a Sociedade de Amigos do Itaim Bibi - SAIB. Suas atividades organizam-se em grupos de trabalho que se formam de acordo com a necessidade da comunidade. Em função desses interesses, os dirigentes da Sociedade estão em contato permanente com a Subprefeitura. Atualmente representam os moradores contra as casas noturnas que proliferaram na região.

Assim, os 150 mil metros quadrados de calçadas consagraram-se como pontos de encontro da comunidade que tanto podem ser fortuitos quanto gastronômicos. Segundo Jane Jakobs, nas cidades americanas, as *calçadas que têm olhos* são mais seguras para os pedestres, no entanto nos bairros paulistanos Vila Madalena e a parte do Itaim Bibi onde abunda a vida nas calçadas, a vizinhança de moradores a desaprova.



↑ Rua João Cachoeira em frente ao Colégio Costa Manso. Sobrevive uma pequena área livre que parece pertencer ao supermercado que ocupa todo o quarteirão Set./97

Julho/97 - Rua Fernandes de Abreu →

Rua Dr. Renato Paes de Barros. Junho/97 ↓



↑ Rua Dr. Renato Paes de Barros. Abr./97

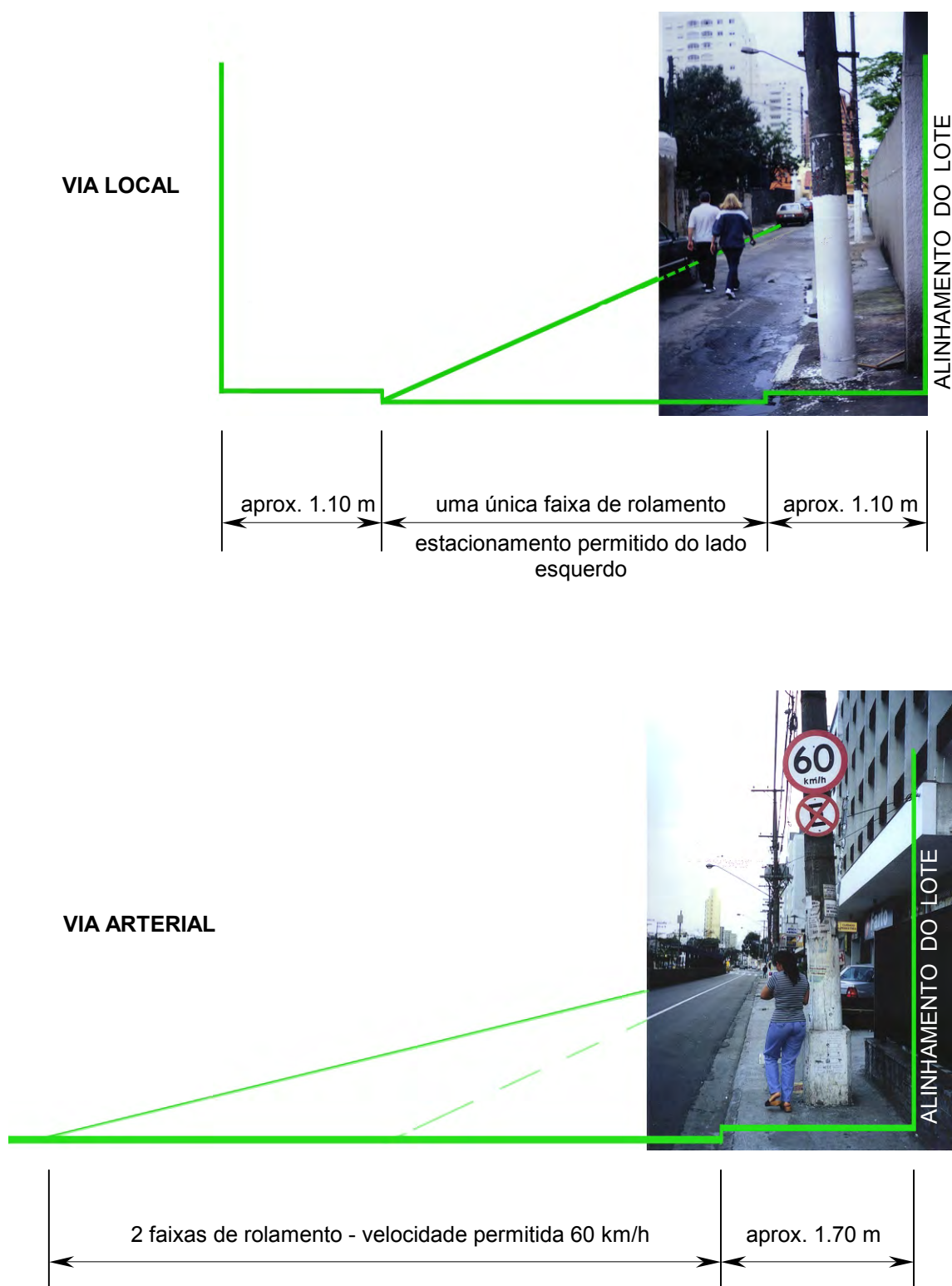
Em 2002 o *recanto* na calçada está totalmente modificado.

A cidade é sensível segundo Michel Maffesoli. A *cultura de rua* é o resultado entre o objetivo e o subjetivo; os rituais urbanos estão cheios de sentimentos que nos ligam aos objetos insignificantes do entorno sem os quais, fica *incompreensível a ligação que se experimenta com um dado lugar* (1996:282).

A cidade é salpicada de uma multiplicidade de pequenos 'pontos altos' que têm a mesma função: elaboram-se aí os 'mistérios' da comunicação-comunhão. Será o bar da esquina, (...), a pracinha do bairro, os bancos públicos dos calçadões, pequenas praças ou terrenos baldios urbanos, (...) esses lugares e espaços de socialidade, estão repletos de afetos e de emoções comuns, são consolidados pelo cimento cultural ou espiritual, em suma, são feitos por e para as tribus que aí escolheram domicílio (op.cit., 268-269).

Para dotar de identidade um *pedaço* de São Paulo, explorando equipamentos e/ou mobiliário urbanos inseridos em calçadas, terá que se repensar primeiramente seu entorno, ato que abarca atitudes conjuntas em que cada uma das partes envolvidas atente para as necessidades dos outros. Implantar elementos do mobiliário urbano implica as especificidades de cada conjunto de artefatos e os espaços de inserção. Compatibilizar as ações nos espaços livres da cidade, considerando os usos consolidados, somente se torna realidade mediante interações de agentes públicos e privados com os *donos do pedaço*.

Exemplos esquemáticos de situações extremas de espaços para circulação de pedestres.





3.0 – EQUIPAMENTO / MOBILIÁRIO

NAS SELVAS DE PEDRA, O OBJETO, OS MONTES DE OBJETOS, BALIZAM A PISTA, ASSIM COMO A ÁRVORE, O CIPÓ, A CLAREIRA, OS MONTES DE PEDRA BALIZAVAM AS SELVAS VEGETAIS.

MICHEL MAFFESOLI

Os elementos que compõem o sistema de *coisas* instaladas em calçadas têm uma denominação genérica dupla: **Mobiliário Urbano** é empregado como sinônimo de **Equipamento Urbano**.

A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro publicou, em 1996, o "Manual para Implantação de Mobiliário Urbano da Cidade"; nele, **Mobiliário Urbano** é definido como *a coleção de artefatos implantados no espaço público da cidade, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural* (p.11). No Glossário, o Manual considera **Equipamento urbano** todo **bem** localizado no espaço urbano, inclusive subsolo, destinado à prestação de serviço público.

O Código Civil reparte os **bens** em **públicos** e **privados**.

Em termos jurídicos, entende-se por **bem** o que é propriedade de alguém; posse; domínio.

É chamado de **bem vago** aquele que não tem dono conhecido ou se o tem, foi por ele abandonado. Neste trabalho será considerado **bem comum** todo aquele que tem dono porém é de uso geral.

Josep Maria Serra, arquiteto implicado desde 1988 em projetos de urbanismo para Barcelona - Espanha, publicou em 1996 o livro/catálogo *Elementos urbanos, mobiliário y microarquitectura*. Na introdução, Màrius Quintana Creus considera mais apropriada a denominação **elementos urbanos**, pois apesar do termo **mobiliário** ser amplamente utilizado, sempre lhe pareceu inadequado como nome genérico. Ao estender o substantivo para o verbo, entende-se mobiliar uma cidade como ornar.

Adorno é compatível com elementos projetados e dispostos com essa finalidade, mas não se pode dizer o mesmo dos suportes verticais para sinalização de trânsito, postes de concreto para sustentação dos cabos de transmissão e distri-



R. dr. Renato Paes de Barros,
mar./2000

buição de energia elétrica, telefonia, TV a cabo, rede para ônibus elétrico, postes de iluminação pública, hidrante, medidores de pressão de gás encanado entre muitos outros artefatos cuja função é essencialmente técnica.

Cada prestador de serviço vincula a *coisa* ao fluxo de pedestres e veículos, ao alinhamento dos imóveis e equipamentos de grande porte. A este batalhão de bens comuns, somam-se os pontos e respectivos abrigos para pontos de ônibus e táxi, coletores de lixo, telefones públicos, caixa de correio, banca de jornal, todos eles alocados na calçada a revelia do proprietário do lote correspondente. O loteamento dos serviços sobrepõe-se ao dos imóveis sem uma harmonia visível para o pedestre. Sob o enfoque técnico não resta margem à dúvida quanto ao nome: a *coisa* é um **produto** tratado isolado do sistema, como se não fosse parte de um conjunto maior que é o espaço público.



R. dr. Renato Paes de Barros,
abr./1997

Em toda a cidade podem ser notadas reações dos *donos do pedaço* a esses acontecimentos no entorno. Aqueles elementos que são *estranhos* a seus critérios estético-funcionais são paulatinamente incorporados - eles atuam apropriando-se do *bem vago* de acordo com seu discernimento próprio. Observando em maior ou menor grau a legislação que dispõe sobre o assunto, transformam Equipamentos Urbanos em *artefatos de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural*, ou seja, em Mobiliário Urbano.

Para ilustrar a dificuldade de escolher um termo genérico para objetos de utilidade pública, seguem algumas menções em leis vigentes no Município de São Paulo.

. **Lei nº 9.413** de Dez./1981 que dispõe sobre o parcelamento do solo no Município, em seu primeiro capítulo define **equipamentos urbanos** como sendo *as instalações de infra-estrutura urbana, tais como: equipamentos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica, gás canalizado, transporte e outros de interesse público.*

. **Lei nº 9.803** de Dez./1984 que dispõe sobre a obrigatoriedade do rebaixamento de guias, calçadas e canteiros centrais, (...) em seu art.4º determina que *não poderão ser instalados "orelhões", bancas de jornais, barracas e qualquer outro mobiliário urbano que, situados junto ao rebaixamento previsto nesta lei, prejudiquem o acesso (...).*

. **Lei nº 10.305** de Abr./1987 que Autoriza a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a promover a instalação de **equipamentos urbanos** destinados à melhoria das condições de trânsito e tráfego, com inserção de publicidade nos logradouros públicos, em seu artigo primeiro autoriza a instalação dos equipamentos urbanos abaixo discriminados:

. *painéis eletrônicos informativos de trânsito;*

- . *passarelas para pedestres;*
- . *gradis de proteção de pontes, viadutos e assemelhados.*

Obs.: ao longo de seus 43 artigos, em momento algum se faz menção aos objetos contentores ou coletores do lixo mas apenas aos atos de coleta e disposição dos resíduos.

Lei nº 10.315 de Abr./1987 que *dispõe sobre a limpeza pública do Município*, no art.34º determina que *é proibido riscar, borrar, escrever e colar cartazes nos seguintes locais:*

- . *árvores de logradouros públicos;*
- . *gradis, parapeitos, viadutos, pontes, canais e túneis;*
- . *postes de iluminação, placas indicativas do trânsito, hidrantes, caixas de correio, de telefone, de alarma de incêndio e de coleta de lixo;*
- . *guias de calçamento, passeios e revestimentos de logradouros públicos, e, bem assim, escadarias de edifícios públicos ou particulares;*
- . *outros **equipamentos urbanos**.*

Lei nº 12.849 de maio/1999 é a primeira lei que dispõe especificamente sobre a instalação do mobiliário urbano no Município de São Paulo. Para efeito da lei, se considera **mobiliário urbano** *os objetos que integram a paisagem urbana e têm natureza utilitária ou decorativa.*

Estes são alguns casos que ilustram o uso do termo equipamento e mobiliário de forma indiscriminada. Não aparenta causar qualquer dificuldade à interpretação dos dispositivos legais mas, à luz do desenho urbano é crucial somar às ne-

cessidades de **equipar** com serviços públicos uma cidade as de **mobiliar** seus espaços públicos. Enquanto o dilema subsistir, se haverá de usar, de modo indiferente **elementos do mobiliário urbano** e **equipamento/mobiliário urbanos**.

3.1 - Uma classificação possível

As malhas de serviços e infra-estrutura urbanas são quantitativamente notáveis. Tal *situação* fica caracterizada no Itaim Bibi, pela exuberância de objetos implantados no espaço físico das calçadas. Aos **elementos** que materializam os serviços urbanos (telefonia pública, transporte público, coletores de lixo) soma-se a sinalização para a frota automotiva, a infra-estrutura dos sistemas de distribuição de energia elétrica, gás, telefonia fixa e móvel, televisão a cabo, iluminação pública, águas servidas e pluviais, além do mobiliário de comércio formal e informal.

O conjunto (ou *parque*) dos elementos que compõem os Equipamentos e Mobiliário urbanos configura um sistema na medida que os elementos estão ligados por relações lógicas e obedecem a padrões. As análises mais usuais são por função ou por tipos, tratando os elementos individualmente, desconsiderando o entorno no qual estão inseridos, principalmente, em relação ao usuário. A administração pública regula a utilidade pelo que ela custa (financeiramente) e não pela

O termo **elemento** é empregado, em sistemas de classificação, como cada parte de um todo.



rua Brasília, mar./1998.

necessidade que satisfaz. De um modo geral, os objetos que satisfazem às necessidades do Homem são considerados úteis. Desta forma, para o pedestre paulistano, tanto menor é a utilidade do Equipamento/Mobiliário Urbano, quanto menor for a sua necessidade percebida.

Por exemplo, os postes que servem de suporte para a rede de transmissão e distribuição de energia elétrica - a despeito dos danos causados pelas chuvas e ventos - são mais convenientes para a empresa concessionária do que o sistema subterrâneo. Além disso, os mesmos postes são utilizados para fixar a iluminação pública, sinalização de logradouros e de trânsito, rede de telefonia e TV a cabo - para não falar de transformadores, telefone de ponto de táxi, publicidade. A utilidade primária evidentemente é técnica e, como a maioria dos serviços citados são onerados pelo uso do suporte, sua permanência na paisagem é financeiramente muito conveniente. Porém, se econômica e tecnicamente são aceitáveis, no Itaim Bibi - em termos estéticos - comprometem a paisagem urbana.

Toda a literatura de apoio a este trabalho recomenda que Administração Pública, Engenharia, Urbanismo e Design somem esforços para a resolução dos problemas de cada uma das interfaces entre os serviços prestados e o cidadão.

Seja Mobiliário ou Equipamento, o objeto hoje é produzido atendendo normas e padrões da empresa prestadora do serviço público negligenciando as qualidades estético-funcionais do conjunto de elementos que compõem o entorno.

Um panorama dos modos de uso dos Equipamentos/Mobiliário para os pedestres sinaliza para a efetiva necessidade do produto. Neste capítulo serão apontados e classificados os elementos visíveis inseridos em calçadas paulistanas. Do ponto de vista funcional, seria recomendável que as *coisas* fossem divididas em dois grandes grupos: elementos do entorno que se comunicam com o sistema de veículos automotores (aliás, com seus condutores) e os que se relacionam com pedestres, levando em conta os com-

Consideramos *usuário primário* o indivíduo relevado pelo projeto do produto como sendo o usuário em potencial.

Denominaremos *usuário secundário* (ou *uso secundário*) a utilização alternativa dada ao objeto, ou seja, diferente daquele para a qual o produto foi originalmente projetado.

ponentes visualmente percebidos. No entanto, a distinção nem sempre é muito clara uma vez que, em seu conjunto, os elementos instalados na faixa de serviço da calçada constituem uma barreira de proteção contra os veículos. Um vaso que orna a entrada de pedestres de um edifício pode ser interpretado como um elemento de proteção que evita a invasão do automóvel. O uso primário (função prevista) co-existe com o uso secundário (função efetiva). Neste caso, a função protetora é considerada como secundária pois, quando o objeto é abstraído do conjunto, tal função fica descaracterizada.

O Decreto Municipal nº 39.982 de outubro de 2000 que complementa a Lei Municipal nº 12.847 de maio de 1999, *dispõe sobre o Programa de Gestão e Ordenação dos Elementos de Mobiliário Urbano e de Microarquitetura nos espaços públicos* e classifica-os segundo suas funções urbanísticas. O quadro 1 do anexo do decreto divide o mobiliário em sete categorias:

- . *circulação e transportes;*
- . *obras artísticas referenciais e religiosas;*
- . *descanso e lazer;*
- . *serviços de utilidade pública;*
- . *comunicação e publicidade;*
- . *atividade comercial e*
- . *acessórios à infra-estrutura (sic).*

O quadro 2 se refere à Microarquitetura - ela é dividida em duas categorias:

- . *circulação e transportes (também) e*

. *ornamentação e paisagem.*

Abandonamos esta organização, pois nos pareceu confusa para a análise dos elementos que visa a ordenação visual do espaço do pedestre.

Normas Técnicas para Urbanização – Mobiliário Urbano, de 1980, é o documento do IBAM que fundamenta o Manual. Ele contém proposições gerais para os que trabalham com a questão dos *agentes públicos que geram sistemas para produzir objetos e coordenam sua colocação nos espaços abertos e públicos das cidades, ou seja, as Administrações Municipais* (op.cit., 15). Ainda segundo o documento, os elementos urbanos *podem ser considerados, em grande parte, como produto final de serviços de utilidade pública ou elementos integrantes da infraestrutura de um sistema de engenharia urbana* (op.cit., 24). A classificação proposta neste documento teve por objetivo atender ao Projeto Normas Técnicas para Urbanização, portanto tampouco é apropriado para nossa finalidade.

Participaram do trabalho profissionais relacionados a Arquitetura e Urbanismo, Economia, Geografia, Desenho Industrial, Engenharia. Não há menção de profissionais ligados às áreas da sociologia ou psicologia, no entanto, o texto é claro quanto à necessidade de descrevê-los para que os *projetistas dos espaços públicos ou desenhistas dos objetos-artefatos possam compor e recompor ambientes com economicidade e com significado social e estético* (op.cit., 11).

Com o intuito de assinalar, quantificar e analisar os Equipamentos e Mobiliário Urbanos implantados em calçadas paulistanas assim como para efeito de nomenclatura, recomendamos adotar a classificação proposta no “Manual de Implantação de Mobiliário Urbano na Cidade do Rio de Janeiro”. A publicação é fundamentada em estudos realizados pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM e sugere um agrupamento dos elementos mais coerente do ponto de vista da implantação. Segundo o Manual, *ca-*

da elemento do mobiliário urbano cumpre uma função determinada, desempenha um papel específico no funcionamento da cidade. Desde um poste, que não expressa a sua finalidade por si mesmo, a um banco de praça com função única e particularizada, o mobiliário urbano tem a sua especificidade própria na organização do espaço público (op.cit., 19).

Os elementos que compõem as categorias sugeridas não se esgotam com esta ou aquela relação. Cada cidade e cada período de urbanização tem suas peculiaridades.

A classificação adotada no Manual do Rio de Janeiro reúne os equipamentos/mobiliário urbanos

em seis categorias segundo suas finalidades:

- . estruturas (suportes, acessórios e utilitários);
- . engenhos publicitários;
- . cabines e quiosques (fixos e móveis);
- . separação dos meios (permanentes e temporários);
- . elementos paisagísticos e
- . equipamentos de lazer.

A seguir relacionamos os elementos segundo esta classificação devidamente adaptada à cidade de São Paulo e assinalamos o usuário primário – aquele privilegiado pelo uso previsto.

Estruturas: *são conjuntos de dois ou mais elementos, independentes, que se complementam para o desempenho de uma função. As estruturas são compostas de um ou mais elementos de fixação – que não têm significado próprio, mas são fundamentais à prestação do serviço que se propõem a cumprir – e o equipamento em si, seja ele **suporte** para a rede de distribuição de infra-estrutura e sinalização, **acessório** de apoio a esta infra-estrutura ou elemento **utilitário** à prestação de serviços de limpeza e comunicação (op.cit., 19).*

. **Suportes** *são estruturas fixas, dispostas em rede ou cadeia, que sustentam elementos repetidos dos sistemas de energia elétrica, telecomunicações, iluminação e placas de orientação vertical de trânsito (op.cit, 24).*

. **Acessórios** são equipamentos implantados em espaços públicos por órgãos e/ou concessionárias prestadores de serviços (telecomunicações, engenharia de tráfego, bombeiros, gás encanado). O *Manual* não os define e tampouco faz recomendações para sua implantação.

. **Utilitários** são elementos importantes que equipam o espaço público garantindo conforto e facilidade de acesso aos serviços de limpeza e comunicação (op.cit., 32).

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO	USUÁRIO PRIMÁRIO
SUPORTES	antena telefonia celular arquibancada e outras estruturas p/ eventos calçamento para sinalização horizontal passarela para pedestres poste de iluminação poste de sustentação de cabos aéreos poste p/ rede elétrica de transporte coletivo radar / câmera rede subterrânea sinalização vertical de trânsito	empresa concess. público em geral motoristas e pedestres pedestres comunidade empresa concess. empresa concess. empresa concess. empresa concess. motoristas e pedestres
ACESSÓRIOS	acesso a equipamento subterrâneo armário controlador de semáforos armário de distribuição telefônica caçamba de lixo hidrante respirador	empresa concess. empresa concess. empresa concess. morador e operador bombeiro empresa concess.
UTILITÁRIOS	caixa coletora de correio caixa coletora de lixo parquímetro suporte de lixo domiciliar telefone público	pedestres pedestres motoristas morador pedestres

Engenhos Publicitários: *Elementos usados como objetos independentes um do outro, com a função de anunciar produtos, serviços, estabelecimentos e, eventualmente, utilizados para campanhas educacionais e eleitorais (op.cit., 20).*

Levando em conta o teor predominante das informações contidas em esta categoria de elementos, consideramos mais adequada a denominação **Engenhos Informativos ou Suportes Comunicacionais** e sugerimos dividir a categoria em três conjuntos: **informativos funcionais, publicitários e temporários.**

Os elementos publicitários são importantes fontes de captação de recursos para a Administração Pública, mas, podem prejudicar a legibilidade das informações funcionais. São artefatos de grande controvérsia entre os estudiosos dos espaços públicos.

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO	USUÁRIO PRIMÁRIO
INFORMATIVOS FUNCIONAIS	bandeiras informativas de eventos culturais identificador de logradouros jornal eletrônico painel informativo (mapa, percurso) pontos de parada de transporte coletivo sinalização horizontal sinalizador de acesso veicular	motoristas e pedestres motoristas e pedestres motoristas e pedestres pedestres pedestres motoristas e pedestres pedestres
PUBLICITÁRIOS	outdoor painel luminoso publicidade em fachadas relógio digital totem publicitário	motoristas e pedestres motoristas e pedestres motoristas e pedestres motoristas e pedestres motoristas e pedestres
TEMPORÁRIOS e/ou MÓVEIS	elementos informais faixas tabuletas	motoristas e pedestres motoristas e pedestres motoristas e pedestres

Abrigos, cabinas e quiosques: *são elementos do mobiliário urbano que guardam semelhanças com a arquitetura. Sua função é proporcionar proteção dos meios naturais e conforto às pessoas, constituindo-se em pequenos módulos, facilmente identificáveis pela sua finalidade. Foram subdivididos em dois grupos – **fixos** e **móveis** (op.cit., 20).*

Sob a ótica do usuário há imensa diferença entre abrigos em ponto de ônibus que, em São Paulo, são usados somente de passagem (mesmo em pontos terminais não há qualquer atividade atrelada - venda ou controle de passagens, por exemplo) e quiosques, assim como também abrigos em ponto de táxi. Nestes últimos, por tratar-se de estações de trabalho, devemos considerar usuários primários tanto os atendentes (jornaleiro, motorista, vendedor ambulante) quanto as pessoas atendidas.

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO
FIXOS	abrigo de ponto de ônibus abrigo de ponto de táxi acesso a Metrô ou estacionam. subterrâneo banca de jornal cabina de banco 24h cabina de informação turística cabina de polícia cabina de telefone cabina de terminal de ônibus coreto guarita quiosques com funções variadas sanitário público
MÓVEIS	barraca de camelô / tabuleiro barraca de feira carro de ambulante / <i>trailer</i> <i>stand</i> móvel em eventos públicos

Separação de meios: *são elementos usados para a ordenação do espaço público. Sua função é proporcionar segurança, conforto e proteção ao pedestre e ao sistema viário. Foram subdivididos em dois grupos: **permanentes** e **temporários** (op.cit., 21).*

Tendo em vista a influência na paisagem urbana como barreira visual e de acessibilidade dos pedestres, consideramos relevante incluir nesta categoria os elementos que separam os espaços públicos dos privados (muros, cercas, tapumes nas divisas dos lotes com o passeio público) – são os elementos de **divisa**. Por definição, todos os elementos desta categoria podem ter em vista como usuários primários o pedestre e, também, o motorista.

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO
DIVISA	cerca / grade / muro cerca viva portão tapume
PERMANENTE	cancela cerca defensa escada frade guia (comum e rebaixada) grade grampo guarda corpo peitoril rampa
TEMPORÁRIO	cavalete cone obstáculos e sinalizadores tapume

Elementos paisagísticos: *incluem os artefatos com um significado simbólico para a cultura da cidade, função de orientação cívica ou de composição da paisagem urbana. Fazem também parte desta categoria os artefatos de proteção e delimitação do espaço de plantio do elemento vegetal em calçadas, praças e jardins (op.cit., 21).*

Subdividimos a categoria em artefatos **funcionais, monumentos e vegetação**. Considerando a abrangência estético-funcional da vegetação rasteira, arbustiva e arbórea, as incluiremos como elementos paisagísticos mesmo que o documento do Rio de Janeiro tenha relacionado somente os artefatos que os cercam.

Entre as diversas funções da vegetação urbana destaca-se o caráter ornamental. Neste aspecto, são usuários primários todos os indivíduos que percebam o elemento na paisagem.

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO
FUNCIONAIS	adornos comemorativos (natal, carnaval) bebedouro bicicletário gola de árvore jardineira / floreira protetor de árvore protetor de canteiro relógio
VEGETAÇÃO	arbórea arbustiva rasteira
MONUMENTOS	bica / chafariz / fonte esculturas / estátua / marcos urbanos mastro obelisco / arco / portal

Equipamentos de lazer: *são elementos do mobiliário urbano destinados a funções esportivas e recreativas (op.cit., 22).*

É a categoria de elementos urbanos de menor representatividade nas calçadas paulistanas. Podemos subdividi-la em equipamentos implantados em parques e praças e na rua (o que torna seu caráter temporário). Todos os objetos da categoria visam atender as necessidades de usuários pedestres.

CONJUNTOS	ELEMENTO URBANO
IMPLANTADOS EM PARQUES / PRAÇAS	banco de jardim banco e mesa em praças equipamento esportivo equipamento infantil jogos
IMPLANTADOS EM RUAS	equipamentos para “ruas de lazer” mesa e cadeira em calçadas palcos / arquibancadas

Esta é uma classificação possível dos Equipamentos/Mobiliário Urbanos por sua finalidade intrínseca. No entanto, a organização dos elementos em categorias induz estudá-los separadamente, não contribuindo com uma organização do conjunto. Se por um lado as estruturas são prioritárias na organização **física** dos espaços públicos, por outro lado, os engenhos informativos o são na organização **visual** e, por sua vez, os serviços públicos são indispensáveis na organização das **necessidades** do cidadão pedestre. Analisar os interesses visuais do usuário pedestre da cidade em relação aos elementos implantados no entorno será fundamental para atender as prioridades em seus percursos.

3.2 - Entorno do pedestre

Oportunamente mencionamos que Abraham A. Moles considera entorno tudo que está ao redor de um indivíduo no tempo ou no espaço. O produto de ambos formula o **movimento** (ou a falta dele) - que é crucial no percurso visual até o objeto percebido. Segundo Rudolf Arnheim em *El Pensamiento Visual*, ao olhar um objeto, tentamos atingi-lo, entretanto, alcançar um objeto, não necessariamente implica em deslocamento real. *Com um dedo invisível, nos movemos através do espaço que nos rodeia, nos dirigimos aos lugares distantes onde se encontram as coisas, as tocamos, as agarramos, examinamos suas superfícies, seguimos suas bordas, exploramos sua textura* (1971:19).

Visibilidade: combinação de qualidades óticas visíveis que impressionam a retina.

Quando um objeto, cuja forma ou localização já são conhecidas, bastam fragmentos para completar a expectativa da busca. Além disso, a falta de visibilidade é compensada pela *movilidade* do sujeito que está dentro do espaço. O alcance do entorno corresponde ao grau de compreensão do contexto que se examina. Se o espaço já é familiar, ao movimento do olhar soma-se o deslocamento efetivo na direção do elemento desejado (partindo do pressuposto que se tem um objetivo a ser alcançado). James Hillman considerava que, nos modernos aglomerados urbanos, *o pé é escravo do olho, o que faz com*

que o caminhar torne-se chato, uma mera questão de cobrir distâncias (1980: 55).

A despeito da falta de interesse na paisagem, o aumento dos deslocamentos a pé foi confirmado em pesquisa Origem e Destino do Metrô realizada em 1997. Constatou-se que 35% da população paulistana deslocava-se a pé contra os 25% em 1977 (Revista Veja SP, 01/7/98) provocando

nos horários de pico, congestionamentos, não só no leito carroçável das vias de circulação, mas, também na acanhada área comprimida entre os gradis da propriedade privada e o depósito de objetos *de natureza utilitária, de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural* - implantados nas calçadas. Nestes horários, o volume humano cria uma barreira visual móvel.



Rua Itacema, abr./1998

Legibilidade: facilidade de reconhecimento visual e agrupamento segundo um modelo pré-existente.

O bairro escolhido para este estudo é plano e as ruas interceptam-se perpendicularmente, assim, deveria existir uma boa visibilidade. Entretanto, em virtude do acanhado espaço público e o adensamento dos elementos, o alcance da visão do pedestre fica encurralado, prejudicando a legibilidade do entorno. Assim, o que motiva um estado de atenção do pedestre é a vontade de alcançar um objeto. Segundo Arnheim, *um objeto pode ser motivo de atenção porque se destaca do resto do mundo visual e/ou porque responde às necessidades do observador (1971:23).*

O entorno dos elementos implantados em calçadas tem duas propriedades: o espaço físico, mensurável quantitativamente, e o espaço visual que varia substancialmente conforme o sujeito.

O espaço físico é aquele efetivamente ocupado pelo equipamento/mobiliário urbano. O ponto de implantação é onde o objeto está fixado e depende de uma infra-estrutura física aérea e, em muitos casos, outra subterrânea. O Manual para Implantação de Mobiliário Urbano da Cidade do Rio de Janeiro recomenda considerar com cautela diversos fatores do entorno ao inserir artefatos em calçadas. Uma das questões vitais é a clara definição da **função** do espaço:

- . serviços,
- . circulação e/ou
- . permanência.

Imagens públicas são *imagens mentais comuns a vastos contingentes de habitantes de uma cidade (...)*

Kevin Lynch (1997: 8)

A legibilidade do **espaço visual** das calçadas em áreas de comércio, serviço, residenciais ou mistas, lotes vagos ou praças dependerá da clareza desta e outras qualidades do entorno. Quanto mais facilmente possam ser *segregadas* as informações, mais fácil se torna a construção de *imagens públicas* por parte de grupos heterogêneos.

Kevin Lynch em *A imagem da cidade* (editado pela primeira vez em 1960) sugere dez categorias de interesse para o *designer* urbano trabalhar a cidade em suas características físicas gerais. Para o autor, consciência do movimento, clareza de função, singularidade, simplicidade da

A **imagem mental** resulta da memorização parcial de alguns componentes da realidade. (...) *a imagem de uma determinada realidade pode variar significativamente entre observadores diferentes.*

Kevin Lynch (1997: 7)

forma, continuidade, alcance visual, predomínio, diferenciação direcional, séries temporais e nomes e significados, são *categorias de interesse* que constituem uma espécie de cartilha de princípios básicos que estruturam a **forma percebida** e a conseqüente *imagem mental* de uma cidade (1997: p.117–120).

Dotar os equipamentos/mobiliário urbanos de boa visibilidade e legibilidade dependerá do grau de elaboração de cada uma dessas categorias de interesse dos espaços de circulação do pedestre.

O Manual do Rio de Janeiro recomenda que, ao implantar os Equipamentos/Mobiliário Urbanos, as seguintes características **físicas** do entorno sejam relevadas: *definição dos limites, perfil volumétrico das edificações do entorno, distâncias e afastamentos mínimos, arborização urbana, condições de visualização do mobiliário e configuração geral da paisagem do entorno* (1996: 15).

Diversidade, convenientemente aproveitada, é crucial para potencializar as características do espaço público. O desenho da cidade só tem a ganhar com a consagração de particularidades locais. Apesar das diversidades físicas e sócio-econômicas dos bairros paulistanos, das mutações do uso e ocupação do solo, dos distintos padrões de largura das vias e calçadas assim como dos variados recuos decorrentes dos sucessivos planos urbanísticos, muitos modelos podem ser estendidos a vários bairros paulistanos. Ilustramos com alguns exemplos como se apresenta a situação no Itaim Bibi, em relação a cada uma das recomendações do Manual (p.15).

Características físicas quanto à *definição dos limites* – largura das pistas de rolamento e das travessias de pedestres; posição do meio-fio; largura de calçadas e alinhamento das edificações.



R. Martinho Augusto Rodrigues,
set./1997



Av. São Gabriel, abr./1998

Alinhamento das edificações e perfil da rua Tabapuã com três faixas de rolamento e calçadas de aproximadamente 3 metros de largura.

set./1995



Características físicas quanto ao *perfil volumétrico das edificações do entorno*



Esq. ruas Joaquim Floriano com Clodomiro Amazonas, ago./1996



acima: Av. Brig. Faria Lima, fev./1999
abaixo: Rua Joaquim Floriano, out./1995



Características físicas quanto às distâncias e afastamentos mínimos entre os elementos do mobiliário assim como entre eles e algumas referências do entorno (alinhamentos, muros, marquises, esquinas, meio-fios, árvores, etc.).



R. Leopoldo de Couto Magalhães, set./1998



R. Pedroso Alvarenga, abr./1998



R. Amaurí, out./1998



Esq. ruas Bandeira Paulista e Joaquim Floriano, maio/2002

Características físicas quanto à *incidência geral da arborização urbana circunvizinha*. O entrelaçamento de cabos aéreos com galhos das árvores de grande porte não inibe o plantio de novas mudas próximas aos postes. De um modo geral e por iniciativa privada, o uso da vegetação como elemento paisagístico é recorrente no Itaim, é uma característica do bairro *camuflar* os postes circundando-os com vasos ou jardineiras.



R. Garimpeiros, fev./1996



R. Bandeira Paulista, ago./1997



Rua Cojubá, mar./1998



R. Jesuíno Arruda, fev./1999



R. Brig. Faria Lima, abr./1998

Características físicas quanto às condições de visualização do mobiliário – distância para leitura, justaposição dos elementos; cores de identificação.



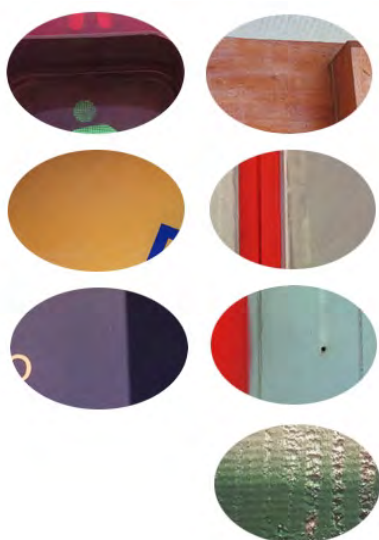
R. Bandeira Paulista,
ago./1997



R. Jerônimo da Veiga,
mar./1998



R. Iguatemi esq. R. Tabapuã,
(sem data)



As cores dos elementos podem ser inalteráveis ou temporários, institucionais, regionais, inter-nacionais.



Av. Brig. Faria Lima, jan./1999



R. João Cachoeira, out./1995



Região com alta concentração de comércio e serviços. Av. Brig. Faria Lima, abr./1998.

A configuração geral da paisagem do entorno ao qual o Manual se reporta é em relação aos aspectos históricos e geográficos. O Itaim Bibi possui poucas *riquezas* peculiares em ambos os aspectos. Os vestígios históricos estão sendo apagados conforme a região se moderniza e os *pontos altos* que se distinguem na paisagem são os que comercialmente competem entre si. A alta rotatividade dos usos e as rápidas alterações do índice de ocupação dos lotes modificam constantemente o entorno das calçadas.



Via recentemente aberta, a região tem um fluxo esporádico de pedestres. Rua São Marun, ago./1996.

Na medida em que novas edificações contribuíram para a modernização da região e para o adensamento da população, aumentou o trânsito motorizado e também a *parafernália* de serviços públicos implantados nas calçadas. Os espaços públicos reservados para a circulação de pedestres afunilaram-se, tornando pouco convidativo o caminhar. Outro fator do entorno que colabora com a proliferação dos elementos implantados em calçadas é o acesso veicular aos lotes que necessariamente entra em confronto com o território dos pedestres.

Atualmente, os procedimentos de planejar o espaço público das calçadas, implantar e conservar os elementos do mobiliário urbano advêm, em grande parte, das instâncias da administração pública, no entanto, vale a pena atentar para as relações dos usuários com esse espaço (o assunto será tratado quando falarmos do *design da necessidade*).

Identificar um objeto significa reconhecer alguns de seus rasgos estruturais notáveis.

(Arnheim, 1971:137)

Sobreposição de objetos inseridos nas calçadas é um dos fatores causadores dos conflitos de organização dos componentes, que deveriam auxiliar na identificação do equipamento/mobiliário urbano. *Em condições naturais, a visão tem de se confrontar com mais de um ou dois objetos de uma vez. O mais freqüente é que o campo visual está abarrotado e não se submete a uma organização integrada do conjunto. Em uma situação vital típica, uma pessoa se concentra em algumas zonas ou detalhes escolhidos ou em alguns rasgos gerais, enquanto que a estrutura do resto resulta esboçada e borrada. Em tais circunstâncias, a percepção da forma opera parcialmente* (Arnheim, 1971: 34).

No Itaim Bibi, assim como em muitos bairros paulistanos, a coleção de objetos implantados no espaço físico das calçadas é quantitativamente considerável. Embora dispostos na faixa de serviços conforme determina a regulamentação vigente, a identificação, legibilidade e visibilidade dos elementos ficam prejudicadas, assim como também o acesso visual aos espaços arquitetônicos em solo privado.

É mediante o movimento que o pedestre permeia a cerrada malha de objetos, seleciona os componentes visuais que são do seu interesse e configura seu *mundo visual*. Quanto mais rasgos comuns forem identificados pelo vasto universo de usuários da cidade, mais acabada fica uma desejável imagem pública do local.

3.2 - Componentes visuais

Segundo Rudolf Arnheim, *neste mundo tudo se apresenta em um contexto e é modulado por esse contexto. Quando a imagem do objeto se modifica, o observador deve saber se o cambio se processou no próprio objeto, ou no contexto, ou em ambos; de outro modo ele não entenderia nem o objeto nem seu entorno. Não obstante os dois se mostram intrinsecamente unidos, pode-se tentar separá-los, especialmente observando o mesmo objeto em diferentes contextos e a influência do mesmo contexto sobre diferentes objetos* (1971: 35). Conforme foi registrado fotograficamente, o espaço público de circulação do pedestre de cada quadra de cada rua tem sua particularidade. Projetar apropriadamente o espaço das calçadas significa projetar para a comunidade de usuários daquele lugar, levando em conta suas necessidades e as peculiaridades do entorno, sublimando a identidade de cada lugar. Destarte a diversidade do percurso, torna o caminhar menos enfadonho e os componentes visuais padronizados dos serviços públicos despontam melhor aos olhos do pedestre e do motorista.

Será considerado componente visual, cada um dos atributos que permite a identificação e definição visível de um elemento do Equipamento/Mobiliário.

Forma é uma totalidade presente no percepto, e que tende a se manter frente a pequenas perturbações do quadro total percebido.

(Dicionário Básico de Comunicação)

Elementos da forma: tamanho, proporção, textura, contorno, cor.

Gestalt: escola de psicologia experimental que estudou os princípios básicos que regem a forma sob a ótica da percepção visual.

Se um modelo perceptual é de organização simples e difere claramente de seu meio, tem por isso mesmo, grandes possibilidades de ser facilmente reconhecido (op.cit., 28). Quando componentes visuais obedecem a um padrão organizacional já conhecido, o observador utiliza essas informações para subtrair o elemento do contexto; e, quando tudo é subtraído menos o que se mantém invariável, o que resta é a noção genérica do objeto.

A percepção dos objetos no espaço tridimensional vivenciado acontece de modo bem diverso que na fotografia. Na *realidade*, todos os elementos da forma se alteram de acordo com a localização relativa do observador. São poucas as leis da *Gestalt* que podem ser aplicadas em uma situação onde o pedestre se desloca em relação ao mobiliário urbano observado. Além disso, sabe-se que os estudos gestalticos não levam em conta os aspectos motivacionais do sujeito (estudado pelo behaviorismo).

A opinião geralmente aceita na psicologia da percepção é que a mente abstrai o objeto do contexto como se o elemento existisse num completo isolamento. *Apesar de todas as variações que ocorrem na retina e as influências do entorno, a imagem mental do objeto se mantém constante, ao menos, de maneira aproximada: o objeto mantém seus próprios – e únicos – tamanho, brilho e cor* (op.cit., 36). Mas, Arnheim alerta para o inconveniente de isolar o objeto de seu entorno. Se por um lado a constância que a mente busca é extremamente útil pois facilita a

identificação, definição e a classificação, pelo outro lado, essa atitude seletiva funciona como filtro regulador de percepção da realidade: *a rigidez de tal constância pode deixar o observador cego para as revelações que lhe oferece um contexto particular e impede-lhe de reagir de modo adequado perante a situação particular* (op.cit., 43).

Em algumas situações, separar do contexto os componentes visuais dos equipamentos/mobiliário urbanos se torna tão complexo que o pedestre vale-se de outros recursos visuais relacionados com sua experiência pessoal – são os componentes comportamentais. É o caso dos pontos de parada de ônibus, que em diversos lugares está sinalizado com um delicado elemento vertical (delicado para os padrões da paisagem paulistana) cuja coloração é modificada em cada gestão administrativa. Encontrá-lo no confuso entorno, mesmo para o usuário mais experiente da cidade, freqüentemente requer a associação do elemento humano. Ou se procura alguém que possa informar a parada mais próxima ou buscase com o olhar pessoas paradas na calçada, em atitude de espera em local onde, aparentemente, não existe travessia de pedestres. No mar de elementos instalados no espaço de circulação do pedestre é provável que o grupo estático esteja aguardando algum transporte coletivo.

Outro caso é o das lixeiras. A grande variedade de padrões de identificação para objetos com a finalidade de coletar o lixo, qualifica qualquer orifício como sendo apropriado para o depósito de

lixo (boca de lobo, protetor de árvore sem árvore para proteger). Porém a procura de buracos para depositar lixo nem sempre é um recurso eficiente em termos de design. Foi surpreendente a falta de uso das lixeiras propostas nos totens de sinalização da avenida Paulista. A correta utilização necessitava de uma conscientização dos usuários do local.

Assim, sem desconsiderar os aspectos motivacionais, a legibilidade e a visibilidade dos objetos instalados no espaço de circulação do pedestre depende dos seguintes componentes visuais:

- . acessibilidade;
- . contorno;
- . cor, textura e brilho;
- . tamanho, proporção;
- . padrões organizacionais e comportamentais;
- . localização espacial do elemento.

A **acessibilidade** visual permite traçar a estratégia de aproximação até o objeto, definindo o percurso mais conveniente.

Contorno é uma linha. Ele define o limite visual entre o objeto e o espaço que o cerca. O contorno delimita a forma. Como desenho bidimensional, o contorno chega a ser tão eficiente que evoca a imagem mental do objeto tridimensional. Dizemos então, que o contorno representa bem o objeto. É um dos elementos que mais facilmente pode ser reproduzido e também a maneira mais simples de representação.

A despeito das inconstâncias cromáticas dos ob-

jetos em função do ambiente que os cerca, da luz ambiental refletida e, principalmente, das distorções causadas por reproduções impressas, é possível, por redução da escala cromática, selecionar uma **cor** que “lembra” a do objeto.

Mesmo desconhecendo a distância que separa o objeto do observador, o entorno oferece ricas relações que permitem presumir o **tamanho** do elemento por comparação com outros próximos.

Qualquer **padrão** na organização física ou comportamental, reconhecido como tal em situações diversas, caracteriza-se como componente visual por destoar do caos.

A **localização** espacial se refere à posição relativa dos elementos, respeitando os limites físicos que abrangem o mundo do cidadão pedestre.

Todos estes atributos emitem sinais que influem na percepção da forma dos objetos e também no comportamento de um observador ou usuário. Um serviço de utilidade pública deve ser claramente identificável. O assunto mereceria um estudo aprofundado que indicasse quais atributos são prontamente percebidos pelos usuários da cidade, pedestres ou não.

Não é recomendável, por exemplo, que um abrigo de ponto de ônibus seja confundido na paisagem com um luminoso publicitário. O design do objeto urbano deve ter um total comprometimento com a comunicação clara de sua função e, preferencialmente, não deve ser associado a nenhuma empresa a não ser àquela responsável por sua instalação e conservação.

3.4 - Legibilidade e Visibilidade

Nas cidades, a publicidade descontrolada é a vilã responsável por grande parte da poluição visual. As mensagens tendem a aumentar em intensidade cromática, tamanho e quantidade, na medida em que *novas* informações tratam de se sobressair das *antigas*. No entanto, não é somente a publicidade que é excessiva. Ela preenche em maiores proporções o pano que serve de fundo para os demais elementos do espaço visual do pedestre, porém todos e cada um desses elementos, necessitam de mais e mais destaque do entorno para competir pela visibilidade.

São muitos os estudiosos que se debruçaram sobre as conseqüências de tamanha proliferação das informações visuais. Os últimos dez anos testemunharam incontáveis projetos empenhados em melhorar a qualidade visual dos espaços públicos, que foram sumariamente engavetados.

O Município de São Paulo tem editado mais de 1.300 dispositivos legais que versam sobre anúncios, publicidade, outdoors e sinalização, ou seja, não é por desconhecimento dos problemas que as condições de visibilidade não melhoraram até a presente data e sim pelo descontrole que favorece os excessos.

Entretanto, em seu interesse próprio, a iniciativa privada criou mecanismos para organizar pequenos *pedaços* da cidade.

Em 2002, a administração municipal, mediante a *operação belezura* criou meios para combater a irregularidade e, em diversos locais, já se colhem os frutos dessa ação. É de supor que também colaborará com a qualidade do espaço público a aprovação do Plano Diretor do Município de São Paulo o qual, em diversos artigos, contempla especificamente os espaços públicos e a paisagem urbana.

Do extenso elenco de artefatos localizados em calçadas, selecionamos um grupo representativo, composto de objetos visualmente significativos para os pedestres, que são recorrentes em diversos bairros paulistanos e também encontrados em outras cidades brasileiras.

É sabido que a fotografia não é fiel à *realidade*. É uma técnica de registro que por si já é interpretativa. Mesmo assim, será utilizada como meio de documentar e ilustrar as circunstâncias de implantação dos elementos. O recorte fotográfico trata de incluir elementos do entorno que auxiliem na compreensão da localização absoluta e do tamanho do objeto analisado. A localização relativa e padrão organizacional ficam especialmente prejudicados por enquadramentos tendenciosos que comprometem a análise de visibilidade e legibilidade. A abstração de rasgos estruturais é uma operação mental e, por conseguinte subjetiva. No caos urbano, para que um objeto se torne visível, suas características *aparecem* na memória isolados do seu entorno natural, em fundo vazio, como um recorte.

A seleção de quais componentes visuais identificam *a coisa*, difere de indivíduo para indivíduo, no entanto, localização relativa, textura (ou material), cor e contorno têm influência preponderante. Examinemos em que medida alguns dos componentes visuais contribuem com o recorte do objeto do seu entorno no caso de:

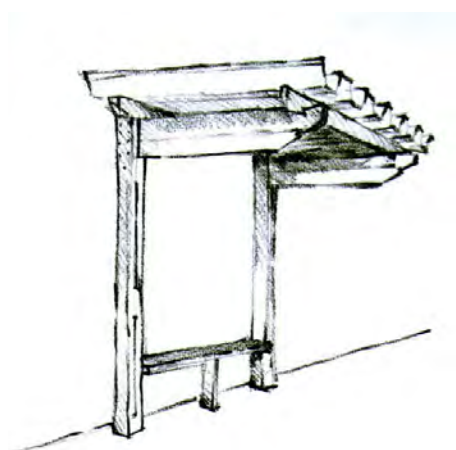
- . Abrigo em ponto de táxi
- . Banca de Jornal
- . Identificador de logradouro
- . Caixa coletora de lixo
- . Abrigo em ponto de ônibus

As situações serão apresentadas de quatro maneiras:

- . A fotografia colorida como representação da imagem *realista* do objeto inserido em seu entorno, focando o objeto de interesse.
- . A redução para a escala de cinzas com o intuito de ilustrar o objeto no entorno, porém abstraindo a qualidade cromática.
- . O contorno idealizado busca sintetizar as qualidades formais que identificam o objeto. A posição relativa do pedestre altera significativamente o desenho.
- . Uma amostra da cor do mobiliário, conforme o filme fotográfico o registrou, sempre nas mesmas condições de iluminação. Ao abstrair a cor das condicionantes do entorno se altera sua *veracidade* tanto quanto as tentativas de reprodução o fazem. Tecnicamente o mais recomendável seria indicar o código da cor em alguma escala cromática, porém tal procedimento prejudicaria a identificação por leigos no assunto.

Abrigo em ponto de táxi: estrutura de madeira com cobertura de telha ondulada. O modelo não é padronizado, mesmo assim, pode ser visto em grande quantidade.

Rua Manoel Guedes, fev./1996



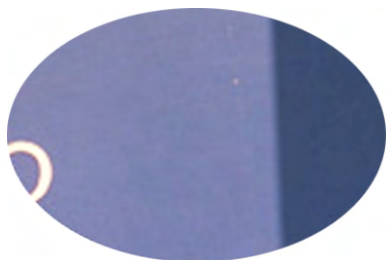
Banca de jornal: chapa metálica, com detalhes em plástico azul ou vermelho, obedece às cores padrão para São Paulo.

Nas vias públicas, pode estar localizada de frente ou de costas para o imóvel lindeiro. Grande maioria é do mesmo fabricante. Possui iluminação própria.

Av. Nove de Julho, abr./1998.

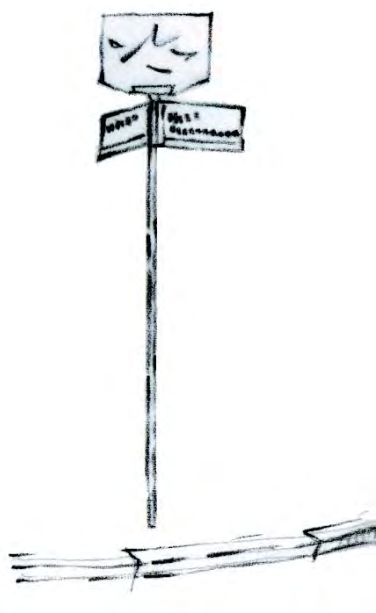


Denominação de logradouro: elemento composto de duas chapas de plástico fixadas em suporte metálico próprio e alocado nas esquinas, sempre próximo à guia, seguindo um padrão rigoroso. A visibilidade noturna depende da iluminação do entorno e a intensidade da cor azul varia com a luz ambiente.



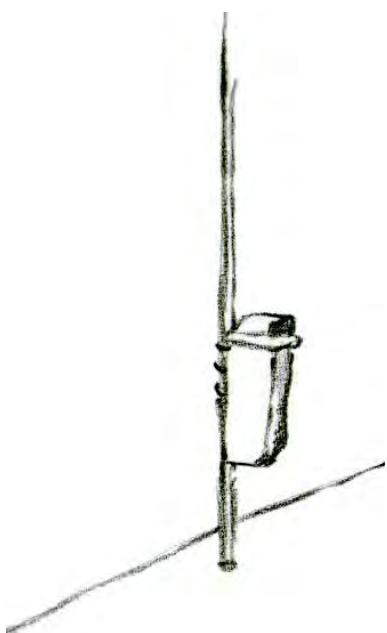
Em avenidas de tráfego intenso, as placas têm dimensões mais avantajadas do que nas ruas. Mormente a dupla placa é coroada por uma terceira destinada à publicidade.

Av. Pres Juscelino Kubitschek, set./1998.

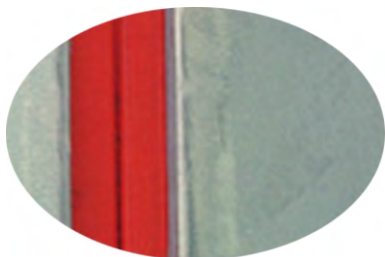


Lixeira verde: plástico injetado pode ser fixado em qualquer suporte vertical. A distribuição não segue qualquer critério ou padrão aparente já a localização, é preferencialmente na faixa de serviço, com a abertura virada *de costas* para o leito carroçável.

Av. Nove de Julho, out./1998.

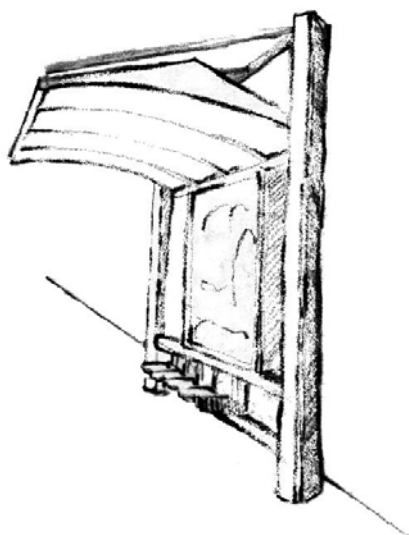


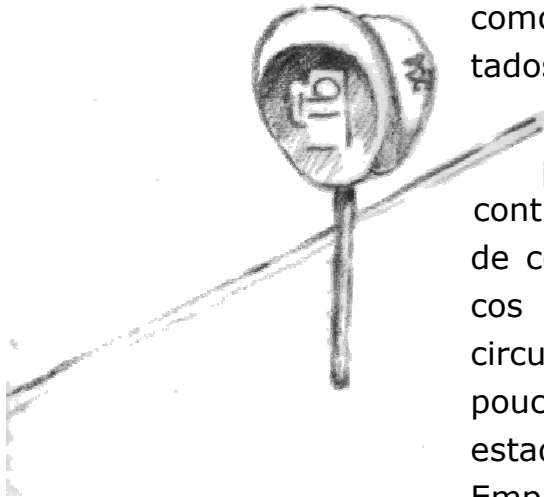
Abrigo para ponto de ônibus: este é um dos modelos existentes no município de São Paulo. Ele tem estrutura e pintura metálica, originariamente com detalhes na lateral e assentos em vermelho. A cobertura é de plástico translúcido e tem área reservada para publicidade iluminada por trás. Em locais onde a largura do passeio permite, o abrigo é acompanhado por mais um suporte publicitário transversal à calçada. À noite, a publicidade luminosa mantém o local razoavelmente iluminado.



Desde 2001, juntamente com os outros modelos, estão sendo repintados.

Av. Nove de Julho, out./1998.





É importante citar os componentes visuais daquele mobiliário urbano que é considerado o de maior visibilidade na paisagem paulistana. Produto desenvolvido na década de 1970, por encomenda da TELESP, o *orelhão* se consolidou como um dos elementos mais facilmente recordados do entorno. A cabina telefônica de contorno arredondado, cor amarelo *Manga* e brilho resultante de constante limpeza, contrastou até recentemente dos objetos foscos, de cores neutralizadas por poluentes atmosféricos e visuais, de contornos cartesianos que o circundam. A despeito de acústica imprópria e pouca robustez, rapidamente ganhou outros estados, assumindo a cor institucional de cada Empresa de Telecomunicações local. A cor atual (da Cia. Telefônica) é muito influenciável pela luz ambiente e as cores refletidas.

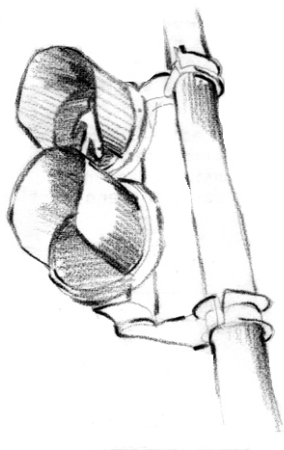
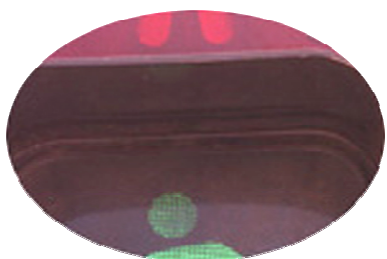
Mesmo em situações adversas como esta fachada de cor semelhante o amarelo *manga* da Telesp, o *orelhão* se destacava do fundo.

Av. Presidente Juscelino Kubitschek, set./1998.



São Paulo está hoje com tal multiplicidade de mensagens visuais que legibilidade e visibilidade dos elementos da paisagem somente são possíveis quando os componentes visuais já são conhecidos. O conjunto, da *coisa* se perde por vislumbres fragmentados do todo, que devem ser continuamente remontados para se obter uma percepção adequada.

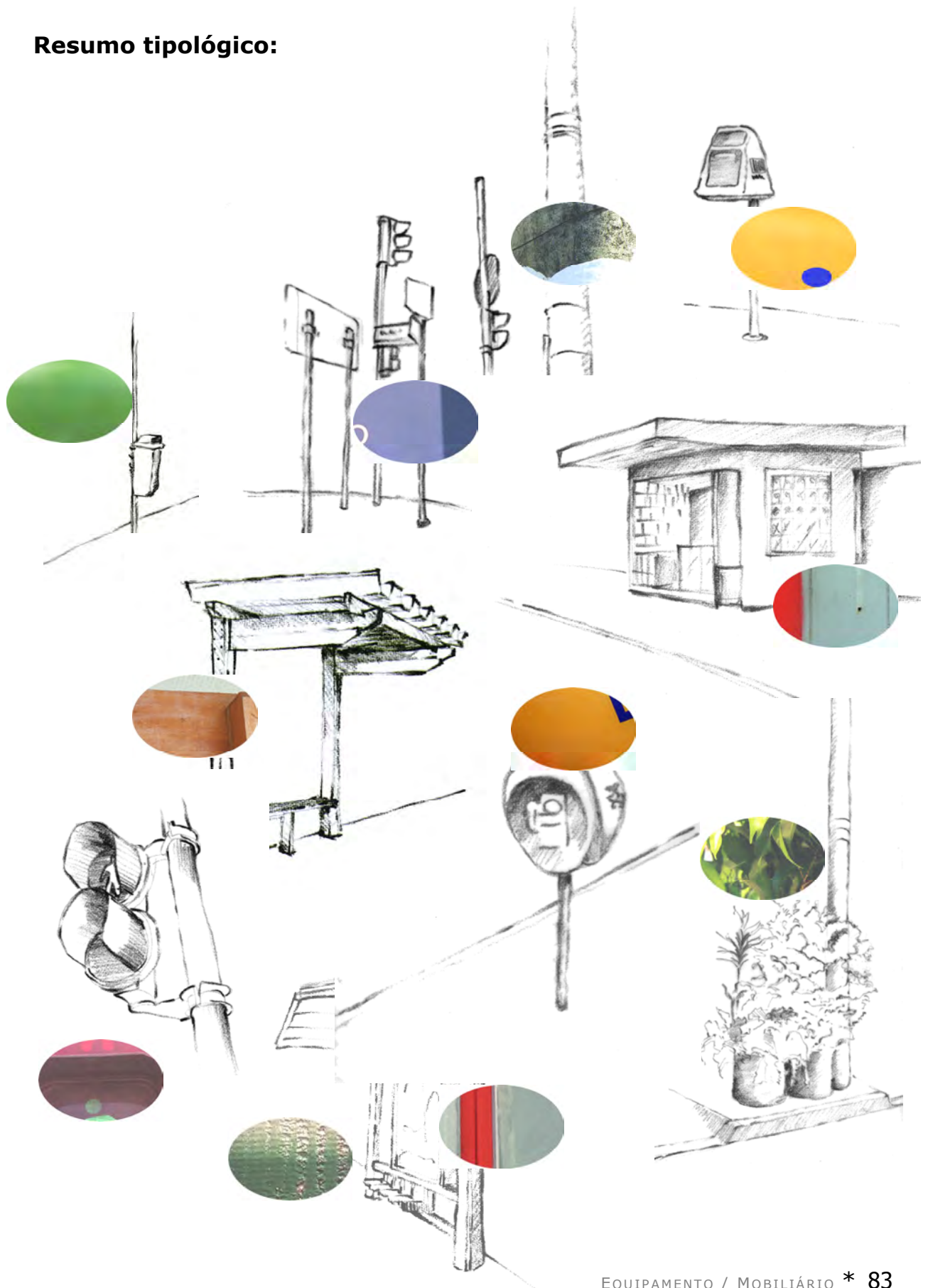
Conforme foi mostrado, o entorno diversificado influencia os padrões dos equipamentos e mobiliário urbanos de modos diferentes. O *campo* visual do pedestre se multiplica cada vez que seu olhar permeia os obstáculos físicos ou procura reconhecer um contorno ou cor do seu *mundo* visual. Cada uma das visuais é regrada por critérios seletivos entre o familiar e o estrangeiro.

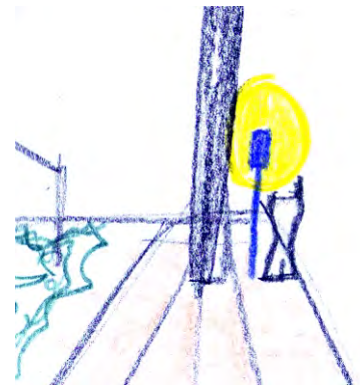


Esquina das ruas João Cachoeira com Leopoldo Couto de Magalhães Jr. nov./1998



Resumo tipológico:





4.0 - ELEMENTOS VISÍVEIS

QUANTO VEMOS? ESTA SIMPLES PERGUNTA ABRANGE UM AMPLO ESPECTRO DE PROCESSOS, ATIVIDADES, FUNÇÕES E ATITUDES. A LISTA É LONGA: PERCEBER, COMPREENDER, CONTEMPLAR, OBSERVAR, DESCOBRIR, RECONHECER, VISUALIZAR, EXAMINAR, LER, OLHAR.

DONIS A. DONDIS

O objetivo deste capítulo é isolar da paisagem do Itaim Bibi os elementos que compõem o entorno visível do pedestre. A identificação com diferentes locais com a mesma situação dar-se-á na medida em que os padrões visíveis nas ruas do Itaim forem passíveis de serem definidos em outras regiões. A técnica utilizada para destacar do espaço visual do pedestre os elementos que o configuram, é fundamentalmente a fotografia.

O processo compreende dois estágios, o registro propriamente dito congelando o tempo e o posterior exame do que o olhar flagrou.

Quanto aos campos visuais, eles ocorrem de três modos:

frontais conduzem o sentido do andar,
laterais permeiam as barreiras físicas e
recortes focam o elemento percebido.

A frontalidade induz um percurso linear do olhar que resulta em uma fotografia de perspectiva frontal. Os lances visuais para os lados do percurso permeiam os elementos verticais instalados na *faixa de serviços* das calçadas e são incursões do olhar para eventuais mudanças de rumo. Os recortes isolam os fragmentos que o pedestre selecionou do entorno, são os detalhes percebidos. Os recortes se dão tanto na visão frontal como na lateral.

A soma dos detalhes percebidos contribui para uma visão conjunta que proporciona ao cidadão-pedestre legibilidade dos elementos visíveis, e conseqüente identificação do local. Aceitamos

Cidadão-pedestre: pessoa atenta à qualidade do seu espaço vivido.

nosso entorno sem reconhecer nele os elementos que o tornam aprazível ou desinteressante para o uso, a fartura de artefatos dispostos em espaços públicos dificulta a visibilidade de cada um deles isoladamente. Podemos chamar de cidadãos-pedestres *visualmente alfabetizados* aqueles capazes de identificar as mensagens visuais disponíveis.

A orientação na cidade e a identificação de onde se está podem ser resolvidas por vários instrumentos, como mapas, indicações verbais e elementos de comunicação visual. Mas as características da forma dos lugares exercem, necessariamente, papel ativo neste processo de informação, com desempenhos melhores ou piores (...) examinar a potencialidade informativa das configurações urbanas significa avaliá-las em seu desempenho de estimular o observador, orientá-lo e ser identificadas por ele. Difícil é entender a apreensão da potencialidade informativa já que ela se dá no chamado modo de apreensão sensível e, portanto subjetiva.

Maria Elaine Kohlsdorf in *Percepção Ambiental - uma experiência brasileira* (1996: 45)

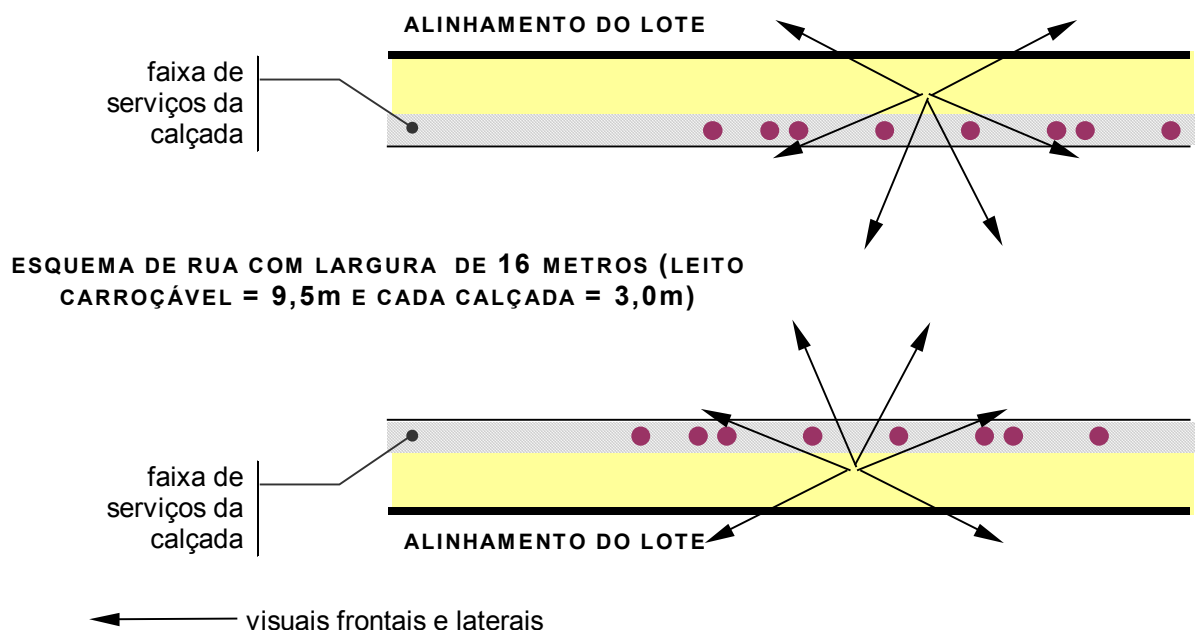
Por *configurações urbanas* entendemos a forma externa, visível, de todos os elementos perceptíveis que compõem o espaço urbano.

Como não é nosso intuito o reconhecimento de um percurso, os campos visuais registrados não são sequenciais. O primeiro momento a ser estudado será o frontal, o segundo revela uma situação improvável para o pedestre, mas foi a mais eficiente maneira encontrada para indicar a

multiplicidade de visões em um cruzamento. O terceiro momento é um retrato da situação mediante os recortes visuais.

4.1 - Visão frontal

O caminhar é acompanhado de rápidos olhares para o entorno, eles podem ocorrer de maneira mais ou menos atenta, mas são eles que orientam o nosso andar. Ao posicionar frontalmente o olhar, o pedestre estuda um rumo em potencial. Os elementos do entorno constituem-se em barreiras físicas que enquadram as **visuais frontais**. O esquema embaixo ilustra quanto uma planta do local dificulta uma avaliação da situação vivida, ou em quê medida a visibilidade fica prejudicada da perspectiva do pedestre.



Faixas de serviços: áreas das calçadas onde são implantados os equipamentos e mobiliário urbanos de superfície, de tal modo que, ao longo das quadras, fique reservada uma outra faixa **livre** para os pedestres. Na prática, como por exemplo na Av. 9 de julho, isto não ocorre visto que os elementos invadem também essa área de circulação.

O assentamento de cabos e outros equipamentos subterrâneos, pode coincidir, ou não, com a faixa de serviços.

Mai./2000



Para o transeunte do bairro Itaim Bibi - foco deste trabalho - o traçado ortogonal das ruas aliado à falta de irregularidades acentuadas de relevo, oferecem uma paisagem urbana *natural* monótona, desinteressante. A exuberância de elementos dispostos nas *faixas de serviços* das calçadas também contribui para encurtar o alcance do olhar. Sendo assim, o pedestre em movimento, tem acesso visual frontal somente a informações próximas dele; sem possibilidade de uma perspectiva mais ampla. Suas escolhas de rumos visuais ficam restritas a sucessivas e rápidas *visuais laterais* que permeiam a cortina formada pelos elementos verticais.

Referindo-se às paisagens urbanas desinteressantes, àquelas situações nas quais caminhamos sobre uma trilha que o olho já percorreu e o pedestre já reconheceu nela todos os elementos, James Hilman afirma que *o pé é escravo do olho, o que faz com que o caminhar torne-se chato, uma mera questão de cobrir distâncias* (1993: 55).

Por falta de amplas visuais que possam despertar a vontade de explorar o caminho *até chegar lá*, os cuidados com pequenos detalhes próximos do pedestre são as ferramentas mais usadas pelos estabelecimentos comerciais. Explorar um caminho é bem mais agradável que simplesmente se deslocar de cá até lá, a diferença entre ambos está na qualidade dos estímulos visuais. É explorando e identificando os pontos de interesse visual que se percebe a identidade de um lugar.

Visual frontal da calçada da rua Dr. Renato Paes de Barros registrado fora de horário comercial - caso contrário a visibilidade seria afetada pelo grande número de transeuntes.

A fotografia pretende ilustrar o bloqueio visual e físico causado pelos elementos que são instalados na *faixa de serviços*, cujas partes aéreas têm volumes significativos.

A variação de desenhos na calçada obedece aos lotes. Cada proprietário estende as características formais da fachada, definindo sua área de competência ou - demarcando o território da área pública sob sua influência.

Elementos publicitários e adornos complementam o enquadramento.

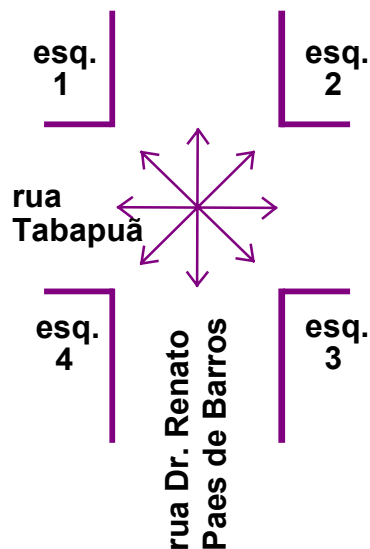


4.2 - Um cruzamento

A seqüência de visuais frontais de um percurso linear subitamente se modifica quando o caminhante chega a uma esquina. Seja cruzamento ou entroncamento após uma perspectiva predominantemente frontal abrem-se novos horizontes, novos rumos visuais. *Em geral, uma cidade é estruturada por um conjunto de vias organizadas. O ponto estratégico de tal conjunto é a interseção, o ponto de ligação e decisão para a pessoa em movimento. Se isso puder ser claramente visualizado, se a própria interseção produzir uma imagem viva e se a posição das duas vias for expressa com nitidez, o observador poderá, então, criar uma estrutura satisfatória* (Lynch, 1997: 109).

Selecionamos arbitrariamente como exemplo para análise, a intersecção de duas importantes ruas - Tabapuã e Dr. Renato Paes de Barros. São duas vias com fluxo intenso de veículos, ambos em sentido único, inclusive diversas linhas de ônibus. O local está em uma área do Itaim Bibi que, a não ser pelo acréscimo de veículos que transitam pelas vias, foi urbanisticamente pouco afetada pela O.U. Faria Lima. Considerando os padrões paulistanos, ambas as vias têm calçadas *generosas*. As ruas atendem as determinações do Código de Obras Arthur Saboya de 1929 (em vigor no período em que o Itaim foi loteado) que determina que 2/5 da largura da rua seja reservada para passeios públicos.

A ocupação dos lotes é mista - serviços, comércio e residência - as edificações são variadas tanto em alinhamento e altura quanto em idade. Sobre o mapa escala 1:2000 do GEGRAN assinalamos o alcance aproximado do olhar que permite transpor a *cortina* de serviços.



O registro fotográfico de uma quadra fica prejudicado pela falta de um ângulo que permita uma visualização geral. Qualquer opção recorre a registros seqüenciais que fragmentam o tempo de apreensão da imagem. Em todos os casos é a soma das partes que permite uma visão conjunta.



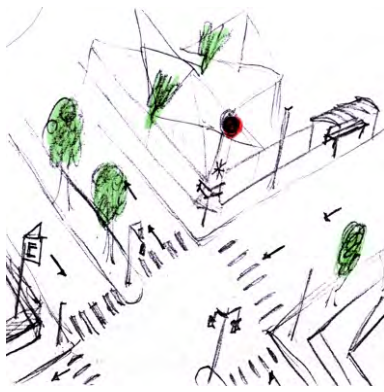
A paisagem foi registrada em uma situação inusitada, tendo em vista que o pedestre jamais passaria tempo suficiente parado em tal posição que possa obter aquela visão conjunta. O ângulo permite ilustrar o elenco dos elementos presentes, e assinalá-los na fotografia. A seguir, foram recortados da paisagem, ordenados e comentados.

folha dobrada da esquina tabapuã

4.3 - Recortes visuais

Elementos repetitivos na paisagem urbana paulistana, os Equipamentos e Mobiliário urbanos são procurados na expectativa dos serviços que prestam. Qualquer pedestre, com um mínimo de vivência urbana, espera encontrar próximo de onde está um ponto de transporte coletivo, banca de jornal, telefone público, lixeira, caixa de correio por exemplo. Para sua própria conveniência, *turistas* procuram na paisagem detalhes que identifiquem os serviços públicos e o respectivo percurso que encurte a distância até eles. Diferentemente, os pedestres freqüentadores do local podem alterar o percurso para ir de encontro ao serviço em questão.

Cruzamento da Av. Brig. Faria Lima representado por um visitante do Itaim.








Tanto na fotografia quanto na *realidade*, a visibilidade de ampla maioria dos elementos fica comprometida a partir de aproximadamente 30 metros das esquinas. Recortá-los do entorno e torná-los visíveis é para indivíduos *visualmente alfabetizados*. O elenco de elementos listados a seguir provém de um levantamento perceptivo realizado no local com jovens que **não freqüentavam** a região.

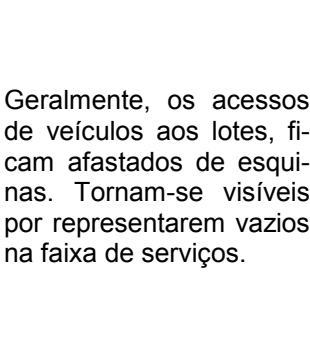




Instituições e pessoas envolvidas ou responsáveis pela implantação justificaram a situação atual remetendo-se sempre a fatores econômicos e/ou sociais.



Os detalhes assinalados na visão panorâmica são comentados, do ponto de vista do espaço que dividem com o pedestre. A análise de aspectos técnicos foi deixada de lado.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
árvore/ arborização		Quando a arborização é condizente com a calçada, é valorizada por sua sombra, floração e contraste com as edificações. Causa controvérsia quando as raízes quebram o calçamento e danificam os equipamentos subterrâneos, assim como em períodos que as flores ou folhas “suja” o logradouro ou, em alguns casos, entopem bueiros.
banca de jornal		Micro arquitetura cuja acomodação nas calçadas a cada dia fica mais complexa tendo em vista o aumento do fluxo de pedestres e as peculiaridades das novas edificações.
boca de lobo		Interface entre as galerias de águas pluviais e o leito carroçável é um entrave para o rebaixamento de guias e a instalação de mobiliário urbano. Os tampos de inspeção, em geral, estão nas calçadas e em mau estado de conservação.
caixa de coleta do Correio		Os locais de instalação são cuidadosamente escolhidos, mesmo assim, em alguns casos, prejudicam o fluxo de pedestres.
caixa de controle semafórico		De dimensões e tecnologia variadas, contêm o aparelhamento necessário para o eventual controle manual de semáforos. A maioria deles possui uma parte subterrânea e outra acima da superfície. Ocupam pontos estratégicos para a travessia de pedestres.




Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
caixa de espera para instalação de nova tecnologia de semáforos		Sua instalação foi dispendiosa e, mesmo fora de uso, não são removidos. Também ficam próximos às faixas de travessia de pedestres.
calçada desenhada		Como é hoje, além do conforto visual, é um meio de estender o lote para o espaço público sinalizando que a área corresponde a aquela propriedade. No Itaim Bibi não há continuidade entre os lotes.
calçada quebrada		Força o caminhante a olhar para o chão e desvia sua atenção da paisagem e das outras pessoas.
defesa contra invasão de veículos na calçada		A predominância da frota automotiva é ostensiva na paisagem. Falta de disciplina dos condutores de veículos de transporte coletivo e individual obriga a instalação de elementos protetores do pedestre.
edificações e seus detalhes arquitetônicos.	Elementos de propriedade privada, localizados dentro dos lotes.	As edificações comerciais travam <i>batalhas</i> de visibilidade contra o <i>exército</i> de elementos que se interpõem entre suas fachadas e o público-alvo. Detalhes arquitetônicos pouco ostensivos ficam camuflados por falta de um ângulo adequado para sua apreciação.
elementos verticais diversos		Nas quatro esquinas do cruzamento das duas ruas, na faixa correspondente à travessia de pedestres, existem 27 elementos verticais altos – além das defesas contra veículos já assinaladas.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
fiação aérea		Em todos os projetos preocupados com a qualidade visual da paisagem urbana, é impositiva a condição de levar os cabos para o subsolo.
floreira / jardineira		Elementos de adorno freqüentemente utilizados para inibir manobra ou estacionamento de veículos na calçada.
gola de árvore		Grande quantidade de troncos de árvore tem em sua volta pequenas muretas que reduzem, desnecessariamente, a área de circulação das calçadas - alguns casos se configuram como jardineiras ou canteiros mas em sua maioria constituem obstáculos.
guia pintada		Atualmente é um excesso visual porém, com uma padronização adequada, pode converter-se em uma boa ferramenta de sinalização (ex.: pontos de ônibus, táxi, serviços de emergência)
guia rebaixada em desacordo com a edificação		A grande velocidade de renovação da ocupação dos imóveis não é acompanhada por alterações das guias.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
guia rebaixada para acesso de veículos aos lotes.		Corresponde à área da calçada onde é tolerada a invasão do automóvel. Deve ser deixada livre de qualquer elemento que prejudique o acesso veicular. São os únicos “pedaços” da calçada desimpedidos, porém - e justamente por isso - os mais sujeitos ao embate entre pedestres e automóveis. Anacronicamente, com o acúmulo de objetos instalados nas faixas de serviço das calçadas, onde as guias estão rebaixadas há maior conforto para o desembarque dos veículos, mas perturba o acesso ao lote.
iluminação pública		As luminárias não têm suporte próprio. A iluminação é predominantemente dirigida sobre o leito carroçável, prejudicando a segurança dos pedestres. Em inúmeros casos copas de árvores frondosas se interpõem entre a fonte de luz e o chão.
lixeira para pedestres		A grande variedade de modelos e a falta de locais estratégicos e/ou sistematizados para a sua implantação, prejudica a visibilidade destes elementos tão importantes para conservar a limpeza da cidade.
lixo domiciliar		Está sempre depositado junto de algum elemento vertical de tal modo que interfira minimamente com a passagem do pedestre.
luminosos (sobre fachada ou na transversal)		Com a iluminação pública deficiente, os luminosos ajudam a dar à sua área de abrangência um ar de local habitado, vivo. Durante o dia se confundem com os outros elementos publicitários.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
<p>peessoas</p>	<p>Os outros: indivíduos que estão em movimento, sós ou em grupo, gente parada em ponto de ônibus, são <i>recortes</i> de grande interesse.</p>	<p>Em decorrência da recente evasão de habitantes moradores, o perfil das pessoas que circulam pelas calçadas do bairro ou estão paradas, durante o horário comercial ou fora dele, é quase antagônico. A presença de moradores de rua e de ambulantes também varia, de acordo com o dia e/ou horário.</p>
<p>pichação</p>		<p>Torna o local visualmente agressivo e com ar de abandono.</p>
<p>placas de logradouro sobre edificação</p>		<p>Algumas são acompanhadas pelo nome do distrito. Enquanto as edificações não são reformadas ou demolidas placas antigas convivem com as novas que têm suporte próprio. Estas últimas são mais legíveis para os motoristas.</p>
<p>placa de logradouro sobre suporte próprio</p>		<p>Além do nome do logradouro, contêm informações úteis ao pedestre quanto à numeração. É facilmente visualizada por uma sistematização de sua localização. Em locais onde abundam outros elementos verticais a legibilidade fica prejudicada.</p>
<p>postes - suporte de cabos e outros equipamentos aéreos</p>		<p>Juntamente com a arborização são os grandes responsáveis pela organização do espaço visual e físico do pedestre. Cada elemento é um pólo aglutinador de outros objetos da paisagem.</p>

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
protetor de árvore jovem		Elementos provisórios que protegem a árvore enquanto não tem sustentação própria; inexistência de continuidade na sua remoção nem a gola é redimensionada quando a árvore atinge a idade adulta. Os protetores têm uma área reservada para publicidade e, devido à multiplicação dessas pequenas áreas pela grande quantidade de elementos instalados, eles se tornam visualmente poluidores.
publicidade sobre fachada ou na transversal		Existem duas situações: ou o imóvel foi projetado para abrigar uma determinada atividade comercial - nestes casos fachada e calçada fazem parte do projeto do estabelecimento - ou o imóvel é alugado - daí adapta-se a publicidade para danificar o mínimo possível a edificação. Ambas as situações estão em permanente luta pela visibilidade.
publicidade de ocasião (ex.: eleições, promoções, lançamentos imobiliários, faixas)		Está totalmente fora de controle. Faz parte deste grupo toda a publicidade informal (fixada nos elementos verticais da paisagem ou em suporte próprio). Pelo seu caráter anárquico, é um dos fatores que mais contribui com o caos visual sendo responsável pela ocultação de informações importantes para o cidadão.
publicidade sobre placa de logradouro		Informe publicitário de estabelecimentos próximos a aquele local, às vezes é usado para indicar o acesso até ele.
publicidade sobre poste		Do ponto de vista do pedestre, a soma de publicidade colada sobre a grande quantidade de postes instalados na faixa de serviço se torna um <i>outdoor</i> na altura dos olhos. Com um perímetro de aproximadamente 1 metro, cada poste isoladamente é um totem publicitário em potencial.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
semáforo para pedestre	Localizado em altura inferior, acrescenta um pictograma ao sinal luminoso para veículos.	Quando é isolado do semáforo para veículos, o conjunto é sincronizado ou possui um mecanismo para a solicitação de travessia manual. Este comando é fixado no suporte vertical e fica a uma altura que facilita a manipulação por parte do pedestre.
semáforo para veículos		Os semáforos estão instalados em cada esquina do cruzamento, sobre suporte próprio. Em algumas situações servem também para auxiliar a travessia do pedestre. Quando é um cruzamento de muito movimento, há mais de um conjunto. Durante o dia fachadas com as cores do semáforo prejudicam a visibilidade, à noite são os luminosos.
sinalização de fluxo de veículos		Estes sinais auxiliam o pedestre a prestar atenção no sentido do fluxo de veículos. Quando são fixados em suportes próprios contribuem com o congestionamento do espaço de circulação da calçada, pois são instaladas em esquinas.
sinalização horizontal para pedestres		Sinalizam os locais de travessia segura, são visíveis de longa distância, determinam a área do leito carroçável que é reservada ao pedestre. Em horário de grande fluxo, a área não comporta de uma vez a quantidade de pessoas que querem atravessar a rua ao mesmo tempo.
sinalização horizontal para veículos		Mensagens sobre o leito carroçável podem ajudar a localizar serviços de interesse do pedestre (ex.: escola, postos de saúde, farmácia).
sinalização vertical para veículos		Mesmo usando os postes de concreto como suporte, existe ainda uma grande quantidade de informações que interessam somente aos motoristas. Mesmo assim, são implantados nas calçadas, sobre base própria, congestionando a circulação de pedestres.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
suporte para cabos de ônibus elétrico		À silenciosa frota de ônibus elétricos são inerentes dois elementos visualmente desagradáveis: os postes de suporte da rede aérea e a própria fiação.
suporte para lixo domiciliar		Elemento usado para elevar do chão o lixo doméstico ensacado, evitando assim que animais fucem e danifiquem o invólucro até a coleta. Enquanto o lixo apenas ocuparia espaço nas calçadas durante um curto período, os suportes são instalados alinhados com os postes de forma permanente. Do ponto de vista operacional, são totalmente antiergonômicos.
tampo de equipam. subterrâneos		Os tampos são as partes visíveis das instalações subterrâneas sob as calçadas. Quanto maior o número de tampos, maior é a quantidade de serviços disponíveis (por exemplo, na av. 9 de Julho, podem ser vistos tampos de três empresas diferentes que instalaram fibras óticas)
telefone público (o-relhão)		Serviço público de grande utilidade mesmo na era dos telefones móveis. Destaca-se dos outros elementos da paisagem por uma permanente e visível manutenção. Houve época em que a diversidade de formas prejudicou sua visibilidade. Sua localização é sistemática e, por suas dimensões, pode comprimir a passagem, quando instalado em calçada estreita.
toldo		Instalados sobre fachadas de edificações sem recuo frontal, oferecem sombra aos transeuntes. São usados para trazer a mensagem publicitária para frente do alinhamento geral.

Elemento	Recorte visual	Estudo da situação em relação ao espaço físico e visual do pedestre
vegetação (baixa ou arbustiva)		Elementos de adorno muito usados pelos habitantes do bairro para demarcar território (áreas de competência) e para inibir ações de vandalismo sobre muros.
veículo estacionado		Em ruas onde é permitido parar e/ou estacionar, a grande quantidade de elementos instalados próximos às guias, dificulta a abertura das portas de veículos para o desembarque.
veículos em movimento	Nenhum recorte fotográfico expressa as sensações transmitidas por veículos em movimento.	O fluxo intenso, alta velocidade ou ainda alto índice de ruído produzido por veículos em movimento, causa desconforto ao pedestre. Nestas situações, o conjunto de elementos instalados na faixa de serviços se configura como uma barreira de proteção contra a frota automotiva.
visuais da paisagem		Nas vias retas e praticamente planas do Itaim Bibi as visuais permitem ao olho alcançar uma distância proporcional com a largura da rua. Os limites laterais são os elementos instalados nas faixas de serviço.

No capítulo 8 analisar-se-á a experiência deste grupo de visitantes ao local.

Além destes elementos próximos às esquinas existe um grande universo que pode ser visto ao longo das quadras. Para avaliar em que medida os elementos visíveis da paisagem são significativos, realizamos um estudo com um grupo de jovens que percorreram o Bairro e recortaram da paisagem aquilo que lhes chamava a atenção.

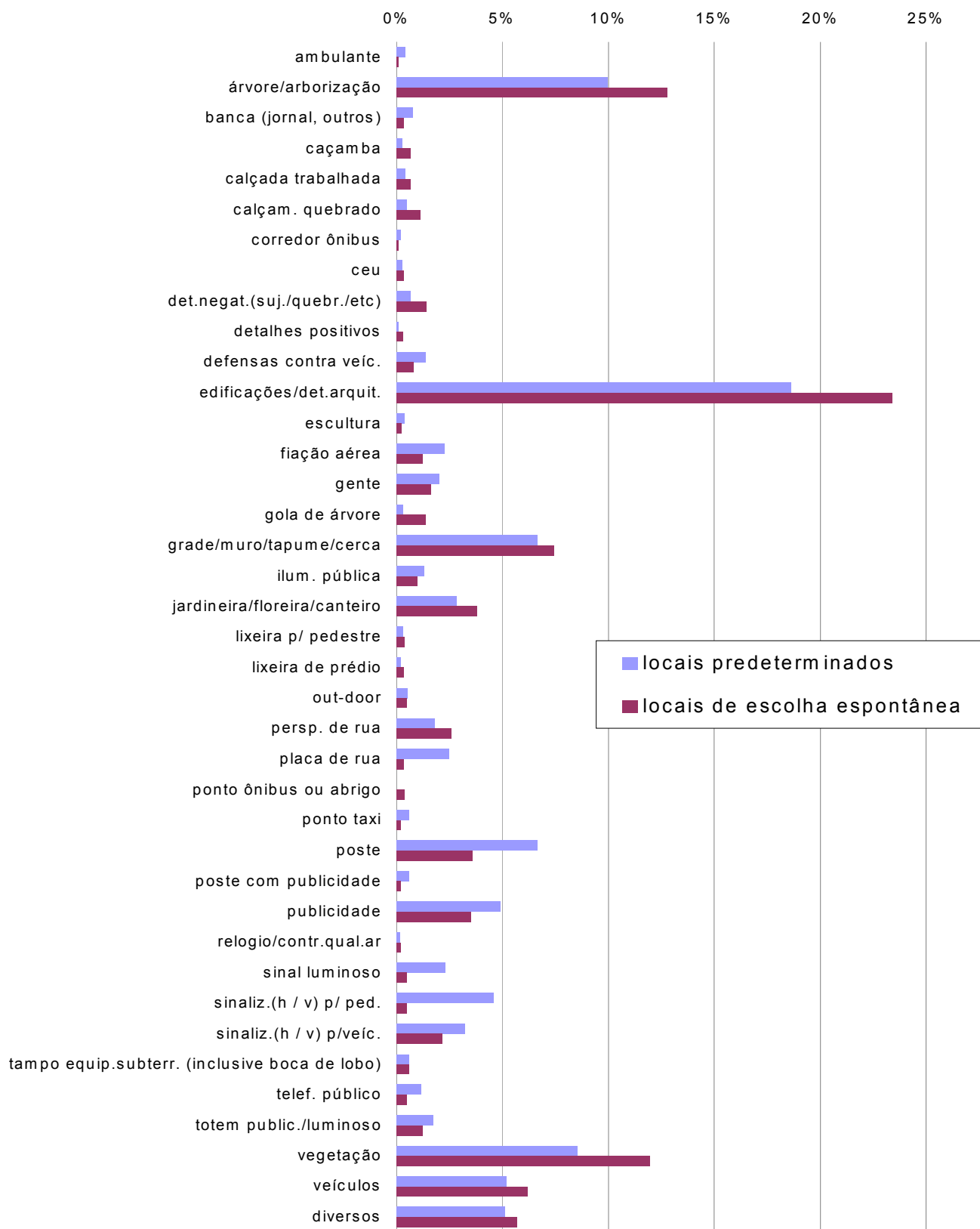
Mesmo se tratando de um grupo relativamente homogêneo, vale a pena quantificar o resultado das percepções de 201 estudantes em 1776 pontos do Itaim Bibi: 21% dos registros evocam detalhes arquitetônicos/edificações, 57% equipamento/mobiliário urbanos, 7% fechamentos verticais (grades, muros, portões, tapumes) e 15% demais elementos visíveis do entorno do pedestre (calçadas, céu, gente, visuais). Dentre os equipamentos/mobiliário urbanos, 44% corresponde a arborização/vegetação/jardineira, 16% a sinalização/publicidade e 9% a postes.

Esquinas de cruzamentos, entroncamentos e praças do Itaim Bibi.

No quadro da próxima página, os elementos notados pelos visitantes foram divididos conforme estivessem em locais *predeterminados* ou de *escolha espontânea*. Tal segmentação visa compreender se as esquinas e cruzamentos por nós determinados como referências locais seriam privilegiados na observação. Os resultados indicam que, numericamente, prevaleceram os locais de livre escolha, a *fuga* das esquinas foi fortemente justificada nos registros verbais – os comentários se referem ao excessivo movimento dos carros, pessoas e barulho.

Os resultados apontam para um entulhamento maior nas esquinas do que nas testadas das quadras. Em locais predeterminados, 62% dos elementos notados foram equipamentos ou mobiliário urbanos, contra 52% em locais de escolha espontânea.

Gráfico indica a frequência em que os elementos da paisagem foram notados por pedestres, no Itaim Bibi (em 2000 e 2001).





5.0 - PERCEÇÃO VISUAL DO ESPAÇO DO PEDESTRE

DADO QUE A LA PERCEPCIÓN LE CONCIERNE LA CAPATACIÓN DE LA FORMA SIGNIFICATIVA, A LA MENTE LE RESULTA DIFÍCIL PRODUCIR IMÁGENES DESPROVISTAS DE ESA VIRTUD FORMAL.

RUDOLF ARNHEIM

Os ensaios estão reunidos em três grupos temáticos. Os organizadores de *Percepção Ambiental: A Experiência Brasileira* lamentam as limitações de espaço da publicação que restringiram a seleção entre os tantos outros estudos na área da percepção ambiental.

Citam as linhas de pesquisa implantadas na pós-graduação do Departamento de Geografia da UNESP-Rio Claro e de dois outros grupos de pesquisas nos programas de pós-graduação em urbanismo/desenho urbano da UFRGS e da UnB, em Porto Alegre e Brasília respectivamente.

São mencionadas pesquisas levadas a cabo por professores de arquitetura na UFRGS de Porto Alegre, de sociologia na UNESP de Presidente Prudente e no IPPUR-UFRJ, de geografia na UNESP de Rio Claro. Um grupo pluridisciplinar das áreas de arquitetura, psicologia e sociologia vem desenvolvendo trabalhos na UFPe. Na FAU-USP, os autores destacam os estudos da professora Élide Monzeglio sobre a percepção visual na arquitetura.

O arquiteto Vicente del Rio e a geógrafa Livia de Oliveira, em 1996, organizaram uma coletânea de treze ensaios que revelam preocupações teóricas e alguns resultados de pesquisas brasileiras que envolvem estudos da percepção do ambiente. Segundo os organizadores, *disciplinas como a arquitetura, o urbanismo e a geografia souberam compreender rapidamente a importância da psicologia aplicada ao espaço, tanto pelo estudo da percepção como pelo comportamento humano* (1996: X). As obras pioneiras de Kevin Lynch, Gordon Cullen e Yi-Fu Tuan assim como os incentivos do programa MAB (Man and Biosphere) da UNESCO, cujo objetivo era conhecer as relações da população com seu Meio em diversas cidades do mundo todo, foram cruciais para as investigações compiladas nessa publicação. O primeiro grupo de trabalhos é voltado para o subsídio de projetos.

A pesquisa de campo de Vicente del Rio procurou revelar, na área portuária do Rio de Janeiro, aspectos relativos a dois níveis do processo perceptivo: formação de imagens e avaliação e conduta. Mediante um questionário aplicado a 250 respondentes (moradores, os que apenas trabalhavam lá e usuários eventuais) processou quais eram as referências imagéticas recorrentes para confronta-las com as dos técnicos do projeto de revitalização urbana.

As experiências conduzidas por Lineu Castello se utilizaram, além de questionários, de mapas mentais. A pesquisa transcendeu a proposta de

regeneração física do Rio Guaíba (Porto Alegre) e estendeu as propostas para uma regeneração cultural fundamentada nas expectativas da população local.

Maria Elaine Kohlsdorf mostra, através de técnicas de levantamento que registram seqüências visuais, como os diferentes atributos que comunicam a escala da Capital Federal do Brasil projetada por Lúcio Costa, dependem da qualidade da percepção e dos tempos envolvidos nesse processo. *A orientação na cidade e a identificação de onde se está podem ser resolvidas por vários instrumentos, como mapas, indicações verbais e elementos de comunicação visual. Mas as características de forma dos lugares exercem, necessariamente, papel ativo neste processo de informação, com desempenhos melhores ou piores* (in del Rio:45). Para os forasteiros inexistem a memória de *experiências pregressas* no lugar e a possibilidade de evocações e reflexão, características do nível da formação da *imagem mental*.

Lucrecia D'Alessio Ferrara, distingue a percepção ambiental *informacional* da *visual*. Seu objeto de pesquisa pretende abranger a percepção ambiental informacional estudando um pedaço significativo da periferia de São Paulo por meio de sua linguagem. A fotografia, transformada em método de pesquisa e técnica de registro, apresentou uma *seleção informativa sobre uma ideologia ambiental* em São Miguel Paulista.

A percepção (ambiental) visual ocupa-se da constatação da imagem urbana flagrando-a nos seus elementos distintivos: cores, formas, texturas, volumes, limites, localização (in del Rio: 71).

(...) o olhar é o que define a intencionalidade e a finalidade da visão. É a dimensão propriamente humana da visão (Aumont, 1993: 59)

Também Alfredo Bosi sustenta que há uma profunda diferença entre o *'olhar receptivo'*, o *ver-por-ver*, sem o ato intencional do olhar, que é centrado na morfologia do órgão receptor – o olho, e um outro *ver* como resultado obtido a partir de um olhar ativo, como buscar, observar, mirar, captar. O olho, fronteira móvel e aberta entre o mundo externo e o sujeito, tanto recebe estímulos luminosos (logo, pode ver, ainda que involuntariamente) quanto se move à procura de alguma coisa, que o sujeito irá distinguir, conhecer ou reconhecer, recortar do contínuo das imagens, medir, definir, caracterizar, interpretar, em suma, pensar (in Novaes, 1989: 66).

Alfredo Bossi e Nelson Brissac Peixoto participaram do ciclo de conferências **O olhar** coordenado pela equipe do Núcleo de Estudos e Pesquisas da Fundação Nacional de Arte – Funarte. Em 1989 os textos foram publicados sob a organização de Adauto Novaes.

Nelson Brissac Peixoto assegura que *nunca a questão do olhar esteve tão no centro do debate da cultura e das sociedades contemporâneas. Um mundo onde tudo é produzido para ser visto, onde tudo se mostra ao olhar, coloca necessariamente o ver como problema.* Ele se pergunta *como olhar quando tudo ficou indistinguível, quando tudo parece a mesma coisa?* e responsabiliza a velocidade de circulação pelo mundo convertido em cenário e os indivíduos em personagens. *Cidade-cinema. Tudo é imagem* (in Novaes, 1989: 361).

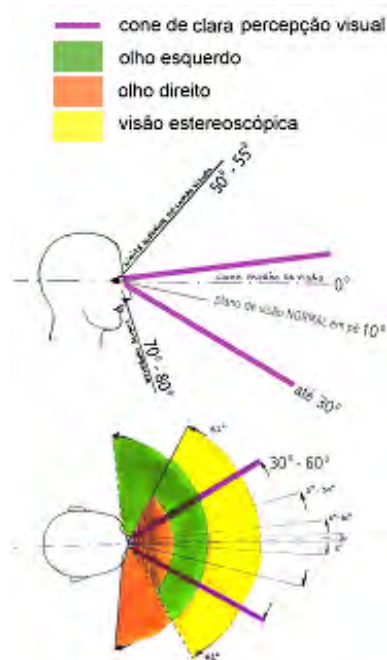
Em uma seqüência quadro-a-quadro, os elementos fixos do ambiente urbano desfilam ao longo do deslocamento de um pedestre, assomando em partes por detrás daqueles que se enfileiram em primeiro plano.

Um objeto pode chamar a atenção porque se destaca do resto do entorno e/ou porque responde às necessidades do observador. O professor de geografia Yi-Fu Tuan considera que a percepção é tanto uma *resposta dos sentidos* aos estímulos externos como a *atividade proposital* na qual certos fenômenos são claramente registrados. É um estender-se para o mundo, mas o mundo percebido através da visão, não provoca nenhuma resposta emocional forte, os olhos apenas *exploram o campo visual e dele abstraem alguns objetos, pontos de interesse, perspectivas* (1980: p.12).

O biólogo alemão Jacob von Uexküll, em 1933, escreveu que o *mundo-próprio* só pode ser formado por fenômenos percebidos a partir dos órgãos sensoriais do sujeito perceptor que tenham algum significado específico para ele e, são ordenados segundo as escalas do seu espaço e do seu tempo subjetivo (p.188).

Em qualquer trabalho que envolve o olhar humano é fundamental fazer a distinção entre as imagens que se formam sobre a retina e o que o Homem apreende das imagens visíveis. Certamente os mundos perceptivos de duas pessoas diferem; resultam de uma espécie de seleção realizada, dentre todos os elementos em seu redor de acordo com seu *mundo-próprio*. Do ponto de vista fisiológico, quanto a imagem retiniana, Jakob von Uexküll afirma que o cristalino do nosso olho tem a mesma função que a de uma câmara fotográfica ou seja, projetar nitidamente na retina (que corresponde ao filme fotográfico), os objetos situados em frente dos nossos olhos.

Já segundo J.J.Gibson, a retina mais parece com



Para aqueles que consideram a fotografia um fiel documento da *realidade*, o esquema acima ilustra o quanto o cone de clara percepção visual é limitado em termos de recorte dos elementos do espaço visível.

Os interesses individuais fragmentam o olhar como, por exemplo, na imagem embaixo, que *congelou* as visuais de um possível caminho a ser percorrido. Mais adiante serão focados outros aspectos de interesse desta mesma paisagem.



painéis luminosos que acendem uma *pauta* de cada vez do que o filme fotográfico, já que o segundo serve para apenas uma única exposição enquanto o primeiro responde tantas vezes quantos estímulos receber.

A despeito de sua bidimensionalidade, a fotografia é um rico patrimônio para o estudo do espaço visual do pedestre. Permite *congelar* a imagem com ou sem o *zoom* de interesse. O enquadramento e o foco podem substituir as contrações e relaxamentos dos músculos ligados ao cristalino. A inquietação do olho, buscando a nitidez dos elementos que podem ser apenas intuídos na visão periférica, faz com que, à procura de uma clara percepção do entorno, o indivíduo não apenas movimente o olho, mas também a cabeça. Tal inquietação traduz a subjetividade do processo seletivo da imagem visual, no entanto, nenhuma fotografia seriada pode substituir a percepção individual do todo. Rudolf Arnheim afirma que *a percepção visual é pensamento visual*. Organiza-se o pensamento visual isolando-se características visuais, uma após a outra, seguindo estímulos externos (físicos) e internos (motivacionais). Podemos deliberadamente procurar um referencial (portanto algo que já nos é conhecido) ou podemos olhar uma cena e nos deter em algum ponto de interesse.

Os interesses individuais em *querer* ver algo é que fazem toda a diferença entre o *campo* e o *mundo* visual.

5.1 - Campo Visual

A **visão** e suas limitações são estudadas a fundo por R.L. Gregory em *A Psicologia da Visão - O Olho e o Cérebro*.

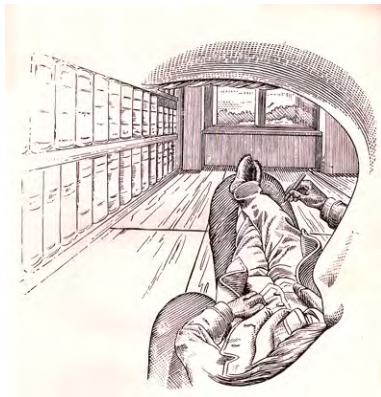
Como **vemos** o mundo que nos rodeia é tratado por J.J. Gibson em *La percepción del mundo visual*.

Jacques Aumont aborda as questões pertinentes à **imagem visual** em *A Imagem*.

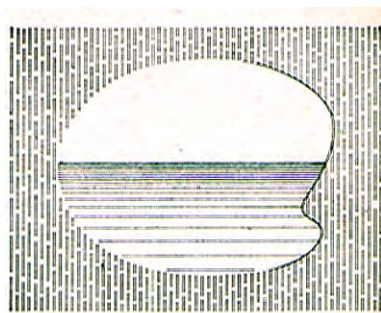
Considerando os aspectos biológicos, a retina humana registra as imagens de três maneiras diferentes - depende se a região impressionada pelo estímulo visual é a fóvea, a mácula ou a região da visão periférica. Cada uma delas realiza funções diversas, permitindo ver de três maneiras diversas. Como elas acontecem simultaneamente, não fazemos a distinção, simplesmente as somamos.

Os registros de cada retina são decodificados na mesma área cerebral causando sensação de profundidade (ou espacialidade segundo alguns autores), é a chamada visão estereoscópica. Yi-Fu Tuan afirma que *o espaço assume uma organização coordenada rudimentar centrada no eu, que se move e se direciona. Os olhos humanos, por terem superposição bifocal e capacidade estereoscópica, proporcionam às pessoas um espaço vívido, em três dimensões. A experiência, contudo, é necessária* (1983:13).

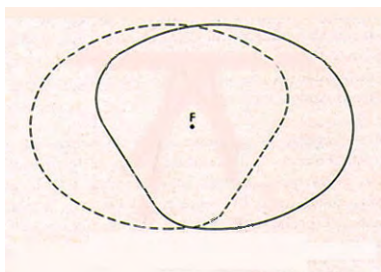
Quando um pedestre consegue conhecer a estrutura viária e constrói algumas referências pessoais, o movimento em direção aos objetivos é preciso. Mais uma vez fazendo o paralelo entre a retina e a máquina fotográfica, se a visibilidade admitir, a leitura do nome de um logradouro indicado em uma placa a trinta metros de distância poderá ser alcançada recorrendo-se a



Representação do campo visual do olho esquerdo por Ernst Mach (ele chamou de *ego fenomeno*).



Representação esquemática do campo visual, também do olho esquerdo, por J.J. Gibson.



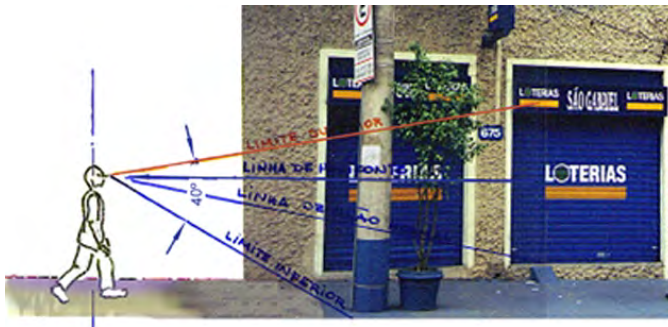
Sobreposição dos campos visuais dos dois olhos, quando se fixa a vista no horizonte.

(Ilustrações in Gibson, 1974: 49, 91 e 144, respectivamente)

uma lente *zoom*. Ela irá enquadrar a área correspondente ao que a fóvea e a mácula registrariam em um esforço muscular de concentrar a recepção do estímulo visual sobre aquelas zonas da retina em uma única olhada.

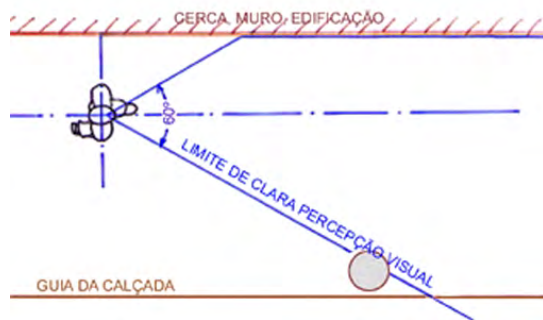
A **fóvea** é a região da retina que *capacita a pessoa a enxergar com a maior precisão um pequeno círculo* com dimensões entre 0,5 e 2,5 centímetros de diâmetro a uma distância de 30 centímetros dos olhos. A **mácula** está em torno da fóvea. É a área sensível à cor *Cobre um ângulo de três graus no plano vertical e entre 12 a 15 graus na horizontal, (...) o homem usa a mácula para ler.* A **visão periférica** se dá sobre a área correspondente a um ângulo de aproximadamente 90 graus de cada lado - considerado a partir do ponto médio entre os olhos. Ela registra movimentos e variações de luminosidade. *Assim, embora o homem só veja com agudeza num círculo de menos de um grau, seus olhos movimentam-se tão depressa, ao dardejarem em torno, revelando os detalhes do mundo visual, que a pessoa fica com a impressão de uma área limpa bem mais ampla do que a realmente presente no campo de visão. O fato da atenção focalizar-se, na visão fóvica e macular, em turnos coordenados, também mantém a ilusão de uma visão clara em ampla faixa* (Edward T. Hall, 1977: 71,72).

O campo visual é limitado, o mundo visual não é. Quanto mais tempo, experiência, conhecimento se tenha do espaço vivenciado, maior é a abrangência do mundo visual.



Esquematicamente a situação de um pedestre em relação ao seu percurso na calçada se configura assim.

Na direção do olhar, o alcance visual é de aproximadamente 150 metros. Quanto mais estreita a faixa contínua de circulação, mais cerradas as visuais, menor o alcance visual. O campo visual poderá abranger somente os fragmentos mais próximos do espaço visível.



A representação não substitui o objeto em todos os seus aspectos, mas é parcial na medida em que seleciona ângulos ou faces do objeto que se quer representar (...) a resposta ao desafio da representação obriga o indivíduo a retrabalhar todas as informações assimiladas pela sua história pessoal ou coletiva (Lucrécia D'Alessio in del Rio 1996: 63).

Naturalmente, quando o observador *aprisiona* a profundidade em um único plano da fotografia, a percepção espaço passa a ser distinta. Os recursos do enquadramento, nitidez, iluminação, qualidade cromática da foto evidenciam a leitura subjetiva do autor do *clic* e sugestionam o olhar.

Conscientemente assumimos as reduções que esta técnica implica. Nenhuma representação substitui o *estar lá*. A fotografia pasteuriza a imagem pela ausência de outros estímulos sensoriais, como a audição e o olfato. Um percurso conhecido oferece uma visão serial diversa de um percurso novo. O tempo de permanência também afeta sensivelmente a percepção do espaço.

Aproximadamente do local indicado na página anterior, um enquadramento vertical ilustra uma possível *perspectiva* do espaço de circulação do pedestre. Estando no local, recortamos onze aspectos que expõem nossos interesses para a tese quanto ao espaço visual do pedestre.

A fotografia mostra uma testada de quadra do lado ímpar da Rua Dr. Renato Paes de Barros em agosto de 1998. A duzentos metros adiante a rua cruza uma movimentada avenida de seis faixas de rolamento.

Quando realizamos esta fotografia e, por conhecer o trajeto a ser percorrido, o foco do olhar não procurou referências de orientação nem de identificação. Foram notados os seguintes aspectos do entorno do pedestre:

- . Visuais do olhar (ou visuais da perspectiva – no sentido de organização geométrica);
- . Calçada mal conservada;
- . Serviço público de telefonia;
- . Catador de lixo reciclável;
- . Suporte de lixo domiciliar e lixo fora do horário de coleta;
- . Excesso de postes de concreto e profusão de fios aéreos;
- . Sinalização vertical para veículos;
- . Visibilidade e legibilidade prejudicadas por *poluição visual*;
- . Legibilidade de informações dos estabelecimentos comerciais;
- . Destaques arquitetônicos;
- . Arborização do lado oposto da rua.



Certamente, estando no local ou observando este flagrante, cada indivíduo **verá** um *mundo* diverso do outro.

Isolados, enfatizados pelo enquadramento, as imagens compõem o mundo visual de um pedestre. A seqüência de cenas selecionadas da paisagem, não é composta de onze campos visuais, e sim a soma de onze modos de olhar para a *realidade* que gera a **percepção do espaço visual** daquele pedestre.



Visuais do olhar



Calçada mal conservada



Serviço público de telefonia



Catador de lixo reciclável



Suporte de lixo domiciliar



Postes de concreto e de fios



Sinalização para veículos



Confusão visual



Legibilidade de informações

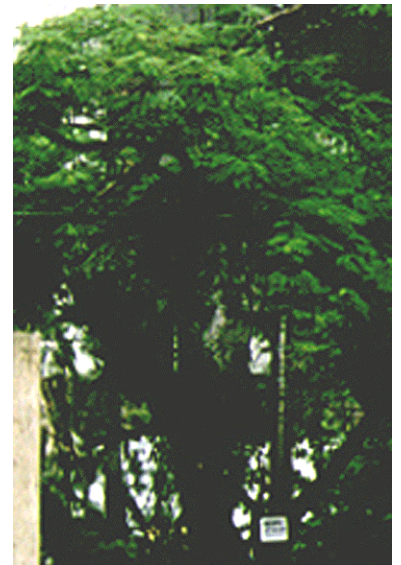


Destaques arquitetônicos



Arborização

Os recortes adotam o enquadramento horizontal e obedecem às proporções do campo visual, sugeridas por Gibson.



Estando no local, o rigor das proporções do campo visual, deixa de fazer sentido perante a necessidade psicológica de estabelecer relações com formas já conhecidas. Os movimentos oculares adicionados ao movimento corporal se sucedem, até se completar a estrutura da forma. Ao descrever o fenômeno da *constância dos objetos percebidos em relação à forma*, James J. Gibson sustenta que, a despeito da imagem retiniana (em conjunto e em cada uma de suas partes) experimentar uma transformação contínua a medida que o observador se desloca em relação à *coisa* observada, o indivíduo vê o objeto como uma parte estruturada do mundo visual (1974:233). Assim, em diversas situações e, com o intuito de valorizar as observações, enquadramentos quadrados ou verticais são perfeitamente apropriados para ilustrar os elementos visuais percebidos.

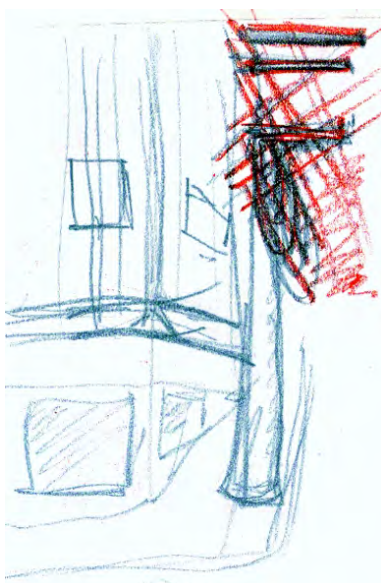
No experimento realizado com estudantes de arquitetura, com seu *olhar estrangeiro* sobre o mesmo *pedaço*, Alice Isumi Iwamoto, na ocasião

de sua visita ao Itaim em agosto de 2000, percebeu e registrou dois pontos de interesse:

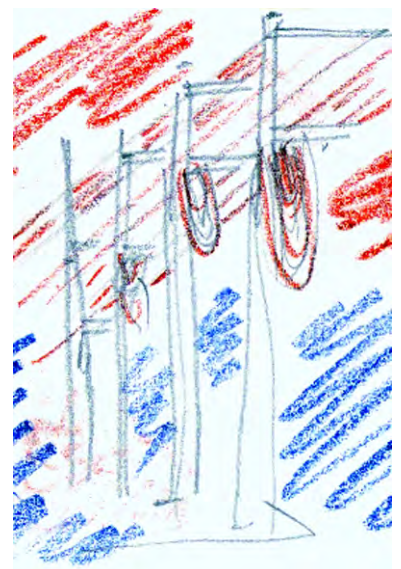
- . a poluição visual é bem nítida em toda a extensão do percurso e,
- . nessa área há um embolado de fios nos postes e no ar.

Ao todo foram realizados 9 desenhos rápidos no local. Dos 30 elementos notados, 21 foram equipamentos ou mobiliário urbanos.

Segundo Yi-Fu Tuan, *ver e pensar são processos intimamente relacionados. Em inglês, 'eu vejo' significa 'eu entendo'.* Há muito tempo, que já não se considera a visão apenas um simples registro do estímulo da luz; ela é um processo seletivo e criativo em que os estímulos ambientais são organizados em estruturas fluentes que fornecem sinais significativos ao órgão apropriado (1983: 11), ou seja, a partir da necessidade e do interesse, selecionamos os elementos que convêm ao pensamento ou ao bem-estar.



Desenhos rápidos da mesma esquina, no cruzamento das ruas Joaquim Floriano com Dr. Renato Paes de Barros. Alice Iwamoto, Ago./2000.



5.2 - Organização do espaço visível

Conforme foi mostrado acima, as fechadas visuais frontais das calçadas somadas aos recortes fragmentados, compõem o *mundo visual* próximo do pedestre. As visuais mais amplas ao longo de um trajeto ocorrem mediante lances visuais dirigidos para o lado oposto da rua ou em esquinas. Nestes momentos, os elementos somente podem ser alcançados visualmente e a travessia da *calha de veículos* ocorre se o **outro lado** apelar para os interesses do pedestre. A enxurrada de veículos mantém o pedestre tão afastado da outra calçada como a margem oposta de um rio.

Se é que é possível se observar algo objetivamente, o outro lado da rua é visto com mais objetividade que o lado por onde transitamos. A invasão do espaço pessoal por outros transeuntes, cheiros, irregularidades na calçada, obstáculos físicos, ruído, temperatura, são alguns estímulos sensoriais que complementam a percepção visual do espaço próximo. Nestas condições, o que está intangível do outro lado da rua, fica visualmente mais acessível e, muitas vezes, é também estruturalmente mais inteligível. Percebemos, compreendemos e agimos de modos diferentes em relação àquilo que está próximo de nós do que daquilo que está afastado.

Em seu livro *El Paisaje Urbano*, Gordon Cullen

Mundo visual: *Cena familiar e recorrente da vida cotidiana, na qual os objetos sólidos parecem sólidos, os objetos quadrados parecem quadrados, as superfícies horizontais parecem horizontais e o livro que está do outro lado do quarto parece ser do mesmo tamanho que este bem aqui, na sua frente* (Gibson, 1974:47).

As teorias sobre a percepção dos objetos e o espaço têm (...) uma prolongada história. O nativismo supunha que a síntese era intuitiva ou inata. O empirismo explicava que a síntese era aprendida ou inferida de experiências anteriores. Mais recentemente, a teoria da Gestalt sugeriu que é produzida por uma realização característica do sistema nervoso central que pode ser chamada de organização sensorial (Ibidem: 45).

Não temos a pretensão de explicar o **porquê** percebemos o mundo dos objetos e do espaço que James J. Gibson denominou de mundo visual e sim o **que** é percebido do espaço.

registra de maneira sensível vários elementos de várias cidades, sempre manipulando as sensações visuais do **aqui** e **ali** como relações com o *lugar*. Baseando-se no sentimento de simpatia ou identidade que uma pessoa possa sentir por um lugar, descobrimos a relação de aqui e ali. Identificação de um determinado período significativo, mistura de estilos, materiais e proporções constituem o principal encanto das cidades. A eliminação artificial dessa *dramaticidade* mediante um projeto urbanístico que não o leva em conta, criará a *simetria, equilíbrio, perfeição, concordância e conformismo*. Na realidade, é este o conceito popular do que deva ser uma cidade planejada.

Segundo a visão poética de Cullen, as intervenções de um urbanista sobre a cidade moderna deveriam isolar espaços de circulação dos espaços de ficar exacerbando a dramaticidade do aqui e ali, o interior estendendo-se ao exterior, espaço e continuidade, público e privado, espaço e infinito, espaço capturado, desvio, projeção de edificações, espaço funcional, imediação (quer dizer que os objetos que estão próximos não podem ser dissociados entre si).

Se forem levadas em consideração as características locais e individuais dos moradores, o resultado será um conjunto ambiental com uma perfeita harmonia do **isto** com o **aquilo**, da memória do lugar com a vitalidade da dinâmica urbana. Neste sentido, as pesquisas na área da percepção ambiental em muito contribuem com o desenho das cidades.

Yi-Fu Tuan denomina de *topofilia* o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico. (1980:5)

Em *Morte e vida de grandes cidades*, a jornalista, socióloga e economista estadunidense Jane Jacobs expõe uma série de fatores que afastam as pessoas da vida urbana, principalmente das ruas.

Não resta dúvida de que faltam às nossas cidades ruas preparadas para a vida urbana. Em vez delas, temos extensas áreas afligidas pela Grande Praga da Monotonia. Não obstante, inúmeras ruas desempenham bem suas modestas atribuições e também conquistam a confiança, a não ser que – ou até que – sejam destruídas pelo impacto de problemas muito grandes ou pela falta prolongada de melhorias que só possam provir da cidade como um todo, ou ainda por políticas de planejamento deliberadas, que os moradores não tenham forças para enfrentar (2000: 132).

O espaço se define, segundo Yi-Fu Tuan, pelos lugares e objetos que o organizam geometricamente. A consciência dessa organização é fundamental para o reconhecimento do espaço como tal. Ele faz distinção entre **espaço** e **lugar**.

O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado (1983:151). Considera o *lugar* como *uma classe especial de objeto (...), é um objeto no qual se pode morar* (op.cit., 14).

O lugar é um mundo de significado organizado. É essencialmente um conceito estático. Se víssemos o mundo como processo, em constante mudança, não seríamos capazes de desenvolver nenhum sentido de lugar (op.cit., 198).

Tanto Cullen como Yi-Fu Tuan e também Jane Jacobs consideram a rua onde se mora parte de uma experiência íntima, no entanto em São Paulo cada vez passamos mais tempo fora dos bairros de residência o que nos torna *população flutuante* da metrópole. Estamos em permanente estado de passagem pelos *lugares*. Em outras palavras, o pedestre não acolhe o entorno como seu mundo-próprio, não identifica nada que lhe seja familiar, mesmo sendo freqüentador assíduo, aquele espaço público, para ele, não se caracteriza como *lugar*. A mudança é uma *relação*. Se a constante mutação de um bairro não for acompanhada passo a passo relacionando as mudanças, mesmo um morador se sentirá um estranho, o que dizer daqueles que são usuários temporários.

Segundo Yi-Fu Tuan, *a avaliação do meio ambiente pelo visitante é essencialmente estética. É*



Esquina no cruzamento das ruas Bandeira Paulista com Eduardo de Souza Aranha, *revitalizada*, oposta ao empreendimento imobiliário.

O espaço de circulação de pedestres anteriormente entulhado de postes, placa de rua, “o-relhão”, caixa de correio, abrigo para ponto de táxi, caixa de controle semafórico e sinal luminoso ali instalados, foi *enriquecido* com uma floreira “decorativa” e uma guia rebaixada para favorecer o acesso de pessoas com dificuldades motoras.

Out./2002.

a visão de um estranho. O estranho julga pela aparência, por algum critério formal de beleza (1980:74). Tal julgamento da aparência está sendo usado como instrumento da construtora JHS-F que propôs para a comunidade do Itaim Bibi bancar a restauração das calçadas próximas de um lançamento imobiliário residencial de *alto padrão*. Não é o primeiro empreendimento imobiliário a utilizar tal estratégia de *marketing*, para organizar o espaço visual do pedestre.

A proposta da JHS-F apresentada em audiência pública para a sociedade civil, era a redução de elementos da paisagem que poluam visualmente, rebaixamento das guias para favorecer a acessibilidade, conserto do passeio público e instalação de floreiras. Todos os investimentos no entorno têm por objetivo declarado melhorar a imagem visual ambiental do visitante. Sem dúvida, algumas das interferências propostas, como nivelamento do piso e despoluição visual, transmitem sensação de **organização**. No entanto, conforme pôde ser verificado, no conjunto, não ocorreu qualquer melhoria na **estrutura** dos espaços de circulação de uso público.

Entulhar calçada com árvore que esconde ponto de ônibus, floreiras junto a postes, guias rebaixadas com declive para o meio do leito carroçável, são elementos urbanos que não preparam as calçadas para a socialização. Muito além dos investimentos da iniciativa privada, é necessário, o compromisso dos gestores do espaço público com a qualidade de vida dos cidadãos pedestres.

Sem a racionalização dos equipamentos e mobi-

liários urbanos como caixas de inspeção de boca de lobo, postes de concreto e metálicos, telefone público, caixa dos Correios, sinalização horizontal e vertical destinada à frota automotiva, pontos de ônibus e seus abrigos assim como concessões de uso do espaço público para motoristas de táxi e bancas de jornal, entre outros, pouco pode ser feito por proprietários dos lotes lindeiros.

Lançamento de empreendimento imobiliário de *alto padrão* em lote localizado no cruzamento entre as ruas Bandeira Paulista e Eduardo de Souza Aranha.

Out./2002



O processo da dinâmica urbana, transformação de usos/elevação do padrão/verticalização não contempla os *pequenos* pontos de organização do espaço. Por exemplo, todo novo empreendimento que viesse alterar a organização dos elementos já dispostos nas calçadas deveria apresentar soluções para incorporá-los. Nos referimos especificamente a calçadas estreitas em vias secundárias, bancas de jornal, abrigos de pontos de táxi e de ônibus. É inconcebível que cercas ou muros de grandes projetos arquitetônicos utilizem o mesmo alinhamento das casas unifamiliares do início do século passado - mesmo se a área construída for recuada.

Ao visitar o Itaim Bibi, o estudante de arquitetura Vinicius R. Gallo, registrou o cenário ao lado porque (...) *uma paisagem como essa se torna muito incômoda mesmo sendo temporária como é o caso dessa, mas posso ver nela uma peculiaridade, que é claro não é proposital, há um trecho quebrado por onde podemos enxergar o outro lado – uma fresta – qualquer criança mais atenta que por ali passar provavelmente irá descobrir o que há do outro lado. É o fator surpresa que deveria estar presente em toda arquitetura.*

Terreno próximo à nova avenida Faria Lima, mar./2001.

Sem visuais que lhes permitam estender o olhar para um entorno amplo, os novos moradores ou freqüentadores que ainda não identificam lugares, adaptar-se-ão à paisagem existente, pobre de referências visuais, e irão optar por percorrer as distâncias, motorizados. Em suma, se os novos moradores não usarem o pedaço, de pouco adiantará o esforço de marketing, o local se tornará desinteressante e não sobreviverá após o lançamento. Jane Jacobs sustenta que, *passeios públicos que vão do nada a lugar nenhum e nos quais não há gente passeando* tornam o lugar insípido (2000 :2).



Vejamos a seguir dois casos pontuais que ilustram como a visão do pedestre organiza os elementos do entorno relacionando-os com a ação (o que pode ser realizado num espaço dado), em vez de o fazer como *simplesmente* visto, através da observação passiva. Associaremos os objetos do espaço visual com significados pragmáticos ou, mais especificamente: mediado pelo desenho representamos algumas associações visuais segundo o quê podemos fazer com os artefatos.



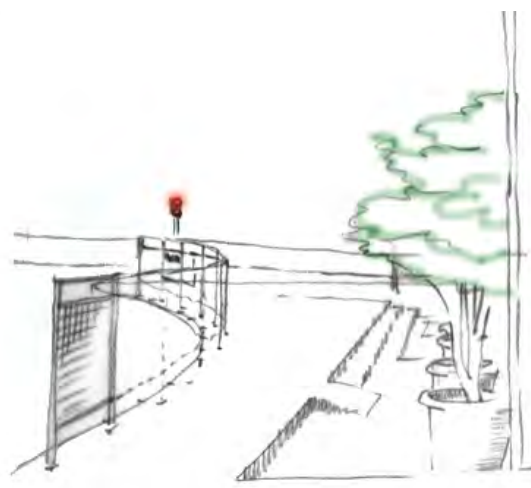
Enquadramento fotográfico de um trecho de percurso entre um Supermercado e um Banco. Testada de quadra que contorna a Praça Gastão Liberal Pinto (out./1998)



Identificação dos elementos da paisagem que balizam o percurso predeterminado pelo pedestre.



Elementos com significados pragmáticos em termos de localização. A identificação do lugar se dá pela praça e as grandes visuais das avenidas São Gabriel e Santo Amaro.



Elementos com significados práticos em termos de percurso seguro para o pedestre, respondendo à pergunta 'como eu chego lá'.

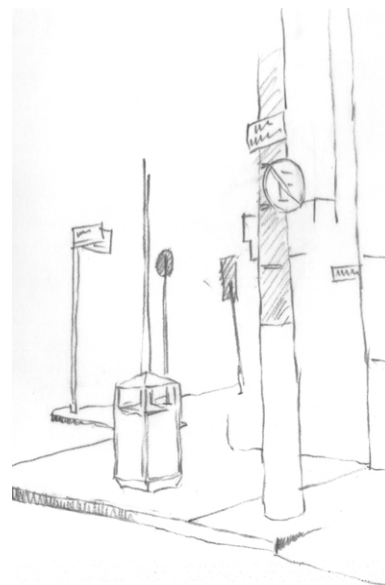
Organização de equipamentos e mobiliário urbanos, instalados na calçada de um restaurante. Embaixo, uma síntese gráfica dos elementos que balizam o percurso do pedestre.



Contribuem para a identificação do estabelecimento comercial os elementos agrupados conforme o desenho esquemático **à esquerda**. Isolando os objetos do conjunto, fica evidente a pretensão de aferir uma organização harmoniosa ao local.

À direita, estão representados os elementos *oficialmente* implantados, certamente todos eles necessários do ponto de vista funcional. No entanto se a administração pública negligenciar o aspecto estético do conjunto, acende o sinal verde para o *dono do pedaço* intervir segundo seus próprios critérios.

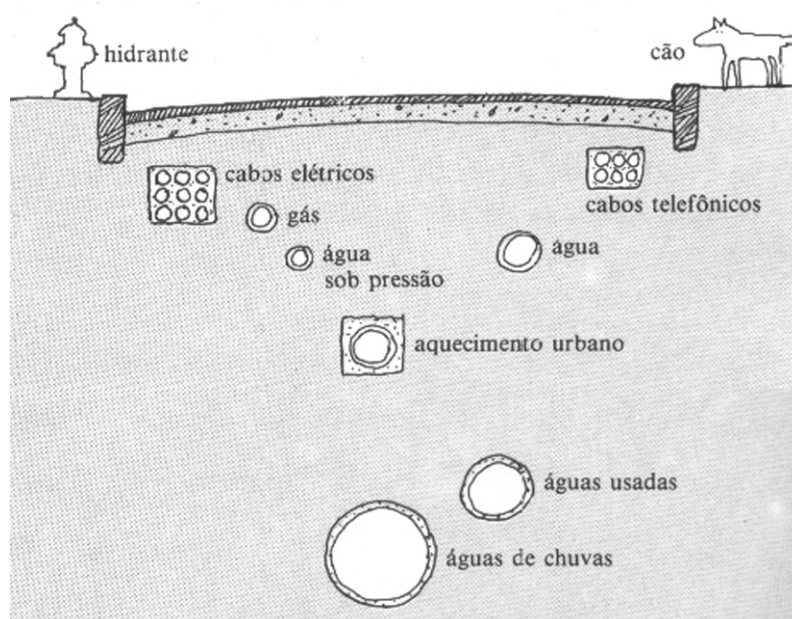
Esquina no entroncamento das ruas Pedroso Alvarenga e Prof. Carlos de Carvalho (mar./1998)



Segundo Jorge Wilhelm, *a fim de adequar a paisagem urbana das vias conviria acrescentar às suas funções de calha de tráfego, a de situar o cidadão na cidade, a de orientá-lo espacialmente, a de transmitir-lhe informações à medida que ele percorre as vias e a de gratificá-lo esteticamente. Em outros termos, as vias devem responder às perguntas 'onde estou? para onde vou?', tornando a paisagem legível, fazendo da diversidade uma riqueza significativa em lugar do caos e despertando a sensação de alegria e harmonia interior que a percepção da beleza produz em nós* (1982: 58).

Para desobstruir a paisagem do pedestre, tornando-a mais legível, parte dos equipamentos instalados nas calçadas deveria ser *enterrada*. Teoricamente, quando se projeta uma nova via, a infraestrutura de serviços públicos (distribuição e coleta de água, energia elétrica, gás, telefone, TV a cabo) deveria ser prevista em forma

de redes subterrâneas. Na prática, no Itaim, vários destes serviços foram instalados após o calçamento das ruas e passeios públicos; as redes foram enterradas paulatinamente e de maneira desordenada.

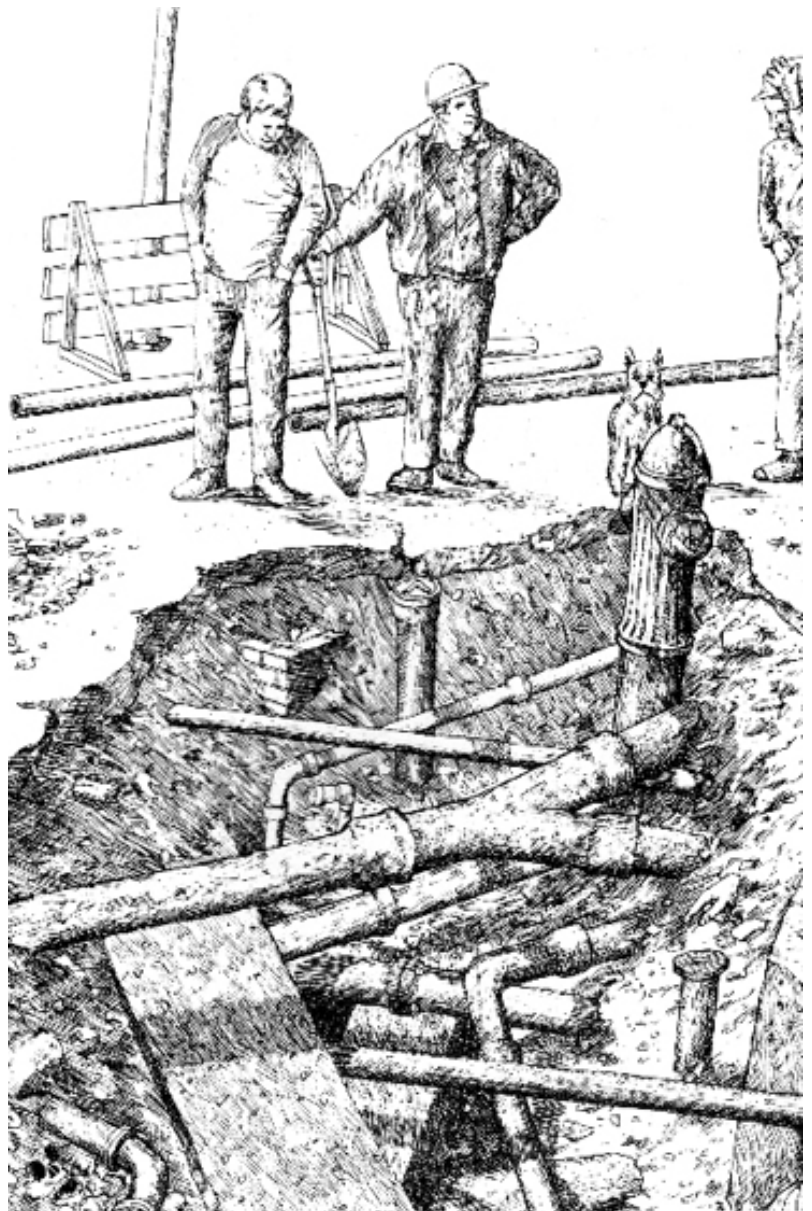


O desenho esquemático de David Macaulay ilustra como deveriam estar dispostos os equipamentos subterrâneos. (1988: 46)

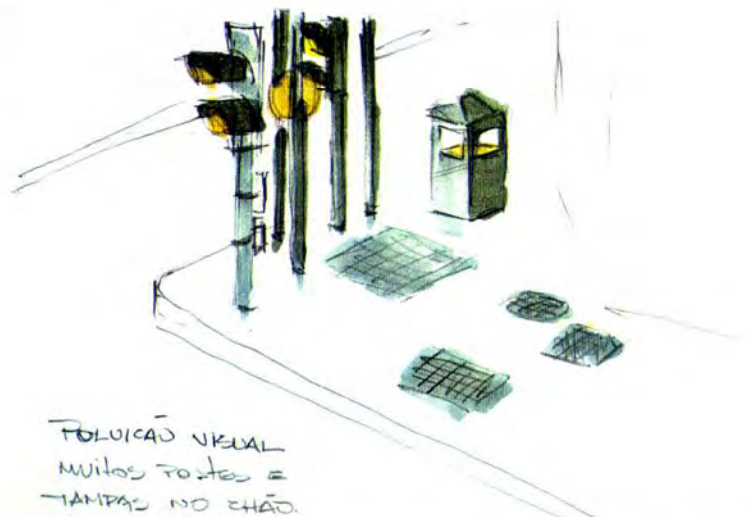
Geralmente, o problema é ampliar ou substituir instalações antigas: portanto, muitas vezes é necessário amontoar as coisas da melhor maneira no espaço disponível (Macaulay: 46). Quando os equipamentos são modernizados, os obsoletos são abandonados já que a substituição é mais dispendiosa.

A organização dos elementos subterrâneos percebe-se visualmente mediante as interfaces com a superfície; são os infinitos tampos e caixas de inspeção e de controle.

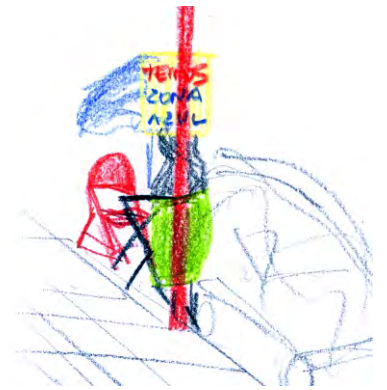
Desenho de David Macaulay (1988:47).



Ao visitar o Itaim, em agosto de 2000, Raymon Marchini registrou a proliferação dos tampos e dos elementos verticais como causadores de uma incomoda poluição visual. Tal qual marcos ou totens são sinais que tornam visível a falta de entendimento entre os prestadores de serviços em espaços públicos.



QUANDO CAMINHAMOS POR UMA CALÇADA TORNOU-SE UM
HÁBITO DESVIAR DE TANTOS OBSTÁCULOS. ASSIM TAMBÉM
COMO DESVIAR O OLHAR DESTES OBSTÁCULOS.



6.0 - CONTRIBUIÇÃO DO DESIGN

LAS COSAS DE LA NATURALEZA NOS HABLAN, A LAS ARTIFICIALES LAS HACEMOS HABLAR NOSOROS.

BERNHARD E. BÜRDEK

Estrangeirismo desvirtuado do seu significado original (projeto, estratégia) por campanhas publicitárias que geralmente o associam com o atributo “moderno”. Neste trabalho será empregado como termo que veio substituir **Desenho Industrial**, que era a expressão adotada no Brasil até o início dos anos 1990.

Bom design: qualidade estético-formal atribuída a produtos considerados aceitáveis por um grupo de ‘formadores de opinião’.

Design é uma atividade projetual que na última década vem assumindo um crescente papel na produção da indústria brasileira. A indústria nacional passou a se interessar (modestamente por enquanto) por estratégias que tornassem seus produtos mais competitivos no mercado internacional. Há quase meio século, os designers, vêm travando árduos combates contra dois traços culturais brasileiros. Por um lado, no país de um modo geral, o empresariado é reticente quanto aos investimentos em projetos nacionais alegando custos altos em contrapartida aos riscos que representa para um setor que vem acreditando na cópia como recurso seguro de ganho fácil. Do outro lado está a sociedade brasileira que compactua com esta postura ao aceitar o produto que vem de fora como sendo melhor pelo simples fato de ser estrangeiro.

Ao projetar qualquer objeto, um designer leva em conta aspectos tecnológicos, funcionais, estéticos, ergonômicos, legibilidade das funções, durabilidade e manutenção dos componentes entre outros. O *bom design* atribui ao artefato forma, cor e textura que permitam recortá-lo claramente do seu entorno.

Neste capítulo serão isolados exemplos de objetos de uso público que são usados em muitos bairros paulistanos - fato que pode ser interpretado como resultado de produtos bem sucedidos sob algum ponto de vista.

Muitos desses objetos identificam períodos ou se tornaram emblemáticos.

A empresa paulista Status Promoções e Publicidade “domina” 40 cidades com mais de 15 mil lixeiras para pedestres instaladas a custo zero para as Administrações Municipais.

Desde que foi criado, para atender a um pedido da Prefeitura de São Bernardo do Campo, em 1976, o CP25, como foi batizado o Coletor de Papéis de 25 litros, tem sido um grande sucesso (Jornal da Tarde, 25/abril/1991).

A empresa foi convidada a expor seu produto em evento de proporções internacionais em Nagoya, em 1989 – os responsáveis pelo projeto ficaram na sombra.



Lixeira CP25 na rua João Cachoeira, out./1995

Caberia neste momento um amplo apanhado dos envolvidos ou responsáveis por desenvolver os elementos projetados para espaços públicos. O extenso elenco de profissionais que, no anonimato das empresas, desenharam os objetos que povoam as áreas públicas das cidades brasileiras, sem dúvida, mereceriam o empenho de serem identificados e seu silencioso trabalho registrado.

A jornalista Adélia Borges, escrevendo sobre a cidade de Milão (Itália) e seus moradores que incorporaram o design em seu cotidiano, afirma que (...) *saber quem fez, para o bem ou para o mal, aumenta muito a **consciência sobre o design**, e permite que o assunto seja um tema corriqueiro nas conversas entreouvidas no café ou no bonde* (2002: 20). No entanto, com receio de um enfoque denunciatório, casuístico ou até mesmo por ética profissional evitamos entrar em detalhes sobre as nossas frustradas investidas de aproximação com o assunto e, por se tratar de objetos instalados em áreas públicas, fica subentendido que sua existência é de responsabilidade e competência do Município e do fabricante.

Contornando a tentação de analisar os aspectos formais ou funcionais do projeto dos artefatos assim como aqueles que envolvem a produção, este capítulo abordará o sistema de objetos implantados nas calçadas paulistanas do ponto de vista do usuário da cidade. A rigor, cada elemento faria jus a um estudo de caso. Podemos ilustrar a situação com as dezenas de modelos de lixeiras para pedestre que *brotam* da noite

Em agosto de 2002 a prefeitura de São Paulo começou a instalação de 142 mil novas lixeiras com capacidade para comportar 50 litros de lixo – segundo reportagem da Folha de São Paulo. Ao término do processo, a cidade terá uma média de 94 lixeiras por quilômetro quadrado. A empresa vencedora da licitação é responsável pela remoção de lixeiras existentes além da higienização, manutenção e reposição de novas lixeiras pelos próximos cinco anos.

Cada lixeira tem impresso o telefone do Limpurb (Departamento de Limpeza Urbana) *para que a população possa denunciar eventuais irregularidades* (27/08/2003: C3). Testamos, sem sucesso, o serviço solicitando que a esta lixeira fosse virada para desobstruir a passagem.



para o dia, proliferando indistintamente em locais onde são necessárias e também aonde sua presença não tem finalidade alguma.

Por mais que não se trate de avaliar as características estéticas, funcionais ou formais, cabe chamar a atenção para as conseqüências da desvirtualização funcional das lixeiras para pedestres. **Lixeira** é o nome popularmente consagrado tanto por seu uso como por suas dimensões. O correto, pela função à qual se destina, é chamá-lo de **coletor de papeis**.

Os sistemas de coleta de lixo domiciliar e público são independentes um do outro, mas o usuário da cidade não tem conhecimento deste **detalhe** administrativo. A aberração de sua função original de coletar o lixo miúdo produzido pelo pedestre os transformou em depósito de detritos produzidos por vendedores ambulantes e também das edificações próximas.

Em alguns casos, há mensagens que identificam o fabricante ou uma determinada administração municipal - em outros, a publicidade aplicada sobre o objeto anula ou ofusca tais informações. Os dados sobre o fabricante habitualmente são desatualizados e, saber se aquele objeto fora instalado sob o mandato de um ou outro governante, não esclarece a quem o cidadão deve recorrer em caso de necessidade ou quais são os horários de coleta, por exemplo.

Na próxima página mostramos seis das muitas formas de lixeiras para pedestre que, na década de 1990, podiam ser vistas no Itaim Bibi – assim como em outras regiões paulistanas – ocupando, simultaneamente, espaços bem próximos.

Em sentido horário:

1. lixeira de tela aramada *presa* ao poste de concreto por uma corrente e cadeado.
2. lixeira de tela aramada, cimentada na calçada.
3. lixeira de concreto cimentada em base elevada da calçada.

Obs.: as três lixeiras comportam saco plástico de 100 litros.

4. coletor de papel fabricado de metal, é fixado em suporte próprio. Estão instalados há mais de 10 anos; todos os que ainda existem no bairro estão danificados.
5. caixa de espera para aparelho de controle semafórico. Enquanto ficaram abertas eram usadas para depositar lixo.
6. Mobiliário urbano integrado - lixeira iluminação e publicidade, instalada próxima a bancas de jornal, fixadas em suporte próprio. Em janeiro de 2003, ao ser reformada a calçada do edifício que se vê ao fundo, a lixeira foi removida.





Claudia Mourthé, em sua dissertação de mestrado, aborda pontos nevrálgicos do Mobiliário Urbano sob o ponto de vista do design. Conservação do patrimônio, visibilidade das diversas culturas locais, intervenções personalizadas e padronizações assim como os aspectos técnicos da escala de produção dos objetos.

Um assunto polemico que merece menção porém não há espaço para aprofundar, é o design internacional e os problemas decorrentes como: identidade cultural, design de autor, cópia e globalização.

Em Espanha, em dezembro de 1997, a lixeira ao lado nos chamou a atenção. O coletor tem todos os requisitos funcionais e estéticos necessários ao produto que, agregados à versatilidade de sua fixação em qualquer estrutura vertical, o torna um exemplo de bom design. Em menos de dois anos a cidade de São Paulo foi *assolada* por uma lixeira idêntica sem que houvesse qualquer adaptação às condições locais. É fato que a cor verde foi conveniente, pois não conflitava com nenhum outro equipamento já existente, mas assim como o design não pode ignorar, entre outros fatores, as qualidades estéticas do produto, tampouco pode isolar o objeto das peculiaridades do usuário ou do seu entorno, com todo o debate sobre a identidade regional e/ou nacional que o tema carrega.

<http://www.arcoweb.com.br/design/design31.asp>; 30/03/2002

A edição 238, de 1999, da revista especializada Projeto Design, publicou reportagem citando os ganhadores de uma concorrência internacional para locação de equipamentos na cidade do Rio de Janeiro. Os vencedores foram a empresa britânica Adshell em parceria com o arquiteto Paulo Casé e a empresa espanhola Cemusa. *Está prevista a instalação, em cinco anos, de 2 mil abrigos de ônibus, 50 sanitários públicos, 500 totens informativos, 340 relógios eletrônicos, 500 placas direcionais, 200 totens de identificação de*

Revista Digital Arcoweb acessado em set./2001.

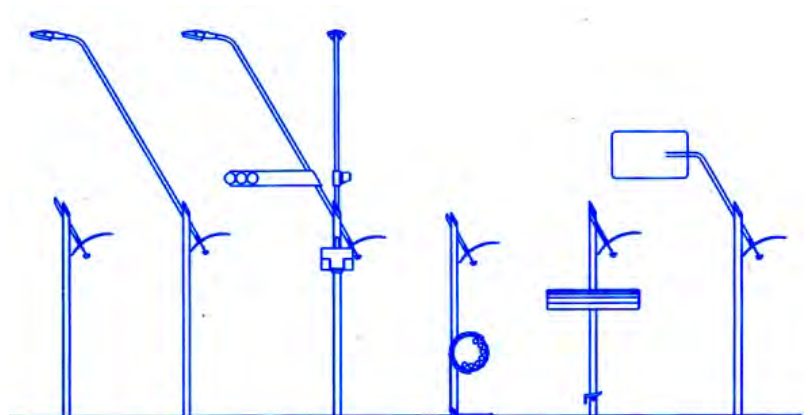
Note-se que o compromisso dos coletores de papel terem custo zero para a Pref. de Santo André se estendeu para uma receita no caso do Rio de Janeiro. A empresa ganhou a concessão para instalar seus produtos por 20 anos; no total serão 1,2 mil faces para publicidade.

bens, 20 cabines de segurança para a guarda municipal, 25 colunas multiuso e 150 bancas de jornais.

A prefeitura vai receber 24 milhões de reais, mais um percentual que varia de 22% a 40% da receita publicitária.

O edital da licitação promovida pela prefeitura carioca foi muito criticado por conter exigências que, na prática, inviabilizavam a participação de empresas nacionais. Isso foi contornado, em alguns casos, pela associação de escritórios brasileiros de design a firmas com tradição internacional no fornecimento de mobiliário urbano.

Na contramão dos interesses econômicos está o *bom design* de Guto Índio da Costa que, aglutinando uma série de elementos sobre um suporte vertical comum e sem qualquer espaço para publicidade, propõe despoluir visualmente o ambiente urbano.



O projeto de Guto Índio da Costa permite a combinação de elementos voltados tanto para a rua como para a calçada, sugerindo uma organização do espaço visual do pedestre (Arc Design nº 24, Abril/Maio 2002: p.42).

6.1 - Design e desenvolvimento

Centro-Periferia (ou Norte-Sul ou países da metrópole - países dependentes), indica uma relação entre confronto e diálogo (ou monólogo). Criado para substituir o binômio países desenvolvidos e em desenvolvimento que, por sua vez, tratava de expressar o fim da relação colonialista.

(Bonsiepe, 1983: 193)

Em 1980 o designer Gui Bonsiepe, em conferência apresentada na Confederação das Indústrias do Estado de São Paulo, já alertava para a falta de valorização do designer no sistema de produção em países chamados periféricos, incluindo o Brasil. Sustentava que (...) *a indústria não precisa do desenhista industrial, pois seus problemas não são problemas de desenho industrial, mas de produção* (1983: 19).

Bonsiepe não isentava o designer de sua atribuição perante a produção porém sublinhava que *o ponto de partida e o contexto do desenho industrial da Periferia diferem tanto do desenho industrial do Centro que se justifica falar de dois desenhos industriais, o do Centro e o da Periferia. Os dois têm muito pouca coisa em comum.* (ibidem). Como os industriais buscavam nos países do Centro as fórmulas de bons negócios, recorrer-se a modelos estrangeiros mediante cópia dos produtos ou o pagamento de direitos autorais era usual mas, ainda segundo Bonsiepe, *o copiador ocupa um eterno segundo lugar: sua existência é a sombra que acompanha os movimentos do amo* (op.cit., 21).

Economistas, sociólogos e tecnólogos apontam para um *fracasso da política de transferência de tecnologia indiscriminada do Centro para a Periferia (...)*. Parte de tal fracasso é atribuído a uma

relação dialética entre a tecnologia e os produtos dessa tecnologia. *Tecnologias avançadas produzem produtos avançados, e correspondem a remunerações relativamente avançadas, necessárias para adquirir tais produtos. (...) A tecnologia é hoje, para os países centrais, o mesmo que o petróleo é para os países da OPEP: uma arma econômica, e o puro interesse próprio da existência e sobrevivência das sociedades subdesenvolvidas sugere a busca de caminhos para corrigir essa assimetria no campo da tecnologia e do desenho industrial* (op.cit., 23-24).

Na década de 1980 a indagação era se o fato de negligenciar o gosto do consumidor local não seria responsável por uma aculturação visual. Passados vinte anos o que continua atualíssimo no discurso de Bonsiepe é como, com a tecnologia e, implicitamente com o design, uma sociedade está articulando sua cultura material (...) *é só por intervir na base material da sociedade (e não por fazer coisas bonitas) o desenho industrial tem importância como 'modus operandi' profundamente antropológico* (ibidem).

No Brasil o design (assim como a arquitetura urbana e o próprio Desenho Urbano) teve duas grandes influências. A primeira européia e, mais recentemente, a estadunidense. As duas estéticas se sucederam, ocuparam espaços temporais e contextos históricos diferentes. As marcas urbanísticas e arquitetônicas das duas tendências ainda são perceptíveis na cidade. Já dos objetos do cotidiano, poucos exemplares sobrevivem em situação de uso; são peças/adorno, em antiquários ou em museus.

Desenho Urbano: *é a arte de criar possibilidades para o uso, gerenciamento e forma de assentamentos ou de suas partes significantes. Ele lida com padrões no tempo e no espaço, tendo sua justificativa na experiência cotidiana humana destes padrões.*

Lynch in Del Rio, 1990:54.

(...) modalidade do Desenho Industrial que procura fazer o modelo superficialmente atrativo, freqüentemente em detrimento de sua qualidade e conveniência - que fomenta sua obsolescência, em vez da fruição e utilização prolongadas.

Maldonado. 1977:48

Segundo Bonsiepe, *a versão européia, (...) está entrelaçada com o movimento do 'bom design', que trata de educar o consumidor comum através de produtos selecionados por seus reais ou supostas qualidades de design. É a variante culturalista segundo a qual cabe ao designer o papel de humanizador da tecnologia - criar algo melhor. Já a versão americana, que se generalizou com o nome 'styling' (...) significa um design que sugere um novo produto melhorado - impressão criada através de mudanças na casca - enquanto a estrutura do produto fica igual. É a variante promocionalista segundo o qual o designer é responsável por acelerar a circulação da mercadoria mediante a obsolescência psicológica - sua tarefa é criar algo novo que tenha qualquer apelo que instigue a aquisição do produto (Bonsiepe, 1975: 175).*

Afirmar que a renovação permanente do ambiente que cerca o homem diminui seu vínculo com o passado, parece óbvio. Na década de 1960, o mundo já havia despertado para a valorização cultural em contraposição às excessivas novidades, frutos de interesses meramente econômicos. É rotulado de design *apropriado* ou *vernacular* aquele que se caracteriza por uma participação do homem-usuário no processo. Podemos gerar novos ambientes de qualidade buscando inspiração nas *necessidades e valores particulares das pessoas comuns (...) muito disto vai depender em aprendermos como escutar as pessoas não-profissionais, compreender o que querem, como eles vêem, e realmente colaborar com eles (...).*

Appleyard in del Rio, 1990:69.

A título de exemplo da velocidade em que os valores do Design se alteraram nas últimas décadas, vale a pena lembrar que Gillo Dorfles, em 1961, afirmava que na *família do Desenho Industrial* a categoria dos objetos destinados a um uso *supraindividual* seriam submetidos a menores alterações do gosto, não ligados à moda, e que respondem a requisitos de 'absoluto funcionalismo' e dependem de um gênero de consumo somente técnico e não estético: *aviões, submarinos, navios, trens, (...) elementos do equipamento urbano (como coletores de correio, postes de fiação aérea, sinais luminosos, etc.)*, 1973: 103 e 104.

Neste início do século XXI, do ponto de vista do design, não há espaço para produtos relacionados com o homem que não levem em conta os aspectos estéticos.

Uma modesta contribuição para libertar-se do estado de dependência dos países Centrais está na projeção: começar a projetar a própria realidade em vez de seguir vivendo em uma realidade comprada de países Centrais. Através do desenvolvimento de produtos tais como utensílios, artefatos, bens de produção, equipamentos de uso coletivo, se pode exercer uma influência *gravitante* na mudança da estrutura social (Bonsiepe, 1975: 175). Uma coisa é o estudo científico e técnico dos sistemas de elaboração e produção de qualquer classe de objetos e outra coisa muito diferente é examinar as características estéticas e funcionais que norteiam o design.

Segundo Gillo Dorfles, no início da década de 1970, o Desenho Industrial abrangia *a quase totalidade dos elementos que constituem os pontos cardinais da nossa existência cotidiana (...)* *Nosso horizonte atual, moderno, está influenciado pela presença desta enorme quantidade de elementos produzidos industrialmente, os quais - mediante sua forma, sua cor e sua textura - podem influir - positiva e negativamente - em nossas faculdades perceptivas e, portanto, também em nossas tendências criativas e idealizadoras. Cabe, inclusive, afirmar que a tais elementos se deve precisamente, e no futuro se deverá mais ainda, a especial orientação que possam receber o gosto do Homem e sua atitude em relação às formas - úteis e inúteis - do ambiente em que se desenvolve sua existência* (1973: 19).

Dijon de Moraes em *Limites do Design* acrescenta mais atribuições ao afirmar que o design não

deve ser entendido somente como instrumento de projeto, mas também como disciplina de planejamento, estando apto, portanto, a colaborar no traçado de estratégias empresariais. (Ana Luisa Escorel em reportagem da Folha de São Paulo, 04/11/98)

Quanto à facilidade que oferece para os industriais, em uma aproximação superficial, a vertiginosa obsolescência dos produtos de pequeno porte (ou custo acessível) oferece vantagens em relação aos produtos em escala arquitetônica ou urbana por serem objetos mais facilmente trocados pelo consumidor. Se por um lado esta flexibilidade não deixa de ser verdade por outro lado merece uma atenção maior ao se tratar dos problemas ambientais causados pelo descarte de bilhões de 'pequenos' produtos e pela renovação das plantas industriais que devem se adaptar a novas tecnologias e novos materiais.

Analizando a contribuição do design para a configuração do entorno, Bernd Löbach sustenta que, a poluição ambiental, a sobrecarga do entorno por superprodução e a exploração exaustiva de matérias primas não poderão ser evitados mas, para impedir um colapso, as ações deverão ser *sincronizadas*. *Nosso entorno atual é o resultado da união de múltiplos fatores, resultado, por sua vez, de processos de planejamento, configuração e produção que discursaram independentemente uns dos outros. Estas ações desordenadas apresentam em ocasiões efeitos colaterais negativos, cuja repercussão freqüentemente supera a importância da própria solução*

ao problema (1981:19). Mais adiante conclui que não será fácil coordenar o trabalho da configuração ambiental atendendo tanto às necessidades dos usuários como dos sistemas de produção, cujos interesses, por força, são principalmente do tipo econômico (op.cit., 21).

Ainda que o autor não se refira especificamente às cidades, suas observações podem ser aplicadas também à qualidade do ambiente construído. Mais uma vez, os fatores econômicos interferem quando equipamentos e mobiliário urbanos obsoletos ou em desuso são abandonados nas vias públicas porquanto sua remoção onera o prestador de serviços. Neste contexto é até utópico e ingênuo falar da postura desejável do designer de adaptar o entorno do objeto às necessidades físicas e psicológicas do Homem e da Sociedade.

Segundo Bonsiepe, em 1975, os objetivos do Desenho Industrial como ferramenta ou fator na *Política de Desenvolvimento*, deveriam ser:

- » melhorar a qualidade visual do produto;
- » normatização e tipologia;
- » aumentar as exportações e a qualidade geral das mercadorias;
- » aumentar a produtividade;
- » melhorar a qualidade de uso dos produtos;
- » processo de industrialização do Terceiro Mundo;
- » conter a deterioração ambiental contribuindo com produtos ecologicamente adequados (1975: 96).

Estes objetivos, do ponto de vista da produção, até hoje são considerados básicos. Quanto às políticas públicas para incentivo do Design nacional, desde 1975 até a década de 1990 nada de substancial ocorreu. Dessa data em diante foram lançados três programas: Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, o Programa Brasileiro do Design e o PADCT - Programa de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico além do importantíssimo Código de Defesa do Consumidor. Este último obriga os fabricantes a honrar as características anunciadas dos produtos assim como fornecer adequada assistência em caso de defeitos.



Lixeiras instaladas em administrações municipais subsequentes que desconsideram a real situação do espaço vivido pelo pedestre. Os contratos são independentes das condições e especificidades de cada local.

Av. Nove de Julho - abr./1999

Além dessas políticas focadas em produtos de consumo individual, o design de objetos supra-individuais depende também de uma articulação entre as efetivas necessidades da comunidade e o empenho de uma estrutura administrativa que assegure a gestão de um bom funcionamento após a instalação, salvaguardando o espaço público dos desmandos sucessórios. Por ora poucas comunidades tem a capacidade organizacional de atuarem como sujeito da construção do espaço público, e não como objeto passivo subordinado às imposições manejadas por um grupo reduzido de especialistas presos ao gigantismo tecnológico.

Ainda que, na opinião do público em geral o termo design está mais associado ao setor dos bens de consumo individual e, equipamentos e mobiliário urbanos apropriadamente não são i-

identificados como tais, certamente a interferência do Design se estende a todos os produtos com os quais o usuário direta ou indiretamente interage seja manipulando-os ou percebendo-os.

No campo urbanístico, o arquiteto Vicente del Rio traduz a expressão inglesa *City Design* utilizado pelo americano Kevin Lynch, para Desenho Urbano. O Desenho Urbano *não lida exclusivamente com coisas grandes, mas também com políticas para coisas menores – como bancos, árvores ou o sentar em pórticos e entradas – quaisquer aspectos que afetem a performance do assentamento. O 'City Design' se preocupa com objetos, atividades humanas, instituições de gerenciamento e processos de transformação* (Lynch in del Rio, 1990: 54).

Tratar os elementos da paisagem como bens duradouros, promove condições para que o equipamento e mobiliário urbanos espelhem o design de um determinado período ou região e deveria ser uma oportunidade de trazer para os espaços públicos um pouco da memória da cultura material paulistana. Pesquisas em campos disciplinares diferentes que desvendem as preferências, percepções, comportamento da população, são fundamentais para que os programas públicos desenvolvidos reflitam as peculiaridades dos usuários do local. O Novo Plano Diretor da cidade de São Paulo, traça em linhas gerais as políticas urbanas e abre espaço para artifícios democráticos de consulta à população. O processo será moroso e irá requer da sociedade uma organização que por ora está incipiente.

6.2 - A coisa - objeto de estudo

Atua como uma das disciplinas responsáveis pelo desenvolvimento do Meio Material sob o ponto de vista do Homem.

O *design* ou Desenho Industrial é uma atividade projetual que tangencia a Arquitetura e a Engenharia de Produto. Um designer engendra realidades materiais (objetos) com a tecnologia mais adequada para aquela finalidade. Entre seus objetivos primordiais está informar claramente a função seja através da forma, cor, textura ou material.

Os objetos estabelecem com seu usuário um sistema de comunicação não verbal. Abraham A. Moles em sua *Teoria de los Objetos* considera que *o objeto converteu-se no elemento essencial do nosso entorno* e o define como sendo um *elemento móvel e artificial do mundo circundante, fabricado pelo homem, acessível à percepção e destacável de seu entorno; feito na escala do homem, é essencialmente manipulável e subsiste através do tempo com uma gratuidade de permanência* (1974: 181). Assim, objeto e entorno seriam inseparáveis. O entorno, para Moles, *significa essencialmente tudo que está em volta de um individuo no espaço ou no tempo* (op.cit., 12).

Segundo Moles o entorno é composto: das *situações* que fazem parte dele (tanto mensagens passivas da paisagem como os acontecimentos); dos *atos* (reações do homem às mensagens do entorno) e dos *objetos* (elementos produzidos

que servem de mediadores entre as *situações e os atos* assumindo uma função).

Cultura: é o meio artificial criado pelo homem. Mas, do ponto de vista da sociologia, também é o conjunto mais ou menos organizado de padrões comportamentais de um dado grupo social perante determinadas situações.

Os objetos que nos cercam fazem parte de uma categoria *cultural* denominada material e causam tal impressão em nós que sua simples presença se reveste de grande simbologia – que é seu valor de uso. A sociedade industrial tratou de transformar o objeto banal de uso individual em bem material. Sua produção, comercialização e consumo são combustíveis da economia capitalista. Assim como para a antropologia objetos tornaram-se unidades na escala que mede o grau de desenvolvimento de uma cultura, os objetos como bens de consumo medem o grau de desenvolvimento econômico de sociedades urbanas. Visto sob este ângulo, a teoria dos objetos de Moles refere-se apenas a objetos possuíveis ou seja *bens de uso individual*.

Caixas de correio, lixeiras, iluminação pública, postes de rede elétrica, sinalização de rua, suportes publicitários, e todos aqueles objetos cujo valor de uso é público são classificados por Moles, *bens de uso supraindividual*. Ele exclui de sua análise, sob a ótica da psicologia social, esta rica parcela de objetos que povoam o espaço humano: é o *parque* composto de elementos utilitários de uso coletivo. A existência de produtos que não refletem preocupação com a inserção apropriada no ambiente, nem com o prazer de utilizar quotidianamente objetos com bom design ao invés de linhas meramente funcionais, são *situações e atos* visíveis de uma sociedade urbana pouco evoluída em termos de cidadania.

Conjunto de objetos em situação de vida. (Moles, 1974: 23)

Os objetos públicos banais são *portadores* de formas mais ou menos claramente identificáveis pelos usuários da cidade. Eles são carregados de mensagens da sua função coletiva; são portadores de *morfemas reunidos em uma certa ordem, reconhecíveis individualmente, combináveis de múltiplas maneiras a partir de exigências muito gerais: topologia, continuidade, materialidade, oposição do cheio ao vazio, (...) o objeto é pois comunicação* (Moles, 1971:10).

Por serem elementos redundantes na paisagem urbana, equipamentos e mobiliário urbanos, são fortes ferramentas publicitárias das administrações públicas mas, a preferência pelo *novo*, nestes casos, tem outros aspectos a serem relevados. A conservação do que já existe é menos vistoso e abre menos possibilidades de contratos com novos fornecedores, e com tudo que implica na *cultura do favor*.

O apreço pela *novidade* - traço típico do brasileiro - aliado à falta de preocupação com a conservação dos objetos já existentes leva a uma proliferação descontrolada de objetos instalados nas vias públicas e o conjunto, reflete a falta de eficiência na administração do bem público. Prolifera os exemplos de coletores de lixo de pequeno médio e grande porte, abrigos e pontos de parada de ônibus e táxi, suportes de sinalização vertical de diversos órgãos, protetores de árvores, todos sem qualquer coordenação de implantação e remoção. Itaim, no período estudado, registrou-se grande variedade de objetos de uso público em *situação de vida* com a mesma finalidade, todavia com formas, cores e materiais diferentes convivendo lado a lado.

Segundo Moles, *o papel fundamental do objeto é resolver ou modificar uma situação mediante um ato no qual ele (objeto) seja usado* (1974: 15). Assim, a coisa – objeto do estudo será focado do ponto de vista do usuário. Cabe em primeira instância entender em que medida os pedestres são os efetivos usuários das *coisas* implantadas em seu espaço físico e/ou visual.

“Esta lixeira foi desenvolvida e patenteada para o uso exclusivo da P.M.S.P. A remoção ou posse sem autorização ou nota fiscal do fabricante poderá lhe causar problemas.”

Mensagem fixada em lixeira instalada na rua Joaquim Floriano, próxima a uma banca de jornal. Acreditamos que os cadeados sejam utilizados pelo jornaleiro.
jan./99



Canteiro central da nova av. Faria Lima identificado como Pça. Des. Adriano Marrey.

abr./97



Intrigante, o caso da lixeira ao lado, ilustra uma situação conflitante. Segundo a mensagem, ela pode ser usada somente pela Prefeitura, mas levando em conta a localização, sua função visa a coleta de lixo de pedestres. Resta a dúvida em que circunstâncias a Administração Pública necessita dos cinco cadeados presos nela.

Os objetos *supraindividuais* tratam de expressar claramente que não pertencem ao usuário; sinalizam, de várias formas, que o usuário não tem qualquer direito sobre eles. Do outro lado do binômio Objeto-Homem, o usuário subentende que, se não tem direitos tampouco tem deveres em relação a eles. É neste ponto que as diversas relações - transeunte, proprietário do lote, *dono do pedaço* e administração pública - conflitam entre si.

Já ilustramos anteriormente com alguns exemplos de lixeiras que, entre 1990 e 2000, o mobiliário urbano paulistano tinha prioridades funcional e técnica, sobre a estética. Os objetos eram projetados para resistir às ações depredatórias

minimizando o custo de manutenção. Foi um período de *bunkerização* dos objetos de uso público.

Também ficavam evidentes as inquietações pautadas em aspectos sociais como, por exemplo, nestes bancos de praça que foram projetados para serem incômodos para aqueles

que quisessem deitar sobre eles. Com esta configuração, tratou-se de contornar um problema urbano mundial desencorajando as pes-

soas que dormem ao relento. Em alguns locais estes bancos de concreto estão pintados de verde mas, de qualquer forma, o visual é bruto, sem acabamento.

Além dos bancos de praça e das lixeiras, outros exemplos do design público *bunquerizado* daquele período são abrigos de ponto de ônibus e cabinas telefônicas de concreto.

Em sentido horário:

- nova Av. Faria Lima, abr./98
- entroncamento da rua Iguaçu com a nova Av. Faria Lima, abr./98
- cruzamento das ruas Tabapuã e Dr. Renato Paes de Barros, set./97
- Rua Dr. Renato Paes de Barros, jan./96



A *bunquerização* do design se manifesta também no arsenal de elementos necessários para proteger o passeio público da frota automotiva. São respostas da população às necessidades de robustez, que não podem ser negligenciados.



Sena da Silva - Presid. do Centro Português de Design - em catálogo da Exposição Design para a Cidade, Portugal: 1991.

Há uma continuidade do objeto em uso e o entorno no qual está inserido. *O design para a cidade tem de contemplar, numa perspectiva muito mais ampla, as funções de acolhimento, comunicação e trânsito (de pessoas e coisas), de segurança e de bem-estar e de fruição (...) além de um sistema com grande disponibilidade para reparos e reposição dos objetos danificados.*

Objetal: *uma funcionalidade que permite a comunhão, (...) a tatilidade social.*

Maffesoli, 1996: 296.

Michel Maffesoli sustenta que hábitos cotidianos estão cheios de *rituais urbanos* e sem eles seria incompreensível a ligação com um determinado lugar (...) *o objeto, em suas diversas modulações, doméstica, pública, arquitetural, lazer, etc., torna-se o totem em torno do qual se organiza a vida social* (1996: 287).

Tanto Maffesoli quanto Moles associam o *objetal*, predominantemente, à sociedade urbana. A cidade, como lugar compartilhado, é espaço adequado para uma proliferação acelerada de objetos - sejam pertences pessoais ou supraindividuais. Quanto maior número de *coisas* possuir, mais alto é o nível socioeconômico do indivíduo ou sociedade - por esse ângulo, na esfera privada, excesso e abundância são sinônimos de bastado. Já nas cidades, o excesso de *coisas* denota uso incorreto do dinheiro público.



Quando os Coletores de Papel verdes foram instalados, no Itaim Bibi, na rua João Cachoeira, por exemplo, podiam ser encontrados a aproximadamente 20 metros um do outro. À época, nenhum dos coletores existentes - deteriorado ou bem conservado - foi removido do seu local, sobrepondo os antigos objetos de funções similares com os novos (fev./1999).

O arquiteto e designer Carlos A.I. Alexandre em sua Dissertação de Mestrado *O Homem, o Espaço e o Objeto* considera a situação grave pelo fato dos equipamentos urbanos serem *impostos ao usuário sem nenhuma possibilidade de escolha ou participação. Qualquer produto lançado ao mercado outorga ao consumidor a liberdade de adquiri-lo ou rejeitá-lo caso não cumpra as expectativas. O equipamento urbano 'acontece' no espaço do usuário e a única maneira de rejeitá-lo é pela destruição* (1984: 59).

Esquina da rua Pedroso Alvarenga: o poste de concreto usado por taxistas para instalar seu telefone, o jornaleiro que usa a lixeira para apoiar o anúncio do que ele vende e o edifício que usa a floreira para identificar o passeio público como sendo da alçada do condomínio. O conjunto é um aglomerado de elementos que os donos do pedaço organizaram até configurar-se em uma *ilha de serviços*.

dez./2001

Ações depredatórias são apropriações demasiadamente freqüentes em todos os aglomerados humanos, porém as observações no Itaim, sugerem que além da rejeição existe uma outra atitude em relação aos equipamentos e/ou mobiliário urbanos implantados no espaço do pedestre. A destruição é apenas uma das modalidades de apropriação; se em alguns casos a apropriação é destrutiva, em outras muitas situações há uma adoção - uma espécie de simbiose, são apropriações ou incorporações dos elementos de uso público pelo *dono do pedaço*.



6.3 - Design da necessidade

Poucos objetos oficialmente implantados em calçadas paulistanas estão em consonância formal e funcional com o entorno, as conveniências dos *donos do pedaço* e as necessidades dos pedestres.

Normas existem em todos os setores, mas quando se trata do setor público, as regras e normas são definidas por leis ou decretos que dispõem mais sobre taxas e atribuições do que sobre o conforto e segurança dos cidadãos pedestres. Oportunamente este assunto será aprofundado.

Parece oportuno exemplificamos com alguns objetos que servem de *mediadores entre as situações e os atos, assumindo funções* para os donos do pedaço. São contrapontos ao planejamento impositivo, que seguem diretrizes do bom senso, negligenciando a legislação e normas estabelecidas por políticas públicas.

Se de um lado existe uma necessidade do bom design do produto industrializado de outro lado, observando recomendações dos estudiosos do Desenho Urbano, vale a pena analisar as soluções pragmáticas que são desenvolvidas por donos do pedaço. Os padrões observados são fatos no Itaim. As ações desencadeadas podem ser divididas em duas categorias pragmáticas:

- » respostas às situações inconvenientes para o proprietário do lote e
- » soluções de outros *donos do pedaço*.

Ambas as categorias manipulam tanto os artefatos fixos quanto os móveis. A organização resultante alardeia o **design da necessidade** ou **design apropriado**.



Este *totem* é um artifício para tornar visível o ponto de táxi. A parte inferior do poste já foi pintado de amarelo, mas ao ser caído seguindo o padrão do bairro, houve uma harmonização entre a necessidade de sinalização e a de padronização.



Os elementos além de estran-gularem a passagem na calça-da, estão alinhados com a tra-versia de pedestres. Ao serem pintados com uma mesma cor, eles se agrupam e sugerem uma unidade que deve ser con-tornada.



A sinalização horizontal não é suficientemente eficiente para evitar que a guia rebaixada se-ja respeitada. O usuário do i-móvel garante o acesso veicu-lar com as "latas de cimento" - balizadores pesados demais para serem removidos pelos in-fratores.



A caixa de concreto que servi-ria para o equipamento de con-trole semafórico ficou aberta à espera da instalação durante anos. O proprietário do lote a-chou esta solução para minimi-zar o transtorno.

Em sentido horário:
av. Nove de julho: fev./1999
r. Itacema: jan./1999
r. Cojubá: abr./1998
r. Mário Ferraz: set./2000
r. Jesuíno Arruda: fev./1999



Para saudar a primavera, e tra-tando de interferir o mínimo possível na sinalização, os co-merciantes desta rua usaram todos os postes de concreto instalados nas calçadas, como suporte de arranjos florais.

Todo objeto é concebido com intensa intencionalidade e em todo processo de elaboração de um projeto é fundamental que a relação objeto-usuário se estabeleça com qualidade. Não é criando necessidades, mas respondendo às necessidades dos usuários é que se desenha o ambiente vivido.

O habitante da cidade se relaciona com o objeto de maneira diversa quando é proprietário da coisa, mero espectador, usuário habitual, um fabricante ou seu criador - seja ele usuário individual, um grupo restrito (comunitário) ou no coletivo. Se os objetos forem congruentes com o comportamento social e o projeto não descuidar das necessidades físicas e estéticas dos usuários, os produtos serão de fácil compreensão, confortáveis, e integrados ao contexto urbano. Quanto mais o designer satisfaz as expectativas do usuário e, por sua vez, quanto mais claramente o usuário compreender as intenções do criador, mais qualificado é o design. Estética, funcionalidade e simbolismo são qualidades que contribuem na elaboração ou na escolha de um objeto desde os primórdios do Homo faber; é por isso que - segundo M. Maffesoli - o objeto é visto como *emblema*.

Produto: Tudo que é resultado do fabrico humano. Ele se opõe ao natural.

O design de um produto, principalmente no caso de produtos de maior complexidade, resulta de um trabalho em equipe. Nele participam não somente disciplinas meramente projetuais (...) mas também disciplinas não projetuais, tais como mercadologia, economia, engenharia industrial, psicologia social, etc., que influem no design final do produto (Bonsiepe, 1975: 180).

Os equipamentos ou mobiliário urbanos podem ser elementos identificadores e auxiliam na definição de território comum. Contribuem com a identidade do lugar (sinalização da Av. Paulista) ou até cidades inteiras (caixas de correio ou cabina telefônica de Londres). Suportes de iluminação pública permitem situar determinada região urbana em seu passado (*ramblas* de Barcelona), para ficar em apenas alguns exemplos da *necessidade do design* em objetos de uso público. De maneira indireta, os produtos finais visíveis das redes de serviços representam a densidade dos serviços urbanos implantados - objetos que refletem serviços coletivos de utilidade pública ligam o espaço público à economia de mercado imobiliário.

Em **Sobre Desenho Industrial**
Publicação da Escola Superior
de Desenho Industrial – Esdi.
Rio de Janeiro, 1976.

Autoria de três designers: Eduardo Barroso Neto, Thomas Kollbrunner e Fabrice Vanden Broeck respectivamente do Brasil, Chile e México (1981).

Concluindo este capítulo, citamos a proposta do designer Joaquim Redig para conceituar *design*. A consideramos como a mais completa descrição brasileira, pois trata de cercar o campo de atuação do Desenhista Industrial. Ela foi proposta visando contribuir para a regulamentação da profissão e aventar diferenciá-la das demais atividades já regulamentadas: *Design é o equacionamento simultâneo de fatores sociais, antropológicos, ecológicos, ergonômicos, tecnológicos e econômicos na concepção de elementos e sistemas materiais necessários à vida, bem-estar e cultura do Homem.*

Em publicação sobre a *Estratégia de Design para os países periféricos*, a definição foi adaptada conforme se segue:

Design	Atividades de concepção e projetos que extrapolam para outros domínios o caráter puramente industrial com o qual nasceu.
é o Equacionamento	Análise de um problema dado / aproximação metodológica. Hierarquização de um problema.
Simultâneo	Pela visão global nascida de uma ação multi e interdisciplinar.
de Fatores	Elementos condicionantes da resolução de um problema dado.
Sociais	Acesso da população aos produtos e serviços que venham de encontro às suas necessidades reais.
Antropológicos	Satisfação das necessidades primárias. Preservar a identidade cultural.
Ecológicos	Gestão dos recursos e do meio ambiente natural.
Ergonômicos	Relação entre o homem e seu ambiente físico (operativo e perceptivo).
Tecnológicos	Escolha e criação de tecnologia/processo de fabricação. Valor real de uso.
e Econômicos	Relação custo/benefício
na Concepção de	Planificação, programação, elaboração da solução ótima, gestão de alternativas.
Elementos e Sistemas	Produtos, estruturas de produtos e serviços.
Materiais	Físicos, portanto de existência palpável.
Necessários	Necessidades implícitas ou explícitas.
à Vida	Alimentação, saúde, proteção, trabalho, etc.
ao Bem-Estar	Habitação, vestimenta, infra-estrutura social, comunicações e transportes, lazer, etc.
e Cultura	Educação, informação, relações sociais, etc.
do Homem	Ser humano considerado em níveis local e universal.

Adaptação da definição de *Design* especificando a abrangência de cada um dos termos usados por Joaquim Redig (Barroso Neto, 1981: 9).

O *design*, nesse contexto, está indubitavelmente incorporado no cotidiano do mundo urbano. Cabe olhar o *design da necessidade* como um sinalizador das necessidades para um desenho urbano apropriado.

Como processo de desenho urbano, Vicente del Rio cita o caso de São Francisco onde, na década de 1970, mediante um estudo inicial da forma e da imagem existente da cidade que chegava ao plano da qualidade estética de cada quarteirão, foi realizado um inventário, que se tornou fundamento para nortear novas legislações de controle e uso do solo. *O plano foi instrumental para preservação e para encorajar a continuidade entre o novo e o velho (...) lidava com levantamentos sociológicos de percepções públicas, a equipe pode gerar um conseqüente inventário de 'princípios de desenho'. As categorias de desenho adotadas na análise e no plano foram: clareza e conveniência; harmonia e capacidade; escalas e tipologias / interesse visual / caráter / individualidade / definição do espaço; atividades; amenidades / conforto; variedades / contraste.*

Os princípios de desenho resultantes, embora em sua maioria subjetivos e concentrados em percepção visual e conforto estético, geraram base sólida para a formulação de políticas setoriais e de legislação urbanística (1990: 60). Ainda segundo del Rio, além de São Francisco, outras cidades estadunidenses e européias são exemplares em questão de Desenho Urbano pois conseguiram co-relacionar forças da economia de mercado com interesses da população.

Recentes parcerias entre o setor imobiliário, administração municipal e comunidade vêm se mostrando uma interessante ferramenta para tratamento dos espaços públicos das calçadas. Sob a denominação de *reestruturação urbana*, trata-se de uma estetização do entorno de lançamentos imobiliários para valorizar o empreendimento. *É o que acontece agora nas ruas Bandeira Paulista e Eduardo de Souza Aranha, no Itaim Bibi (...) a construtora investiu um milhão de reais na revitalização da vizinhança. Reformou imóveis comerciais próximos, plantou árvores e arrumou as calçadas. Tudo sem ônus para os proprietários e moradores.* (Veja São Paulo, 16 de out./2002: 27)

Gentilezas urbanas: nome de concurso instituído pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil / IAB de Minas Gerais. Desde 1993 tem o objetivo de identificar e incentivar as iniciativas que *'promovem o bem-estar da comunidade, aumentam a qualidade de vida dos cidadãos e tornam a cidade mais agradável, humana e delicada'* (Borges, 2002: 40).

O alcance destas cooperações ainda é tímido. Alargamento de passeios públicos, eliminação de cercas frontais e/ou entre os lotes, recuos mais generosos, iluminação pública com projeto específico para valorizar a paisagem, racionalização dos suportes verticais, transferência da fiação aérea para o subsolo, são medidas que requerem investimentos maiores. As ações de reestruturação do entorno por parte das empresas concessionárias carecem ser mais *generosas*.

Gentilezas urbanas, se gerenciadas de modo competente, poderão reunir estética com incentivos econômicos e, vontade política da administração municipal com necessidades da comunidade local.



7.0 - DIREITO AO ENTORNO DO CIDADÃO-PEDESTRE

... PARTICIPAÇÃO URBANA ESTÁ MUITO ALÉM DE DISPOSITIVOS LEGAIS OU, ATÉ MESMO, DE UM SIMPLES PROGRAMA POLÍTICO, (...) É CONSEQÜÊNCIA DE UMA GESTÃO PÚBLICA SEM RÍGIDAS HIERARQUIAS, A FIM DE PERMITIR AMPLOS CANAIS DE COMUNICAÇÃO ENTRE A POPULAÇÃO E SEUS DIRIGENTES.

LUCRÉCIA D'ALESSIO FERRARA

A cidadania, sem dúvida se aprende. É assim que ela se torna um estado de espírito, enraizado na cultura (...) Para ser mantida pelas gerações sucessivas, para ter eficácia e ser fonte de direitos, ela deve se inscrever na própria letra das leis, mediante dispositivos institucionais que assegurem a fruição das prerrogativas pactuadas e, sempre que haja recusa, o direito de reclamar e ser ouvido.

Milton Santos, 1996: 7 e 8

No entanto, a legislação brasileira é um recurso técnico, de acesso complexo, cuja compreensão, de tão intrincada, é privilégio de poucos. Além disso, é importante lembrar que, durante os 20 anos de governo militar, o debate sobre os direitos dos cidadãos foi suspenso, mesmo em suas formas mais brandas. Assim, devemos reaprender a discutir a *intervenção autônoma do Estado* (sem contribuição da sociedade); enquanto a sociedade não expresse sua vontade por meio de associações ou entidades representativas, é certo que os interesses econômicos das empresas e corporações continuarão prevalecendo sobre os interesses coletivos. Segundo Nádia Somekh, enquanto chefe do Departamento de Planejamento e Urbanismo da Universidade Mackenzie, em 1991, para os estudos do Plano Diretor foi constatado, que 70% da cidade está fora da lei. Então o primeiro passo para aprender a ser cidadão é transformar as prioridades em ação entendendo as leis, decretos e normas.

Folha de São Paulo, 04/07/99

Exercer a *cidadania ativamente* não é apenas eleger representantes, é a participação efetiva a favor das vontades de uma comunidade. *O elei-*

Milton Santos, 1996: 41

tor não é forçosamente o cidadão, pois o eleitor pode existir sem que o indivíduo realize inteiramente suas potencialidades como participante ativo e dinâmico de uma comunidade. O papel desse eleitor não-cidadão se esgota no momento do voto: sua dimensão é singular, como o é a do consumidor (...).

Como usuários da cidade de São Paulo, com esforço hercúleo, podemos fazer valer a qualidade do ambiente usado. No entanto, em cidades de países do *primeiro mundo*, o cuidado com as áreas públicas é um empenho de governantes para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Com as dificuldades financeiras da administração municipal, a atual gestão vem tratando de estabelecer parcerias com o setor privado. Tais 'sociedades' privilegiam principalmente os aspectos estéticos da organização espacial já que os técnicos e jurídicos são de grande vulto e fogem do alcance de pequenas iniciativas.

Um bom caso a ser examinado, são os postes de concreto, suportes dos cabos de transmissão e distribuição da rede elétrica. Segundo Eduardo Yázigi, *os postes representam problema desde o início, pois são os primeiros a aparecer nos loteamentos, com parte aérea e subterrânea* (2000: 271) e qualquer alteração no projeto original é onerosa. Se for necessário transferi-los para facilitar o acesso veicular a um lote, o proprietário tem que arcar com a despesa. Não é de causar estranheza que os postes fiquem incorporados à paisagem urbana e principalmente à estética das fachadas; somente grandes empreendimentos



Rua Atílio Inocenti, Nov./2001

O aluguel do poste no Brasil varia de R\$ 4 a R\$ 12 por mês. Nos EUA o valor é U\$ 3 por ano, e no Japão, U\$ 5 por ano. (Folha de São Paulo, 28/06/2001: B12)

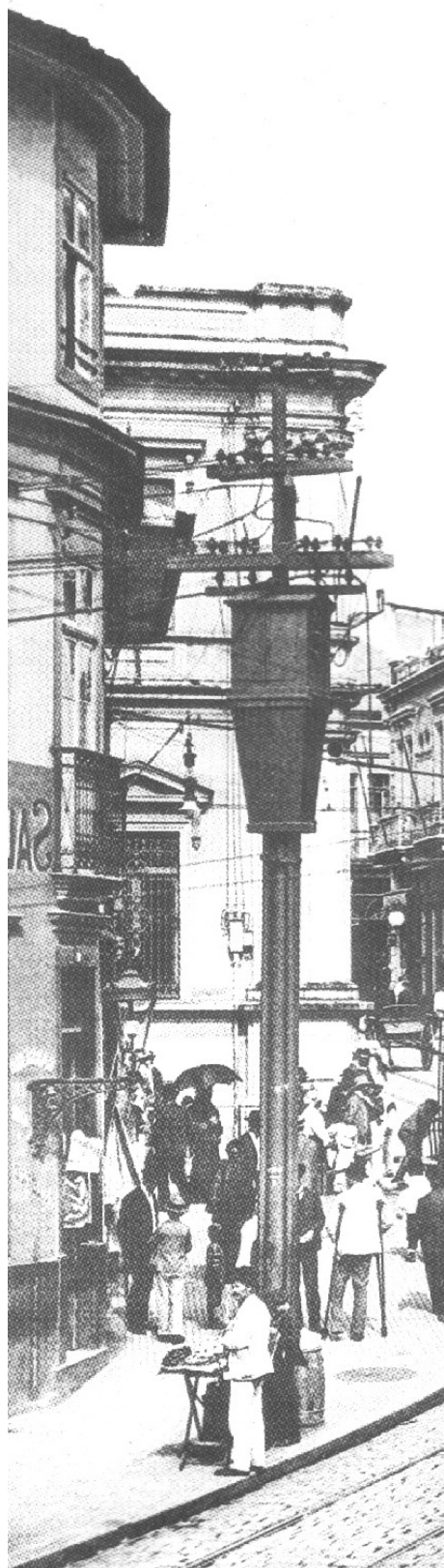
podem fazer face à transferência dos cabos para o subsolo. Das duas parcerias veiculadas pela imprensa em 2002 (ruas Bandeira Paulista e Teodoro Sampaio no Itaim Bibi e Pinheiros respectivamente) nenhuma contempla, em curto prazo, a eliminação dos postes. Isto é porque há uma questão jurídica pendente a respeito de uma taxa de uso do subsolo, cuja legalidade está sendo questionada por empresas prestadoras de serviços, que paralisa os projetos subterrâneos. Tem mais, para as empresas concessionárias de energia elétrica, *detentoras naturais do monopólio dos postes*, como a situação se configura hoje, é extremamente conveniente. Cada poste, em vez de representar despesa, é um captador de recursos já que pode ser alugado para operadoras de TV a cabo e empresas de telecomunicações.

Foto superior na rua Bandeira Paulista em jan./1999.

Foto inferior na Av. Brig. Faria Lima, out./1998.



O problema dos postes, em termos de organização do espaço do pedestre, vai muito além da sua presença quantitativa e, conseqüente comprometimento com a qualidade da paisagem urbana. Eles se tornam pólos de atração de outros elementos urbanos, formando uma faixa de serviços cerrada, essa barreira composta de equipamentos e mobiliário urbanos fixos e móveis, além de prejudicar a circulação transversal, *encurrala* o olhar do pedestre entre ela e o alinhamento das edificações, encurtando a perspectiva da paisagem urbana. A rigor, nos espaços públicos, *qualquer objeto fixo pode atuar, e de fato atua, como um ímã com respeito a determinados outros objetos móveis* (Cullen, 1974: 103), no entanto nenhum outro elemento é tão sem atrativos quanto os postes.



Intervenção do jornaleiro.
Rua Clodomiro Amazonas,
ago./2002



Proposta do proprietário do lote
Rua Lopes Neto, set./1997.

Os postes, desde que existem, se tornaram alvo de intervenções e apropriações por parte dos *donos do pedaço*. Implantados na faixa de serviço das calçadas, eles se constituíram nos principais organizadores do espaço de circulação de pedestres.

Apropriação dos ambulantes

← Fotografia extraída da “Cidade da Light: 1899-1930”

Rua Carlos de Carvalho,
jul./1999. →



Multiplique-se o exemplo dos postes por outros dois sistemas urbanos que envolvem o espaço de circulação dos pedestres: fluxo da frota automotiva (acessos, caixas de controle semafórico, sinalização horizontal, vertical e luminosa) e coleta de águas pluviais e servidas (bocas de lobo, caixas de inspeção), para mencionar somente as interfaces diretas, e se obterá uma progressão geométrica dos problemas técnicos que envolvem os equipamentos e mobiliário urbanos.

É precisamente neste *caos* que o *cidadão ativo* se manifesta mediante o *code of practice* (todos ditam sua própria lei), construindo uma cidade onde cada um resolve o seu pedaço da paisagem. *Precisamos com urgência garantir que nossas cidades e todo o país sejam administrados a bem da coletividade (...)*. A questão que se delinea é confusa, principalmente no tocante à síntese das necessidades da coletividade.

Alves, 1992: 144.

Os interesses da coletividade flutuante são, certamente, conflitantes com os da coletividade habitante. Os proprietários de bares com mesas nas calçadas e seus freqüentadores naturalmente têm outras necessidades que os transeuntes ou os moradores próximos ao estabelecimento. O empresário da *linha* de transporte coletivo, os passageiros, o proprietário do lote onde o ponto está instalado e, mais uma vez o transeunte, todos eles, por sua vez, têm anseios e prioridades diferentes quanto ao seu respectivo pedaço. O debate coletivo com a participação dos usuários é fundamental para garantir que a gestão dos serviços públicos não seja conduzida pela expressão de interesses particulares.

Yázigi, 2000: 271

Entulhamento de equipamentos e mobiliário urbanos. Esquina das ruas Bandeira Paulista com Joaquim Floriano, Mai./2002.



Demarcação de **faixa livre**, de um metro de largura, para circulação de pedestres, na calçada de um bar na rua Dr. Renato de Barros, nov./2001.

Esta é uma oportunidade apropriada para lembrar que a *calçada possui uma autoridade administrativa sui generis: quem a disciplina não tem ascendência sobre o sistema viário, produzindo boa gama de conflitos. Não há uma única coordenação para reger ambos os subsistemas*. Em *O Mundo das Calçadas*, Eduardo Yázigi dedica um capítulo aos múltiplos agentes, que intervêm no espaço das calçadas. Segundo ele, *são milhares (...) são federais, estaduais, municipais e privados, tanto de figura jurídica como física. Desse, os dois primeiros têm peso bem menor ...* (2000: 267).

A primeira regra que dificulta o ordenamento do espaço remete à distinção do público e privado. Segundo o **Guia de Serviços Públicos – Cidade de São Paulo** a *instalação e a conservação de mobiliário urbano público em ruas e praças (...) são feitas diretamente pela Prefeitura, ou através de parcerias com o setor privado* (1998: 64).

A despeito da Lei Municipal 10.508/88 prever o não bloqueio da circulação por entulhamento de mobiliário urbano, o amontoado de elementos oficialmente implantados nas calçadas, até 2001, estava sem controle eficiente.

A obrigatoriedade de *preservar uma faixa livre para o pedestre nas calçadas de, no mínimo um metro* (art. 2º inciso I da Lei 12.849/99), de tão absurda, chega a ser motivo de chacota dos estabelecimentos que têm autorização para colocar mesas nas calçadas. Até o fechamento da pesquisa, não existia nenhum cadastro unificado dos equipamentos e mobiliário instalados em

calçadas públicas de São Paulo.

A resposta dos *donos do pedaço* à falta de engenharia da administração municipal sobre os espaços públicos, entre 1995 e 2000, era ostensiva, na maioria das vias paulistanas. Incoerências recorrentes causadas por equipamentos e mobili-

As fotografias abaixo, tiradas entre 1997 e 2002, ilustram as situações oficialmente autorizadas e as iniciativas dos *donos do pedaço*.



Mensagens visuais na av. Brig. Faria Lima e na rua Tabapuã



Ocupação da calçada na rua Tenente Negrão



Microarquitetura na rua Clodomiro Amazonas

liário urbanos *oficiais* abriam espaço para abusos ou apropriações que as imitam.

À frente da Secretaria de Planejamento do Município de São Paulo, o arquiteto Jorge Wilhelm, a partir de 2001, trata de mapear o subsolo urbano. Até o presente, como se não ocupassem a mesma camada do solo, cada concessionária administrava seu material isolado dos demais, sem qualquer coordenação da gestão municipal.

Na camada superficial, em 2000 a AR-PI iniciou uma tarefa de controlar todas as bancas de jornal em situação irregular (localização, dimensão ou serviços não autorizados). O cadastro que existia era em forma de tabela, sem qualquer base cartográfica em escala adequada para o entendimento do espaço. Com a modernização do bairro fica cada vez mais difícil encontrar um muro ou cerca compatíveis com a presença de bancas de jornal e outras microarquiteturas.

Na camada aérea, a partir de 2002, a administração municipal está empenhada em manter o controle sobre mensagens visuais publicitárias.

Definição para efeitos da lei federal 10.098/2000, art.2º inciso I - **acessibilidade**: *possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.*

Nos termos da lei, a acessibilidade se estende, muito além de rampas, e outros elementos físicos.

As políticas urbanas, de um modo geral, negligenciaram a tal ponto o conforto do pedestre que foi necessário promulgar uma lei federal que garantisse a *suspensão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação* para garantir a *acessibilidade* de todas as pessoas



Rua Dr. Renato Paes de Barros, Ago., 2002

portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Os elementos existentes nos espaços públicos paulistanos se revelam obstáculos também ao usuário comum com necessidades especiais como: mães com carrinho de bebê, idosos ou crianças pequenas com limitações para andar, os que carregam compras em ambas as mãos e não conseguem passar entre dois artefatos ou aqueles que precisam transportar objetos com rodinhas. Motoristas ou passageiros de veículos tampouco obtêm espaço para abrir as portas do lado da guia.

Milton Santos, ao tratar sobre os espaços públicos típicos da vida urbana e o direito ao entorno afirma que o resultado dos agravos cometidos pelos organismos públicos é *um espaço empobrecido e que também se empobrece: material, social, política, cultural e moralmente. Diante de tantos abusos, o cidadão se torna impotente, a começar pelas distorções da representação política. A quem pode um candidato a cidadão recorrer para pedir que faça valer o seu direito ao entorno, propondo um novo corpo de leis, decretos e regulamentos, ou velando pelo cumprimento da legislação já existente mas desobedecida?*

A própria existência vivida mostra a cada qual que o espaço em que vivemos é, na realidade, um espaço sem cidadãos (1996: 48).

Por ocasião da elaboração dos Planos Diretores

Regionais do Município de São Paulo (novembro de 2002), foi realizada uma reunião pública no Distrito Itaim Bibi. A Subprefeitura de Pinheiros apresentou seu diagnóstico da região e abriu espaço para ouvir as entidades e os cidadãos sobre a proposta de elaboração do plano e suas reivindicações.

Em linhas gerais, os moradores reivindicaram da administração pública, soluções para as questões:

- » do trânsito, principalmente quanto aos veículos de transporte público de grande porte em ruas residenciais e providências para estacionamento de veículos particulares;
- » dos estabelecimentos comerciais que são pólos de atração veículos e pessoas;
- » dos ruídos excessivos produzidos por trânsito e *barzinhos*;
- » de espaços públicos para lazer, especificamente referente a dois espaços degradados (Parque do Povo e o terreno tombado da antiga sede do sítio Itaim).

Acompanhamos a reunião e verificamos que nenhum morador mencionou o espaço do pedestre como problema relevante. No entanto, ao levantamos a questão do entulhamento das calçadas o assunto foi apoiado com muito entusiasmo pela platéia da reunião.

7.1 – Acesso à legislação

http://www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/reconstruir_centro/calçadas.asp (nov./2002).

A Prefeitura de São Paulo está dando sinais de empenho na recuperação do espaço de circulação das calçadas para o uso dos pedestres informando, a quem possa interessar, os meios de combater irregularidades. Disponibiliza para os usuários da internet uma página com um guia onde podem encontrar as principais informações de como cuidar das calçadas.

Dirigido aos *moradores, dirigentes de associações, comerciantes, síndicos, locatários e proprietários de imóveis, dos distritos da Bela Vista, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Consolação, Liberdade, Pari, República, Santa Cecília e Sé*, mediante o programa *Reconstruindo as calçadas do Centro*, a AR-Sé objetiva compartilhar os cuidados das calçadas com a sociedade. No que tange ao Mobiliário Urbano, *calçada boa é a que (...) não asfixia nenhuma árvore e nem dificulta o trânsito das pessoas com problemas de locomoção, de cadeiras de rodas ou carrinhos de bebê. Calçada correta é calçada limpa, sem pintura, sem placas, cavaletes, tabuleiros, mesas, cadeiras ou quaisquer obstáculos que impeçam a grande maioria da população de exercer o simples direito de andar* (ibidem).

Sobre os objetos que eventualmente podem se transformar em obstáculos, a mesma página eletrônica informa: *qualquer objeto precisa de au-*

torização da Prefeitura para ser colocado sobre a calçada. Mesmo as caixas de correio, os telefones públicos; os abrigos de ônibus; as placas de sinalização e outras peças do mobiliário urbano têm regulamentação específica. Nunca coloque vasos ou floreiras, lixeiras, mesas de bar, bancos ou cadeiras; placas ou cavaletes sem autorização!

As condições para a instalação do mobiliário, tratadas pela Lei nº 12.849/99, são:

A Lei Federal 10.098 que foi promulgada em dezembro de 2000 determina que a urbanização e os espaços públicos sejam concebidos e executados de forma a torna-los acessíveis para as pessoas de deficiência ou com mobilidade reduzida (cap.II Art. 3º). Mais adiante recomenda que sejam observados os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT

- 1. Obter autorização da Administração Regional.*
- 2. Não obstruir o acesso a entradas e saídas de locais públicos ou privados;*
- 3. Preservar nas calçadas uma faixa livre de, no mínimo, 1 (um) metro para o pedestre. A Comissão Permanente de Acessibilidade recomenda 1,20 (um metro e vinte) para garantir o conforto das pessoas portadoras de deficiência.*

Autorização

Faça a sua parte: solicite autorização e siga as instruções da Prefeitura. O não atendimento destas condições acarreta em uma multa de 1,5 UFM por equipamento, segundo a Lei (Municipal) nº 10.508/88.

Além das duas leis já mencionadas, o *site* ainda cita o Decreto nº 27.505/88 que regulamenta a Lei nº 10.508/88 e a norma NBR 9050/94 da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. O que a AR-Sé almeja é uma sociedade atuante, consciente de seus deveres e direitos, uma comunidade que, para começar, se empe-

nhe em ter acesso a lugares e informações, defendendo a qualidade do seu entorno como transeunte ou como morador. Em outras palavras, inicia a população nos processos de decisão, planejamento e gestão.

Arrolar a legislação pertinente ao assunto é abrir as portas do intrincado universo que tornou visualmente caótico o espaço onde os elementos estão instalados. O objetivo é demonstrar que não é por falta de legislação que o entorno do pedestre se configura como é. Se, desde 1988, há legislação específica que dispõe sobre a centralização das autorizações para instalar objetos em vias públicas, trata-se somente de fazer cumprir o que está determinado.

A administração do *parque* de objetos de uso público instalados em calçadas do Município de São Paulo está distribuída entre dezenas de Secretarias Municipais e Empresas dos Setores Públicos e Privado. O Decreto nº 39.982/2000 que regulamenta a Lei nº 12.849/99, *institui o Programa de Gestão e de Ordenação dos Elementos de Mobiliário Urbano e Microarquitetura nos espaços públicos, compreendendo ações coordenadas pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, contando com a participação das secretarias e empresas municipais e de empresas concessionárias de serviços públicos* (art. 1º). O mesmo dispositivo legal, no artigo 5º, determina que *o processo de operacionalização do Programa de Gestão e Ordenação dos Elementos de Mobiliário Urbano e de Microarquitetura será realizado por Grupo de Trabalho Intersecretarial*

– *GTI, coordenado pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, o qual terá a seguinte composição:*

- . *Secretaria dos Negócios Jurídicos – SJ;*
- . *Secretaria Municipal de Planejamento – SEMPLA;*
- . *Secretaria de Vias Públicas – SVP;*
- . *Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;*
- . *Secretaria Municipal de Transportes – SMT;*
- . *Secretaria da habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB;*
- . *Secretaria das Administrações Regionais – SAR;*
- . *Secretaria Municipal de Abastecimento – SEMAB;*
- . *Secretaria de Serviços e Obras – SSO;*
- . *Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação – SEME;*
- . *Secretaria Municipal de Cultura – SMC;*
- . *Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;*
- . *São Paulo Transporte S/A – SP/Trans;*
- . *Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.*

É relevante assinalar a ausência de representação da sociedade civil, das empresas concessionárias de serviços públicos (telefonia, energia elétrica, correio, coleta de lixo, iluminação pública, entre tantos outros), vendedores ambulantes, restaurantes e bares, jornaleiros, motoristas de táxi – e todas as demais corporações que instalam equipamentos ou mobiliário no espaço dos pedestres.

O Decreto acima citado é de 21 de outubro de 2000. Em 13 de setembro de 2002, menos de dois anos depois, foi promulgada a Lei nº 13.430 que institui o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo. Ela é muito mais abrangente e se sobrepõe à anterior.

Um exemplo dessa afirmação é a ementa do Decreto 22.088/86 que *dispõe sobre revogação do Decr. 22.059/86, e restaura, em todos os seus termos e efeitos o Decr. 17471/81.*

A legislação e normalização de elementos instalados em calçadas são específicas e não genéricas. Outrossim, ao longo das diversas administrações, as atribuições de competência e outras disposições que se referem aos equipamentos e/ou mobiliário urbanos implantados em calçadas foram tantas vezes alteradas que, compreender e atender as regras, ficou extremamente difícil.

A Secretaria dos Negócios Jurídicos do Município de São Paulo editou em 27 de fevereiro de 1988 um Suplemento Especial do Diário Oficial do Município contendo uma coletânea de posturas municipais referentes ao assunto *preservação e limpeza dos logradouros públicos*. A publicação declaradamente se destina facilitar à população o acesso a legislação.

O próprio Prefeito Jânio Quadros - cuja administração assumiu a limpeza pública como um dos seus objetivos primordiais - declara na abertura do suplemento que *a legislação pertinente ao assunto (...) é vasta e esparsa. Conhecer-la se transforma em árdua tarefa para o munícipe*. Ainda que muito restrito ao círculo daqueles que têm familiaridade com a publicação oficial do município, pode ser considerado como um esforço para a democratização do acesso às informações. A coletânea leva em conta apenas os assuntos relativos à preservação e limpeza, mesmo assim contribui com informações que, até hoje, podem ser aplicadas aos objetos de estudo deste trabalho.

7.2 - Disposições legais e normativas

A coleta da legislação se restringiu às posturas municipais sobre elementos *fixos* do entorno do pedestre e àqueles *móveis* que têm permissão para ocupar diariamente o espaço físico das calçadas. Foram selecionados os dispositivos legais sobre aspectos físicos dos serviços urbanos quanto à: implantação, manutenção, limpeza, quantidade e qualidade além daqueles que determinam as competências sobre os serviços.

Foram excluídas as normas sobre feiras livres e festejos promovidos em ocasiões especiais (exemplo: carnaval, comemorativos, temáticos, sociais) por se tratar de eventos esporádicos. Tampouco foram incluídos os que tratam exclusivamente de questões de ordem fiscal, reserva de verba e/ou penalidades.

Para ilustrar a dificuldade de esgotar um assunto apenas com as ferramentas oferecidas ao município, citamos a Lei nº 7.329/69 que faz referência a *pontos de estacionamento de táxi* que, por extensão, tem correlação com o mobiliário urbano *Abrigo para Ponto de Táxi*. Segundo o Cadastro de Leis Municipais – CADLEM, ao longo de seus 33 anos de vigência, esta lei foi alterada por outras 16 leis e 48 decretos, além de 19 portarias e ainda há 21 projetos de lei com outras propostas.

O resultado da busca por assunto foi estarrecedor, vale a pena citar alguns números.

Assuntos pesquisados	Número de ocorrências
Árvores calçada e Árvores passeio público	04
Ambulante	441
Anúncio + Publicidade + Out-door	33+1.055+9
Banca jornal	05
Caixa eletrônica	04
Calçadas	69
Empr. bras. de Correio e Telegr.	10
Equipamento urbano	64
Equipamento Subterrâneo	05
Floreira	08
Iluminação pública	107
Jardineira	71
Lixeira (s) + Cestos lixo	33+17
Mesas passeio	31
Mobiliário urbano	83

Assuntos pesquisados	Número de ocorrências
Paisagem urbana	266
Passeio público	38
Pedestre	155
Ponto de ônibus	16
Ponto de táxi	20
Postes	23
Protetor de árvore	02
Relógio	26
Sinalização	256
Telefone público + "Cabines" telefônicas	06+08
Vegetação e Abrigos passageiros transporte coletivo	não foi encontrada nenhuma ocorrência

O quadro retrata a quantidade de ocorrências encontradas na busca por assuntos correlatos a Mobiliário e Equipamentos Urbanos no CADLEM.

No anexo estão arrolados os **Decretos** e **Leis** coletados em busca realizada no Cadastro de Leis Municipais – CADLEM (www.prodiam.sp.gov.br/cadlem) em junho de 2001. Os objetos dos dispositivos foram selecionados analisando-se suas ementas. No entanto o trabalho foi dificultado visto que as informações contidas nas mesmas são extremamente sucintas. Em decor-

rência desta dificuldade os assuntos, provavelmente, não foram totalmente esgotados.

Na relação estão incluídos apenas as Leis e os Decretos encontrados na busca, deixando de lado Atos, Ordens Internas, Portarias, Publicações e Projetos de Lei que também constam no CAD-LEM. Uma vez constatado interesse no dispositivo, foi verificado se ele não havia sido integralmente revogado por algum outro posteriormente editado. Conforme já foi citado, a busca levantou vários casos de decretos que foram revogados e, mais adiante, restaurados. Assim, o caráter efêmero das disposições torna a relação obsoleta a partir do fechamento da busca. Diante destes fatos, fica recomendada uma consulta à **Secretaria dos Negócios Jurídicos do Município de São Paulo** para complementação e atualização dos assuntos de interesses específicos.

Outras leis que contribuem com aportes significativos para a organização do espaço público:

Lei Muncip. nº 7.670/71 – criação EMURB;

Lei Muncip. nº 7.688/71 – PDDI Plano Diretor;

Lei Muncip. nº 10.676/88 – Plano Diretor;

Lei Muncip. nº 11.228/92 – Código de Obras e Edificações.

Lei Federal nº 9.605/98 – que considera pichação crime ambiental;

Lei Federal nº 10.098/00 – garante a acessibilidade para deficientes físicos;

Lei Federal nº 10.257/01 – o Estatuto das Cidades, cria regras para as políticas urbanas;

Lei Municip. nº 13.430/02 - Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo.

Os dispositivos legais que regulam as Operações e Requalificações Urbanas refletem a vontade política de *implementar ações que assegurem melhores condições ambientais à população e de promover a ordenação da paisagem urbana* (segundo Considerações do Decreto nº 38.505/99).

Eles relevam o papel dos equipamentos e mobiliário urbanos por tanto – mesmo tendo em vista que se referem a regiões específicas e são foco de interesses urbanísticos / econômicos pontuais, relacionamos aquelas que apareceram no decorrer da pesquisa:

Lei Muncip. nº 11732/95 – Operação Urbana Faria Lima

Lei Muncip. nº 12349/97 – Operação Urbana Centro

Lei Muncip. nº 12350/97 – Requalificação Urbana - Centro

Decr.Muncip. nº 35505/99 – Requalificação Urbana – Probexiga

É fundamental acrescentar a este quadro um decreto que vem causando muita polemica entre a Administração Municipal e as entidades de direito público e privado responsáveis por equipamentos urbanos: o **D-38.139/99** que onera o uso das vias públicas. Como o valor da contribuição mensal estende-se do subsolo ao espaço aéreo, citar o decreto ajuda a esclarecer o que Gilberto Dimenstein chamou de *Guerra dos postes*.

O **D-38.139/99** também determina sobre os *projetos de implantação, instalação e passagem de equipamentos urbanos nas vias públicas, inclusive espaço aéreo e subsolo* (art. 2º) cuja permissão de uso dependerá de aprovação prévia do Departamento de Controle de Uso de Vias Públicas – CONVIAS.

Além da legislação federal, estadual e municipal, grande arsenal de normas da Associação Brasi-

leira de Normas Técnicas – ABNT fazem prescrições para otimizar a ordem em um determinado sistema. Os Comitês de Normalização da associação têm atribuições de aceitar ou adaptar Normas Internacionais. A seguir algumas normas genéricas que ditam determinações com vistas aos Equipamentos e Mobiliário Urbanos:

NBR-09283/1986 – Mobiliário urbano

NBR-09284/1986 – Equipamento urbano

NBR-12255/1990 – Execução e utilização de passeios públicos

NBR-12980/1993 – Lixo (coleta, varrição e acondicionamento)

NBR-09050/1994 – Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências

NBR-13296/1995 – Uso do solo urbano

Por último, mas não por isso de menor relevância para a organização dos Equipamentos e Mobiliário urbanos, devem ser consideradas as Normas Técnicas Internas de cada empresa. Elas definem as propriedades físicas e estéticas do equipamento, criam regras para sua instalação e manutenção. Tais normas internas são compiladas em Manuais de maior ou menor grau de complexidade que estão disponíveis nas bibliotecas das empresas, mas nem todas permitem a consulta.

É certo que a construção de uma cidade requer a observação de regras e normas, porém seu cumprimento não deve embotar a qualidade do espaço urbano. Normas devem **contribuir para nortear** as decisões do que é mais conveniente para uma comunidade e não permitir que inte-

resses dos diversos setores envolvidos fragmentem a fluidez do espaço público. Entendemos que um destes setores é o privado não institucionalizado. Para o sociólogo Roberto da Matta a rua não é simplesmente um espaço geográfico – em regiões da cidade predominantemente residenciais prevalece o chamado *englobamento*. *Diante de certos problemas e relações, preferimos 'englobar a rua na casa' ...* (1997:17). De um lado a rua como *universo implacável das leis impessoais* do outro lado a casa *com suas relações calorosas, com sua humanidade e seu sentido da pessoa feita de carne e osso* (op.cit., 26). Se entre as duas entidades criarmos um elo de compromisso, os benefícios indubitavelmente reverteriam para o usuário da cidade.

Segundo o **Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro**, *as inovações no uso e desenho do mobiliário urbano introduzidas desde o século XIX até nossos dias refletem os avanços tecnológicos e as modificações no perfil de consumo da população* (grifo nosso). *O ritmo das mudanças exige a revisão constante do aparelhamento do mobiliário urbano* (1996:12).

O Rio de Janeiro tem por tradição grande desvelo com sua paisagem urbana. Na cidade está sediado o Instituto Brasileiro de Administração Municipal / IBAM que *se dedica há mais de quarenta anos ao aperfeiçoamento dos governos municipais e suas relações com a sociedade civil*. Entre outros assuntos de interesse para a organização do espaço público, recomenda uma car-

<http://www.ibam.org.br> - Acessado em 28/01/2001.

tografia municipal única, a ser utilizada por todas as áreas da Prefeitura e pelas concessionárias de Serviços Públicos.

Para modernizar-se, o serviço público está cada vez mais próximo de modelos de gestão empresarial. Fala-se em gerentes de cidade e não em administradores municipais.

Podemos distinguir seis situações básicas a serem consideradas tanto por administradores públicos quanto por gestores de equipamentos e mobiliário urbanos: infra-estrutura física, entorno, design, operação, legislação e normas.

- » Por infra-estrutura física entendemos a localização no terreno urbano seja subterrânea, aérea ou na superfície.
- » O entorno, neste trabalho, é considerado o espaço já configurado no qual o objeto está inserido.
- » Design é materialização da intenção do serviço em objetos de forma, cor e material adequados para tal.
- » Operação é a tecnologia necessária para que o serviço *funcione*.
- » A legislação regulamenta a competência de domínio e as características no que se refere as formas de distribuição e consumo dos serviços.
- » As normas, sejam elas funcionais, estéticas ou éticas, constituem um grupo aparte que permeia tanto aspectos técnicos quanto sociais.

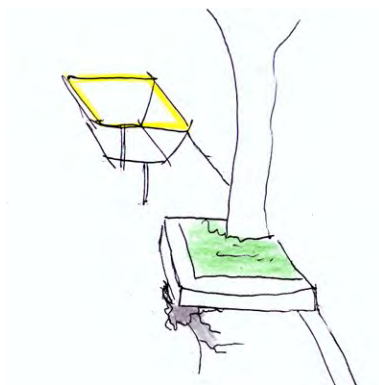
Os problemas que interferem na qualidade visual da paisagem, atualmente, são analisados e avaliados pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - CPPU que encaminha seu parecer aos órgãos municipais. Abrigos de ponto de ônibus, bancas de jornal, placas que identificam os logradouros, lixeiras para pedestres, são alguns exemplos de mobiliário urbano que, aliados ao valor utilitário explícito, servem de suporte para mensagens publicitárias e foram recomendados pela CPPU.

O acesso visual do cidadão-pedestre ao seu entorno passa por, no mínimo, três estágios:

- » Identificação dos locais a serem acessados;
- » Características percebidas do entorno que se ajustam às preferências pessoais ou entram em conflito com os usuários do local, causando imagens positivas ou negativas;
- » Entendimento das atribuições de domínio e/ou apropriações do espaço pelo usuário.

Criar *acessibilidade universal* não é uma questão meramente normativa, envolve a comunidade local, gerenciamento de custos e design.

Entendemos que, existindo um órgão ao qual compete emitir parecer sobre a questão da *poluição visual*, tomar ciência da percepção visual do cidadão-pedestre sobre seu entorno, possa contribuir com o Desenho Urbano.



8.0 - LEVANTAMENTO PERCEPTIVO DO PEDESTRE NO ITAIM BIBI

O FATO DE TERMOS DE UM LADO A AVENIDA E DO OUTRO UM GRANDE MURO FAZ COM QUE ESTE LUGAR NÃO SEJA DE NINGUEM E, MAIS UMA VEZ, A SUJEIRA SE ACUMULA E O PEDESTRE DEVE CAMINHAR COM OS OLHOS PARA O CHÃO. LOGO SE QUER PASSAR O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL.

VISITANTE DO ITAIM BIBI EM 2001

Em São Paulo nenhum dos planos urbanísticos privilegiou os pedestres no sentido do dimensionamento das calçadas. A falta de generosidade dos espaços públicos pode ser observada em fotografias do início do século 20 que mostram os pedestres dividindo o leito carroçável com bondes e coches. Hoje, novos usos e índices de ocupação do solo continuam fazendo pouco caso do conforto de pedestres.

Fotografia extraída de *Cidade da Light: 1899-1930*.



A Prefeitura do Rio de Janeiro, preocupada que aspectos funcionais viessem descaracterizar o desenho urbano, em 1996 publica o *Manual para Implantação de Mobiliário Urbano*. Nele se especifica claramente a necessidade de considerar a situação real do entorno quanto ao uso e configuração. À Prefeitura cabe evitar as interferências indesejáveis entre os diferentes elementos e entre estes e o entorno (p. 15).

Hoje, em São Paulo, cada agente é responsável por inserir seu próprio artefato ou serviço e realizam dispendiosos levantamentos que são necessários para a implantação do projeto. Na es-

teira deste modelo administrativo, era de se prever que cada concessionária resolvesse estritamente os aspectos técnicos do objeto e da infraestrutura, sem dar soluções para as *interferências indesejáveis* que vierem causar.

O resultado é conhecido de todos que se locomovem, atentamente, a pé em São Paulo. Informar quantidades de elementos visíveis e avaliar a qualidade do entorno são os objetivos básicos do levantamento perceptivo. Tomamos emprestadas as experiências realizadas sobre *percepção ambiental* que analisaram as observações de alguns grupos de indivíduos selecionados (coletânea de estudos organizada por Vicente del Rio que relatam experiências brasileiras sobre percepção ambiental).

Pretendemos disponibilizar os dados coletados como diagnóstico sensível da situação existente no entorno da *nova* Av. Brig. Faria Lima, capaz de justificar a necessidade de uma requalificação do espaço público destinado ao pedestre.

Três questões nortearam o levantamento perceptivo realizado:

- » Em que medida equipamentos e mobiliário urbanos são elementos significativos na paisagem de pedestres.
- » Como é percebida a qualidade do lugar por um visitante já que ele, mais que o frequentador habitual ou morador, a entende objetivamente.
- » Desenvolver no estudante de arquitetura e urbanismo um olhar sensível como usuário da cidade que ele irá projetar.

A frequência de uso, hábito, cultura, idade, desembaraço físico e social, entre muitos outros fatores afetam nossa percepção do espaço e os objetos que ele contém. No modo de ver de James Hillman em **Cidade & Alma** *as cidades são ruas, avenidas de troca e comércio, o aglomerado físico de pessoas, uma multidão caminhando, nas calçadas movidas por curiosidade, surpresa, pela possibilidade do encontro, a vida humana não acima da confusão, mas no meio dela. A vitalidade das cidades depende do caminhar* (1993: 56). Para quem se desloca em algum veículo, a velocidade provoca um achatamento da paisagem como se fosse um filme, no qual não temos nenhum papel, somos meros espectadores. É a proximidade com os detalhes que nos faz atores, cúmplices, parceiros da cidade. Se a **velocidade** do deslocamento é uma variante importante na percepção do espaço, outro fator relevante é o **motivo** do andar, ou do não andar.

Mensurar a percepção de um morador ou frequentador assíduo de um determinado local deve avaliar, em primeira instância, se os deslocamentos são realizados junto com outras pessoas, carrinho de bebê ou com uma pessoa idosa e, principalmente os horários (ensolarado/chuvoso, dia/noite). Se o objetivo é o próprio caminhar ou é um mero ir e vir de um lugar a outro, qual é o tempo que esse indivíduo está na condição de pedestre, quantas vezes faz o mesmo trajeto, quais as distâncias percorridas habitualmente, são algumas das variantes que alteram a percepção.

Uma vertente da pesquisa poderia ter focado o ponto de vista do habitante local e sua vontade (ou a falta dele) de resolver o que acontece na frente de sua porta ou no seu bairro.

O resultado nos pareceu previsível e o caminho praticamente traçado pelo exemplo do tradicional bairro Higienópolis onde a Associação de Amigos do Bairro teve uma participação ativa na negociação da construção de um Shopping Center, manutenção da Praça Buenos Aires, retirada de totens publicitários entre outras ações menos divulgadas pelos meios de comunicação. O reverso da medalha é que, o excesso de comprometimento pessoal com o *lugar*, pode transformar a cidade em um punhado de territórios fracionados rivalizando uns com outros de um modo pouco saudável. As diferenças de percepção do usuário de Higienópolis (habitante comprometido com a qualidade do *seu* bairro) e de um usuário temporário do Itaim Bibi serão óbvias.

Uma outra opção de pesquisa para fundamentar este trabalho, teria sido um cuidadoso levantamento dos elementos implantadas nas ruas, avenidas, espaços públicos usados por pedestres, mas os resultados não evidenciariam o que é significativo para ele. Em 1979 foi publicada, em língua espanhola, a Tese que o professor de geografia Antoine S. Bailly defendeu em Paris. Segundo ele, na década de 1960, grande quantidade de cientistas sociais sentiu a *imperiosa necessidade de insistir nos sistemas de significação em escala individual*, portanto, este período pode ser considerado como sendo o início da **Geografia da percepção** (1979:311). Ao final da

obra, uma extensa bibliografia sobre *percepção do entorno* oferece amplo panorama das publicações até aquela data e que, são referências para os estudiosos até hoje.

Segundo Bailly, as técnicas de amostragem oscilam entre duas possibilidades: poucos indivíduos, porém bem definidos ou, do outro lado, uma grande quantidade de pesquisados que representaria melhor a população e suas características. A utilização do primeiro método é arriscada, já que oferece um *pálido* reflexo da realidade; enquanto a segunda possibilidade supõe tal quantidade de entrevistas, que seria irrealizável (1997: 193).

Denominamos de **levantamento** o estudo realizado – para ser considerada uma pesquisa, haveria necessidade de um investimento no sentido de selecionar indivíduos representativos da sociedade que frequenta o local.

Descobrir quais elementos do entorno e em quê medida são significativos para usuários do *pedaço* demanda, do indivíduo pesquisado, um tempo considerável e, principalmente, boa vontade. Em aproximações informais, não observamos tal disposição do pedestre frequentador do bairro assim, as informações foram coletadas mediante um *levantamento perceptivo* realizado por estudantes de Curso de Arquitetura e Urbanismo.

Dois grupos de jovens, os *agentes perceptores*, visitaram o Itaim em duas datas, nos mesmos locais. Eles foram colocados na condição de pedestres e tiveram liberdade para registrar suas percepções multi-sensoriais, porém, conforme ficou evidente ao término do levantamento, sem induzir o uso de outros sentidos, lideraram as visuais.

8.1 - Procedimento

(...) ver um objeto é sempre fazer uma abstração, pois ver consiste na captação dos rasgos estruturais mais que em registro indiscriminado dos detalhes. Quais rasgos se captem dependerá do observador, mas também da situação estimulante total (Arnheim: 65).

O levantamento perceptivo tratou de conhecer a percepção do cidadão, **não freqüentador** do local, ao contemplar a situação do jeito que ela se configura para o pedestre da cidade. Captar o *olhar estrangeiro* (daquele que não pertence a aquele lugar) não de um pedestre qualquer, mas de um grupo muito especial composto por jovens que, em potencial serão futuros modeladores do espaço urbano: os estudantes de Arquitetura e Urbanismo. A utilização deste seletivo grupo permitiu o emprego de uma linguagem de expressão particular, própria do curso – o desenho; o desenho rapidamente sintetiza e traduz o objeto percebido.

Segundo Claire Selltiz, *qualquer que seja o objetivo do estudo, o pesquisador enfrenta quatro questões amplas: (1) O que deve ser observado? (2) Como registrar as observações? (3) Que processos devem ser usados para tentar garantir a exatidão da observação? (4) Que relação deve existir entre o observador e o observado, e como é possível estabelecer tal relação (1974: 230).*

Assim sendo, respondemos às questões na esfera do nosso objeto de estudo:

1. Intuindo uma capacidade de recortar características do entorno que se ajustem às preferências pessoais ou entrem em conflito causando

Podemos considerar com cultura constante um grupo de pessoas que compartilham um conjunto de valores, crenças e possuem regras e costumes que não são conflitantes.

imagens positivas ou negativas, iniciamos com as percepções ambientais de uma amostragem de indivíduos culturalmente constantes e quantificamos os elementos recortados do entorno.

2. A situação foi registrada mediante fotografias, desenhos rápidos e uma qualificação verbal.

3. O estudo de caso no Itaim Bibi deveria considerar representantes das diversas camadas sociais e culturais selecionados entre residentes, usuários ou visitantes e não apenas restringir-se à análise das percepções de um grupo de indivíduos. Entretanto, por falta de outros métodos que estudem a inserção de objetos em seu meio na área do *design* e, caso a estratégia se comprove eficiente, o mesmo perfil de agentes perceptores poderá estender o levantamento a outras regiões da cidade. Atuando deste modo, obter-se-á um amplo panorama pintado com a paleta de um grupo homogêneo.

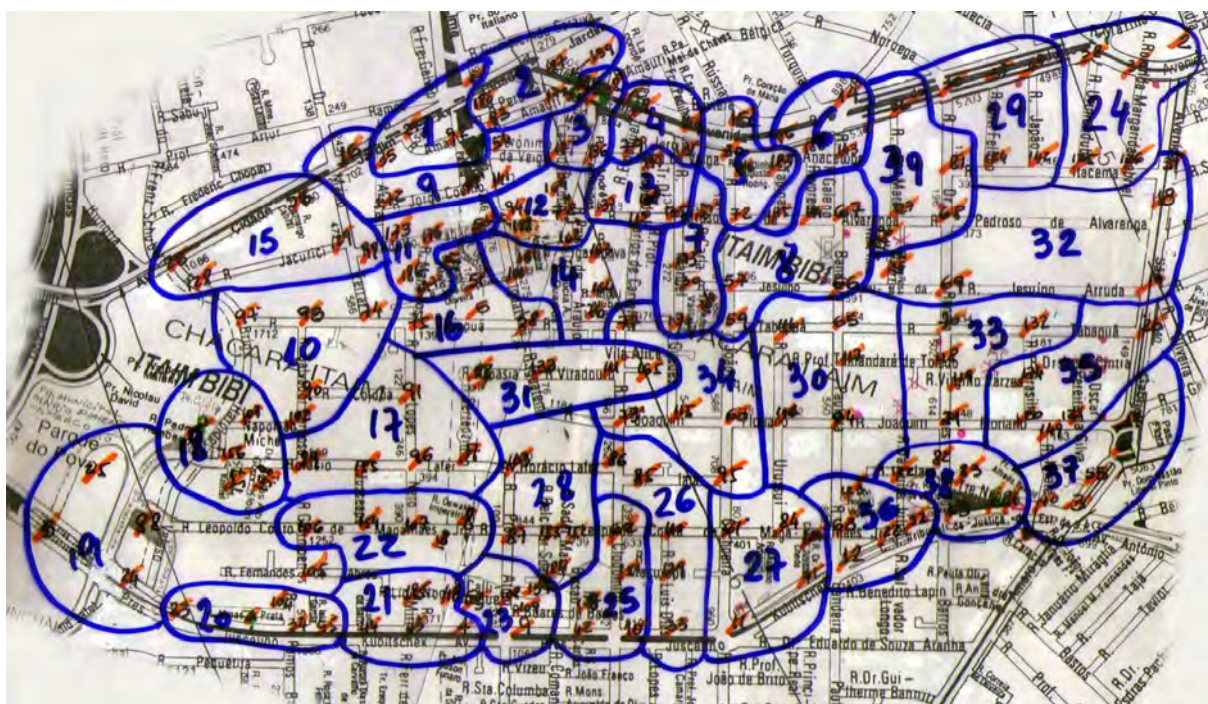
4. Indivíduos residentes habituados com a paisagem e com os percursos possuem visões distintas de visitantes daquele lugar. A percepção da *situação* se dá através de filtros culturais, temporais e afetivos que lhe conferem atributos próprios. Já as *ações* desencadeadas em relação à situação percebida são, fundamentalmente, regidas pelo grau de afetividade com o local. A estratégia desenvolvida para compreender a situação no Bairro Itaim Bibi levou em conta os olhares de um grupo de pessoas que não frequentam esse *pedaço* paulistano.

Para operacionalizar a pesquisa, o bairro foi dividido em 39 "lotes" visitados por quatro turmas diferentes: as turmas 'A' e 'B' fizeram a visita no mês de agosto de 2000 e as turmas 'C' e 'D' em março de 2001. As turmas 'A' - 'C' e as turmas 'B' - 'D' percorreram, respectivamente, os mesmos *lotes*. Assim, todas as áreas foram visitadas nas duas datas.

Cada *cluster* (ou *lote*) foi visitado por um número variável de estudantes, dependendo da quantidade deles que estava disponível no único dia definido para o levantamento. Os grupos oscilaram entre dois e três componentes.

Houve um cuidado especial em permitir, sempre que fosse possível, que cada grupo tivesse acesso tanto às avenidas de grande movimento quanto a calmas ruas residenciais.

"Loteamento" do bairro Itaim Bibi para o levantamento perceptivo.



Visando garantir a simultaneidade do levantamento e que ele fosse, de fato, realizando na condição de pedestre e do seu ponto de vista, os estudantes foram levados ao local e buscados de ônibus. O tempo reservado para o trabalho foi, no máximo, três horas. Em um mapa definiu-se a área que devia ser percorrida, mas não foi estipulado o trajeto.

Solicitou-se que o levantamento do local tivesse duas abordagens: a primeira deveria ser subjetiva e a segunda objetiva. O envolvimento dos estudantes com a primeira etapa prejudicou a segunda, por tanto, deixamos de elaborar conclusões sobre tais informações, salvo o que diz respeito a semáforos.

O dado objetivo quanto à existência do equipamento foi cruzado com os registros subjetivos. Mais adiante mostraremos que as incomodas caixas de controle semaforico instaladas em esquinas, são **visualmente ignoradas**.

O levantamento perceptivo foi segmentado em duas situações diversas. Foram isolados os aspectos do entorno registrados em:

- » locais de **escolha espontânea** e
- » locais por nós **predeterminados** em todas as intersecções das ruas do Itaim Bibi (entroncamentos, cruzamentos e praças).

Intersecções de ruas são *pontos estratégicos* para pessoas em movimento. São lugares onde se decide o rumo a ser tomado em um percurso. Ao todo foram predeterminados 197 locais sendo 9 praças, 46 cruzamentos e 142 entroncamentos.

Lynch, 1997: 109.

Optou-se por não selecionar amostras da população nem das intersecções de ruas por dois motivos:

- » inexistem locais que, a priori, possam caracterizar padrões do Bairro em termos de circulação de pessoas;
- » rápidas alterações de ocupação do solo e uso dos imóveis tornam os dados efêmeros.

Entre agosto de 2000 e março de 2001 espaços ocupados por Vilas e residências unifamiliares foram ocupados por obras de futuros edifícios comerciais. Também um supermercado usado como referência do *lugar* há cerca de trinta anos e que era um pólo de atração de pedestres foi demolido. Os tapumes da nova obra obrigavam os transeuntes desviar do local durante meses.

Exemplo cabal que o supermercado era referência visual local é o fato dos estudantes que realizaram o levantamento em 2000 registrarem a publicidade e a fachada do estabelecimento. Em contrapartida, aqueles que foram em 2001 ignoraram a obra e a placa contendo a marca da empresa.

8.2 - Agentes perceptores

As muitas maneiras de pedestres se relacionarem com seu espaço, levou mensurar apenas as percepções de um grupo de indivíduos muito específicos. Como agentes perceptores, nos valemos de estudantes do 2º ano do curso de arquitetura da Universidade São Judas. As percepções decorrentes das sensações deveriam superar o simples registro dos estímulos externos (registros que foram utilizados como base para este trabalho). Ao levantar a situação de um determinado lugar público tivemos o intuito de sensibilizar o estudante do Curso de Arquitetura e Urbanismo para que, em futuros projetos, canalize suas percepções incrementando a qualidade de vida do cidadão na condição de pedestre. *A Arquitetura vai além do abrigo das necessidades e atividades (...) devendo desenvolver no homem um sentido afetivo em relação ao "locus" e ao "topos" (Okamoto, 1996:14).*

(...) ver um objeto é sempre fazer uma abstração, pois ver consiste na captação dos rasgos estruturais mais que em registro indiscriminado dos detalhes. Quais rasgos se captem dependerá do observador, mas também da situação estimulante total (Arnheim: 65).

Para não ser influenciado por experiências anteriormente vivenciadas, foi importante que o grupo tivesse o mínimo de contato com o local. A Universidade São Judas está localizada no Bairro da Mooca em São Paulo e, efetivamente, dentre todos os estudantes apenas cinco tinham algum vínculo com o Itaim Bibi (quatro circulavam habitualmente por algumas ruas, uma vez que tra-

balhavam ou freqüentavam o bairro e um havia morado lá).

Testamos o *mapa mental* com os estudantes uma semana após a visita. Solicitamos que desenhasssem o que lembravam do caminho percorrido e ficamos decepcionados com os resultados: sem consultar os registros gráficos, poucas referências haviam sido fixadas. Concluímos que para tais mapas serem significativos como imagens mentais, os visitantes deviam ter realizado o percurso espontaneamente, mais de uma vez e não devíamos ter permitido que os elementos notados fossem registrados durante o percurso. Quando consentimos que as fotografias e desenhos fossem consultados, os mapas resultantes foram bem mais esclarecedores. À experiência do olhar e do caminhar somaram-se ao registro gráfico que já isolara o elemento tornando-o visível. Com os desenhos e fotos a mão, os elementos percebidos ajudaram a recordar sua localização, direções dos percursos, sons, odores e até nome de logradouros.

Apesar desta riqueza de percepções os mapas nada acrescentaram aos elementos já registrados com outra técnica, portanto foram descartados como material de análise das referências visuais.

8.3 - Linguagens de expressão da percepção

Na evolução da linguagem, a representação gráfica precede a escrita e se configura instrumento técnico eficiente no registro da realidade observada. O desenho pode ser executado rapidamente sem a censura de ser uma “boa” ou “má” representação do que foi visto. Mapas, plantas, perspectivas permitem abstrair objetos de seu entorno recriando as situações como elas foram percebidas no local. Tal procedimento implica em certa familiaridade com a linguagem do desenho, caso contrário o verbo ainda é um meio de expressão mais eficiente. Manfredo Massironi afirma que *a eficácia do desenho linear pode dizer-nos algo sobre os modos como percebemos e codificamos o próprio mundo* (1982: 34).

Kevin Lynch recomenda como uma das técnicas de pesquisa da percepção ambiental o desenho rápido de um mapa da área em questão, mostrando suas características mais importantes e interessantes (1997: 178). O desenho é um recurso que facilita um eficaz recorte do que é significativo. Segundo Lucrécia D’Alessio Ferrara, *a representação não substitui o objeto em todos os seus aspectos, mas é parcial na medida em que seleciona ângulos ou faces do objeto que se quer representar* (1996:63).

É precisamente a parcialidade da representação

que torna o desenho e a fotografia linguagens adequadas para registrar a seletividade do olhar, ou seja, a percepção visual. Para o apontamento de elementos significativos do entorno do pedestre solicitou-se aos estudantes que, em uma primeira aproximação com os locais, utilizassem duas técnicas gráficas diferentes (ambas deviam ser rápidas, pois era desejável que registrassem **ao menos dez locais** ao longo do percurso):

- » desenhos rápidos das observações, sensações e emoções sobre folhas de dimensões próximas da ampliação fotográfica mais comum (10 x 15cm). Foi recomendado o uso da cor.
- » cada estudante devia fotografar sua observação (não houve restrições no que se refere ao equipamento fotográfico a ser utilizado).

Em cada evento, cada lote, foi percorrido pelos estudantes com total autonomia entre si para anotarem individualmente o que considerassem **mais importante**. Explicamos a eles que poderiam escolher livremente tanto o itinerário quanto os locais predeterminados desde que controlassem o tempo para todas as etapas do trabalho. Partimos do princípio que, mesmo andando em grupos, mesmo parando nos mesmos lugares, o mundo visual de cada estudante seria diverso. De fato, por exemplo, os estudantes do grupo 27, em 2001, registraram no cruzamento nº11 três aspectos da paisagem bem diversos. O local tem cinco esquinas. É cruzamento de uma avenida com 10 faixas de rolamento, uma rua com 4 faixas e entroncamento de uma terceira via também de 4 faixas.

Não estamos questionando onde efetivamente os estudantes estavam parados para selecionar os ângulos do que ambicionavam representar, mas para onde **olharam**, uma vez que o olhar precede o caminhar.

Esquina da Av Pres. Jusceli-
no Kubitschek com a rua Jo-
ão Cachoeira (Mar./2001).

O desenho do Ricardo mostra a exuberância de elementos na paisagem enquanto o olhar dos outros dois estudantes foi atraído para o estabelecimento comercial localizado em uma das esquinas.

Chamamos a atenção para a seme-
lhança do enquadramento fotográ-
fico em contraposição à diversidade
dos elementos valorizados nos de-
senhos (grande quantidade de de-
talhes arquitetônicos no registro de



Ana Paula em contrapartida ao da Keise, para quem os elementos na calçada foram mais importantes).

Os desenhos rápidos recortaram os elementos percebidos mais claramente que a fotografia e indica de forma bem evidente a percepção do que foi significativo para cada um deles. Os desenhos, e não a fotografia é que foram utilizados para classificar e quantificar as *coisas* significativas para os estudantes. Os 90 estudantes de 2000 e os 111 de 2001 (turmas A-B e C-D) registraram 2.450 e 2.910 elementos ao longo dos percursos o que significa, respectivamente, uma média de 27,2 e 26,2 elementos observados por cada estudante. A tabulação e quantificação dos elementos percebidos foram baseadas neste conjunto de registros.

Ainda na mesma ocasião, foi formulada uma questão subjetiva fechada que solicitou dos estudantes que avaliassem os locais por nos pre-determinados (entroncamentos, cruzamentos e praças) entre **Bom, Médio, Indiferente e Ruim**. A seguir foi reservado um espaço para citar aspectos do local que estivessem causando sensações **Positivas, Negativas e de Indiferença**. Estes dados também foram tabulados e quantificados. Por exemplo, os estudantes que fizeram os registros mostrados acima, avaliaram o local como sendo **ruim** devido ao grande movimento e falta de arborização, mas a sinalização foi considerada muito boa e a calçada suficientemente larga.

8.4 - Quantificação dos elementos significativos

ambulante
 árvore / arborização
 bancas (de jornal e outras)
 caçamba
 defesa contra veículos
 escultura
 fiação aérea
 gola de árvore
 iluminação pública
 jardineira / floreira / canteiro
 lixeira para pedestre
 lixeira de prédio
 out-door
 placa de rua
 ponto de ônibus ou abrigo
 ponto de taxi
 poste
 poste com publicidade
 publicidade
 relógio/controle da qualid. do ar
 sinal luminoso
 sinalização (horizontal ou vertical) para pedestre
 sinalização (horizontal ou vertical) para veículos
 tampo de equipam.subterrâneo
 telefone público
 totem publicitário ou luminoso
 vegetação

As categorias dos elementos que genericamente denominamos Equipamento/Mobiliário Urbanos foram extraídas dos quadros anexos ao decreto nº 39.982/2000, no entanto só constam diferenciados na quantificação aqueles que foram notados, ao menos, dez vezes.

Além dessas categorias, os elementos de baixa frequência de ocorrência como: guia pintada, *estação de trabalho* de vendedor de cartão de Zona Azul, bicicleta de entregador amarrado em poste, objetos de adorno, produtos de estabelecimentos comerciais expostos fora das lojas, entre outros, foram contabilizados como diversos. Publicidade, informações dirigidas ao pedestre assim como numeração de edificação foram relacionados como publicidade, em categoria separada mesmo tendo como suporte a edificação.

Optamos por diferenciar em três categorias os elementos Árvore/arborização, jardineira/floreira/canteiro e vegetação, por terem sido isolados tanto em registros gráficos quanto em verbais. Em alguns casos estão localizados nas áreas públicas dos passeios, sobre fachadas e/ou muros em outros. Mas em diversas situações o olhar foi buscar a vegetação atrás da divisa ou alinhamento. Muitos estudantes destacaram das árvores as Golas e Protetores.

Outros elementos do entorno do pedestre recorrentes no levantamento perceptivo aparecem agrupados em várias categorias.

Registros gráficos referentes a edificações, elementos arquitetônicos ou seus detalhes foram englobados sob o item edificações. Eles representam 21,06% dos elementos notados (sendo 18,6 e 23,39 % em locais predeterminados e de escolha espontânea, respectivamente).

O cenário do pedestre nas ruas do Itaim tem por limites o céu, as edificações ou suas divisas, os veículos e o chão – complementados pela convergência das visuais das vias planas e retas. Gordon Cullen considera que o calçamento pode e deve ser uma superfície de *união e contato* produzindo um saudável *efeito de sociabilidade e homogeneidade* (1972:128). Muros, muretas, portões cercas e outros elementos demarcadores da propriedade privada foram evidenciados em 7% do total das percepções, enquanto o calçamento, em seus aspectos positivos e negativos, contribuiu com apenas 1,34% dos elementos notados.

A questão sobre existência de sinal luminoso foi formulada, pois consideramos sua presença um importante indicador da intensidade do fluxo de veículos e pedestres. Segundo o levantamento, na região, 35 dos 46 cruzamentos avaliados (76,09%) têm sinal luminoso. Nos 142 entroncamentos avaliados apenas 11 (7,75%) têm semáforos instalados.

Todas as caixas de controle semafórico estão localizadas em esquinas, portanto próximas aos sinais luminosos e muitas vezes até alinhadas com as faixas reservadas para travessia de pedestres.

Para seu funcionamento eficiente, a CET instala, em cada esquina, diversos suportes verticais e caixas controladoras que ocupam nas calçadas dos locais determinados um espaço físico considerável. A dualidade deste equipamento urbano inserido em passeios públicos fica evidenciado nas observações dos visitantes: os suportes verticais foram considerados aspectos negativos mas a facilidade que um sinal oferece para a travessia dos pedestres é assinalado como aspecto positivo. A quantificação dos elementos percebidos mostrou que, enquanto sinais luminosos foram notados 60 vezes, nos mesmos locais predeterminados, as caixas de controle semafórico foram registradas apenas 3 vezes (em um universo de 2.607 elementos).

Das 17 intersecções de vias consideradas **boas**, somente um tem semáforo instalado.

Ao todo foram visitados 1.776 locais onde os estudantes registraram 5.360 elementos. Desse elenco, 3.044 foram Equipamentos ou Mobiliário Urbanos. Quantitativamente eles prevalecem tanto nos locais predeterminados quanto em locais de escolha espontânea. Em cruzamentos e/ou entroncamentos constituem 61,72% do total de elementos notados.

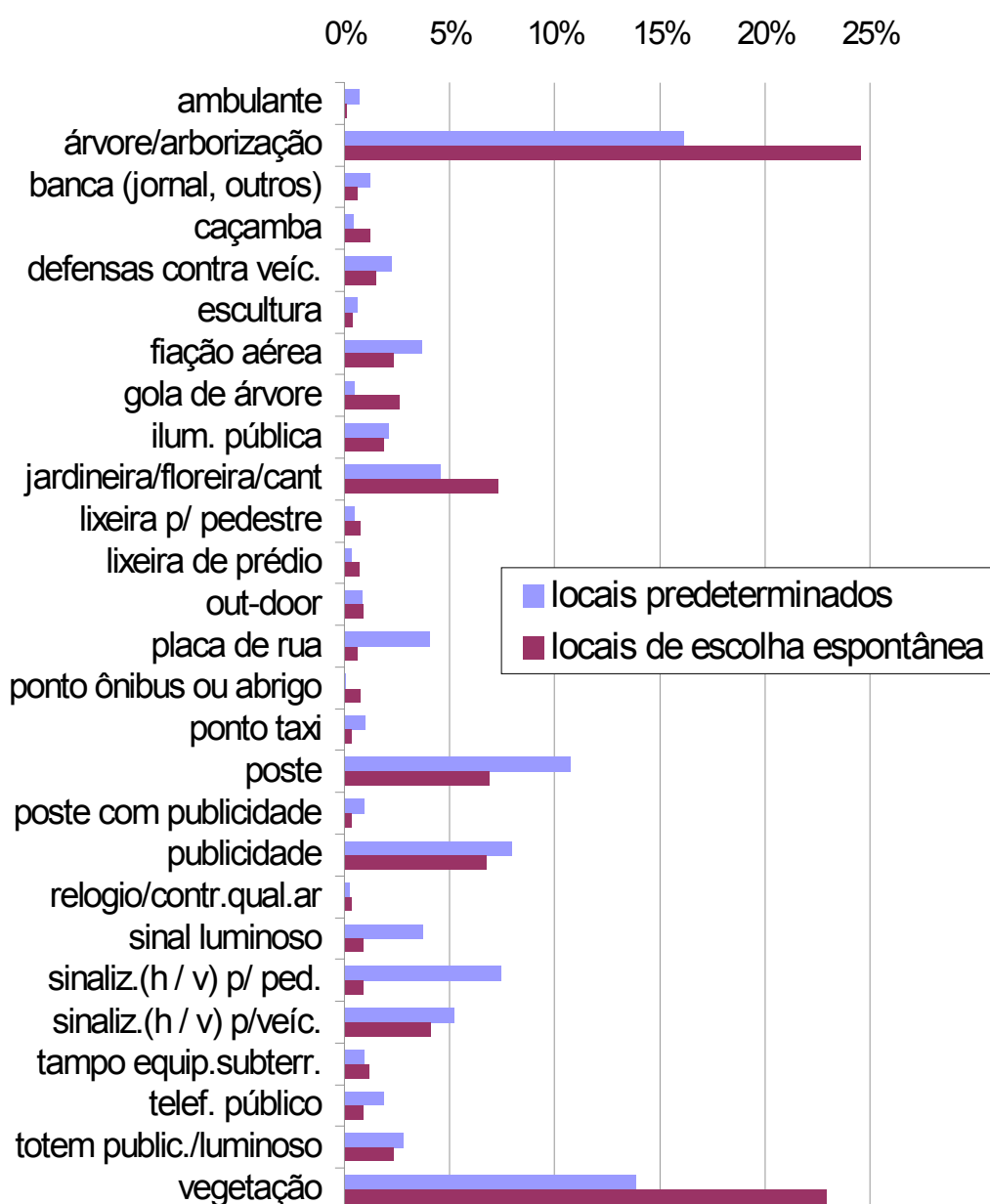
Os estudantes das turmas A, B, C e D registraram os locais que, por alguma circunstância não questionada nesta fase da pesquisa, foram *importantes*. Escolheram os locais anotando graficamente suas percepções e verbalmente suas sensações, independente-mente se o **local** era **predeterminado** ou de **escolha espontânea**.

A tabela abaixo resume a quantidade de locais visitados relacionando-os com a quantidade de elementos registrados por turma.

Todas as turmas escolheram espontaneamente maior número de locais que não eram cruzamentos e entroncamentos, no entanto a porcentagem de Equipamentos e Mobiliário Urbanos notados nos locais predeterminados foi mais alta que em locais de escolha espontânea. A quantidade de Mobiliário notado foi maior nas intersecções das vias; em testadas de quadra foram registrados, em média, 30% a menos que em esquinas (em média foram 1,4 elementos em locais escolhidos livremente e 2,1 nos predeterminados). Ou seja, os estudantes pararam mais para observar o entorno nas testadas de quadra, porém registraram menos mobiliário na paisagem. Em esta fase da pesquisa os eventos foram meramente quantificados, na próxima etapa eles serão avaliados.

TURMAS	A	B	C	D	total
quantidade de estudantes	44	46	59	52	201
quantidade locais visitados	350	380	534	512	1.776
locais predeterminados	160	172	197	211	740
locais de escolha espontânea	190	208	337	301	1.036
% locais de escolha espontânea	54,29%	54,74%	63,11%	58,79%	58,33%
Total dos elementos registrados	1.160	1.290	1.507	1.403	5.360
Total mobiliário	611	786	892	751	3.044
% mobiliário nos locais visitados	52,67%	60,93%	59,19%	53,53%	56,79%
Total de elementos em local livre	550	641	837	725	2.753
mobiliário em local livre	266	362	453	354	1.435
% mobiliário em local livre	48,36%	56,47%	54,12%	48,83%	52,12%
Total de elem. em local predet.	610	649	670	678	2.607
mobiliário local predeterminado	345	424	439	397	1.609
% mobiliário em local predeterm.	56,56%	65,33%	65,52%	58,55%	61,72%

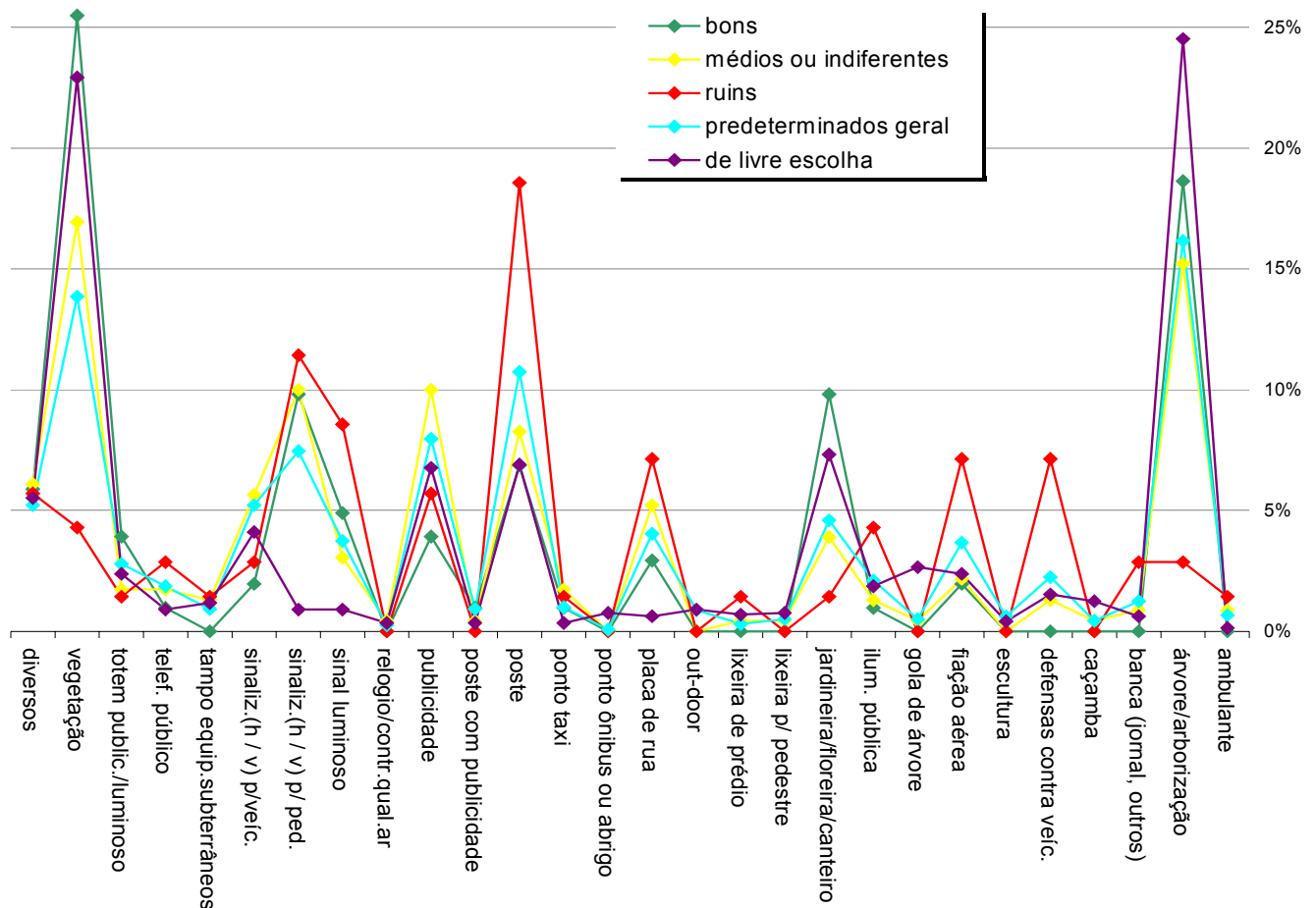
Gráfico indica a frequência que Equipamentos / Mobiliário Urbanos foram notados por pedestres, no Itaim Bibi (em 2000 e 2001).



8.5 - Avaliação dos locais visitados

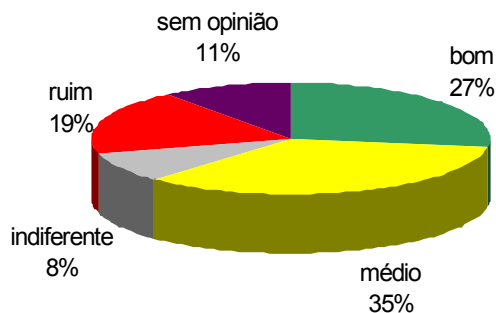
É importante destacar que dos 188 locais predeterminados que foram visitados em ambas as datas, somente 27,41% tiveram avaliações coincidentes. No cômputo geral conclui-se que não é a frequência de equipamentos e/ou mobiliário urbanos que influenciou na qualidade do espaço público percebidos e sim o tipo de elemento.

Gráfico de frequência de Equipamentos e Mobiliário Urbanos percebidos no Itaim Bibi.

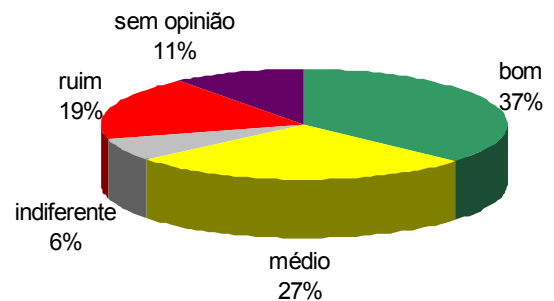


Em locais qualificados como sendo **bons**, prevaleceram árvores, jardineiras, floreiras e vegetação. Enquanto que naqueles considerados **ruins** foram evidenciados a sinalização horizontal e/ou vertical, postes, fiação aérea, defesa contra veículos e placa de rua.

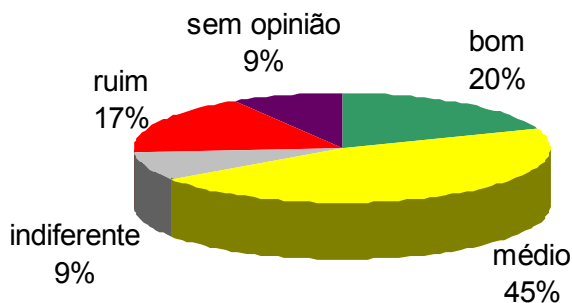
Avaliação dos entroncamentos em 2000



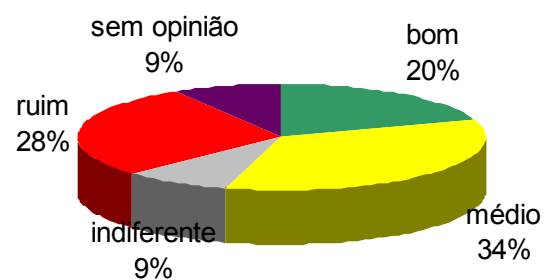
Avaliação dos entroncamentos em 2001



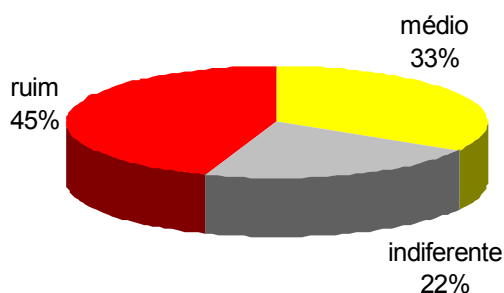
Avaliação dos cruzamentos em 2000



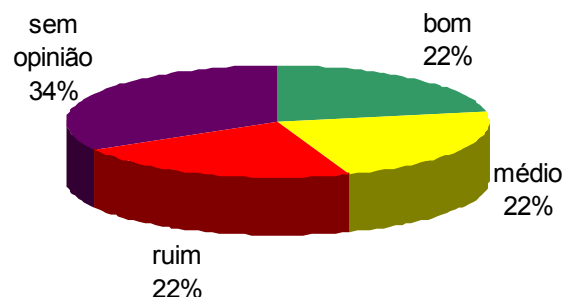
Avaliação dos cruzamentos em 2001



Avaliação das praças em 2001



Avaliação das praças em 2001



A seguir estão listados os aspectos que causaram as sensações positivas, negativas e de indiferença nos locais pre-determinados. Foi a combinação destes fatores que fez os estudantes avaliarem os locais como sendo *bom, médio, indiferente ou ruim*.

Aspectos positivos:

- ✓ área pública – “praça”
- ✓ área residencial
- ✓ arejado
- ✓ arquitetura diferenciada / moderna
- ✓ ausência de sinal luminoso não prejudica o bom fluxo dos veículos
- ✓ bastante comércio
- ✓ “bela” passarela
- ✓ boa infra-estrutura e serviços
- ✓ boa sinalização para travessia de pedestres
- ✓ bom fluxo de veículos
- ✓ calçadas largas / bem conservadas
- ✓ calma / silêncio / reservado
- ✓ comércio com ampla calçada
- ✓ comércio diversificado
- ✓ corredor de ônibus
- ✓ edifícios belos / alto padrão / bem conservados
- ✓ existem muitas linhas de ônibus
- ✓ fácil acesso
- ✓ importantes vias “coletoras”
- ✓ limpeza
- ✓ lixeiras
- ✓ local bem conservado
- ✓ local seguro
- ✓ lojas bonitas
- ✓ muitas “casinhas”
- ✓ obras de grande porte que trarão melhorias
- ✓ olhar para o fim da rua e ver casas
- ✓ os bons recuos das edificações evitam a sensação de se estar rodeado de prédios
- ✓ pássaros cantando
- ✓ pequeno ponto terminal de ônibus
- ✓ posição do prédio permite ao pedestre o uso do térreo
- ✓ pouco movimento de veículos / pedestres - tranquilidade
- ✓ praça “aconchegante”
- ✓ praça com bancos
- ✓ preocupação com acessibilidade de deficientes (guia rebaixada)
- ✓ presença de árvores/vegetação
- ✓ recuo p/ estacionamento dos estabelecimentos comerciais
- ✓ restaurantes / lanchonetes agradáveis
- ✓ rua tranqüila
- ✓ ruas largas
- ✓ tratamento de calçada interessante
- ✓ uso e ocupação do solo diversificado / presença de serviços diversificados
- ✓ via calma perto de via de grande movimento
- ✓ vila - entrada de vila convidativa
- ✓ **vila agradável / tranqüila / bem cuidada / segura**

Aspectos negativos:

- ✓ apesar da calçada ter largura suficiente, parece desproporcional se comparada com a avenida
- ✓ alta velocidade dos veículos
- ✓ árvores ocupando a calçada
- ✓ banquinhos de lanche rápido
- ✓ barulho de aviões
- ✓ barulho, poluição sonora
- ✓ bueiro quebrado
- ✓ caçamba
- ✓ calçada estreita / apertada
- ✓ calçada mal conservada
- ✓ comércio junto c/ residência – muito barulho
- ✓ construção
- ✓ cruzamento movimentado
- ✓ demolição
- ✓ edificações mal conservadas
- ✓ escola pública c/ outdoors dá sensação de abandono
- ✓ falta ou má sinalização para pedestres
- ✓ falta vegetação – árvores
- ✓ fezes de animais nas calçadas
- ✓ fiação aérea dos dois lados da rua
- ✓ iluminação pública escassa
- ✓ insegurança / sensação de medo
- ✓ lugar frio / sombrio
- ✓ Marquise larga de prédio projeta sombra constante
- ✓ mau escoamento de água na sarjeta
- ✓ mendigo
- ✓ muito carro para pouco local de estacionamento
- ✓ muito movimento
- ✓ muitos prédios
- ✓ não há calçada na vila
- ✓ não há lixeiras
- ✓ obra da “telefonica” na rua
- ✓ passarela fora de uso
- ✓ pichação
- ✓ poluição do ar e/ou visual
- ✓ pombos
- ✓ postes no meio da passagem
- ✓ pouco (ou nenhum) movim.de veículos/pedestres – insegurança
- ✓ poucos “orelhões”
- ✓ praça imprópria para uso – é mais um canteiro de avenida
- ✓ praça sem bancos
- ✓ prédios antigos, feios
- ✓ rua esburacada
- ✓ rua está “entre muros”
- ✓ rua estreita
- ✓ rua estreita prejudicada pelo excessivo movimento de veículos
- ✓ sensação de desconforto / mau cheiro
- ✓ sinais visíveis que, em breve, a área será verticalizada
- ✓ sol demais / falta sombra
- ✓ sujeira
- ✓ trânsito intenso
- ✓ vendedor de lanche rápido

Aspectos de indiferença:

- ✓ a rua parece ser perigosa de noite
- ✓ arquitetura comum
- ✓ classe alta c/ helicópteros nos helipontos dos edifícios
- ✓ com a preocupação em relação a travessias e trânsito o entorno se “esconde”
- ✓ comércio é como em qualquer outro lugar
- ✓ é tudo igual / não existe algo marcante / faltam elementos incomuns
- ✓ entrada de vila passa despercebida
- ✓ entroncamento com ocupação e uso do solo variados
- ✓ grama da praça lhe dá um ar de insignificância
- ✓ local p/ passagem rápida
- ✓ moça vendendo cartão de Zona Azul
- ✓ movimento de carros
- ✓ movimento de pedestres
- ✓ o uso comercial predominante se assemelha a qualquer outro lugar da cidade
- ✓ parece ser apenas uma via de acesso a Faria Lima
- ✓ ponto de táxi
- ✓ presença de prédios
- ✓ sr. vendendo café
- ✓ tudo é considerado normal, indiferente
- ✓ vegetação sem cuidado

Nota: É importante observar que os aspectos enfocados pelos estudantes foram otimizados de acordo com seu significado.

Alguns estudantes ainda complementaram os desenhos com notas verbais de suas opiniões observações e sensações quanto a: desordem, abandono, lixo, calçada, contraste, inesperado, segurança, arborização, exclusão social, paisagem urbana.

8.6 - Conclusão do levantamento

Circular em São Paulo – o desafio da mobilidade. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, 2002.

Segundo a pesquisa *Origem/Destino* de 1997, na região metropolitana de São Paulo, um terço das viagens diárias são realizadas por transporte coletivo, outro terço por transporte individual e o terço restante, a pé.

A organização do espaço visual do pedestre fica comprometida em decorrência de, no mínimo, três fatores que, mesclados, prejudicam a identificação de um local a ser acessado:

- » visão imediatista dos comerciantes e prestadores de serviços preocupados com a visibilidade de sua identidade;
- » sinalização destinada à frota automotiva sobreposta à da iniciativa privada;
- » entulhamento de mobiliário e equipamentos urbanos nos passeios públicos.

Ao analisar os **locais predeterminados** que tiveram a mesma avaliação em 2000 e 2001, podemos concluir que – levando em conta a quantidade de Equipamentos e/ou Mobiliário Urbanos registrados nas intersecções das vias – quando existe arborização, vegetação, jardineiras e sinalização para pedestres, tais locais são considerados BOM. Em contrapartida, onde abundam postes, placas de rua, sinalização (luminosa, horizontal e vertical), fiação aérea, defensas contra

veículos, banca de jornal e existe pouca vegetação/arborização, os locais são avaliados como sendo RUIM.

Contribuem para a sensação de indiferença ou avaliação MÉDIA grande quantidade de publicidade e sinalização para pedestre.

Este seletto grupo de jovens estudantes de arquitetura tornou visíveis elementos da paisagem que são significativos para os usuários da cidade. Através do seu *olhar estrangeiro* traduzido em expressão gráfica foi possível afirmar que o mobiliário e equipamento urbanos ocupam um considerável segmento do mundo visual dos indivíduos que circulam a pé no Itaim Bibi.

Entendemos que o procedimento utilizado poderá ser aplicado em outros locais como complemento de levantamentos quantitativos formais com o intuito de sensibilizar os estudantes a propor espaços públicos para cidadãos-pedestres e não usuários da cidade.

Deixamos como conclusão deste capítulo os registros de alguns estudantes. Os comentários verbais sobre as visitas ao Itaim Bibi em agosto de 2000 e março de 2001, acrescentam aos desenhos rápidos e fotografias o resumo das sensações e opiniões do que foi significativo, para a grande maioria dos jovens.

8.7 - Sincretismos do espaço visual

» Quanto à desordem, abandono, lixo:

“... ao lado de uma avenida conhecida e badalada (Juscelino Kubitschek), uma rua se desloca muito do seu entorno (Luis Dias), tendo um sofá abandonado no meio da calçada, juntamente com entulhos, o que me fez perguntar se aquilo seria ou não recolhido pela prefeitura. Talvez as pessoas não dêem importância a isso porque o local não possui muitos pedestres, e a passagem de carro é rápida e alienada desses detalhes”.

“Esta caçamba é um exemplo prático de um serviço mal gerenciado, que é o caso em SP do recolhimento de entulhos, que apesar de ser um serviço privatizado, o poder público também tem parte nisso, falta fiscalização, o fato é que isso nos traz uma sensação de desordem e sujeira fator negativo quando o que se quer alcançar é limpeza de um espaço que é o caso de uma rua de qualquer cidade”.

“Uma situação perigosa perto do sofá abandonado na rua Luis Dias: uma tampa de boca de lobo quebrada, com um buraco. Um distraído poderia enfiar o pé no vão”.

“Logo após ver o sofá abandonado na rua Luis Dias, entrei em sua travessa (rua Macurapé) e vi um armário abandonado. Alguém deve ter feito uma reforminha em casa e trocado os móveis ... A rua em si já era bem desagradável, tranquila até demais, o que passou insegurança. Foi engraçado ver como nossas sensações podem mudar quando viramos na esquina”.

» Quanto à arborização:

“Esta situação me passa uma ótima impressão: a copa da árvore acolhendo um senhor que está a trabalho; uma sombra como esta

é o que todos queriam sempre”.

“O porte dessa árvore não parece ser muito grande, mas proximamente, ela era tão ‘violenta’ ao local, tão sozinha e isolada, que chamava muito a atenção. Além, claro, de ela estar brigando com a fiação da rua (Horácio Lafer), situação de risco em dias de vento e chuva”.

» **Quanto à segurança:**

“A presença deste portão faz perceber uma tendência muito forte da população paulista que é das pessoas se fecharem em condomínios, fator esse muito ruim para a cidade, mas essa é também uma questão governamental. Como se não bastasse, vegetação mal cuidada invade toda a calçada”.

“A casa além de ser bonita (cor, vegetação, etc) quando olho para ela tenho a sensação de estar em um lugar seguro pois logo se vê que nela mora uma família, há no quintal brinquedo, tapete, uma motocicleta, e logo se vê com que carinho tratam desse quintal, pois há vasos, e bancos, tudo isso em um quintal sem portão, portanto não há aquela costumeira ‘neurose’ do paulista de achar que sempre vai ser roubado, não podemos desconsiderar o fato de ser um conjunto residencial fechado, mas o fato é que é uma casa que me transmite a sensação de ser uma moradia muito agradável, e segura, características essas que deveriam ser encontradas em todas as edificações onde transitam ou vivem seres humanos”.

“Escolhi esta casa pelos mesmos motivos da primeira: o diferencial desta é a tipologia. As casas são geminadas e os quintais estão sendo utilizados de maneira muito pessoal, enquanto um se utiliza de um portão a outra coloca uma cobertura muito acolhedora. Apesar delas serem idênticas percebe-se que as famílias as tratam de maneira oposta”.

» **Quanto à calçada:**

“Neste trecho há um conflito muito intenso quanto ao uso dos espaços. Parte da rua é ocupada por uma obra em andamento (...)

que também ocupa parte da calçada em alguns momentos. Como se não bastasse, há também na calçada duas barracas de cachorro-quente. É lógico a calçada obedece também o que é de seu designio, passagem de pedestres. Por fim esta calçada nos horários de rush não é uma boa alternativa para o pedestre”.

“(...) foto tirada em frente a um prédio muito bonito na rua Luis Dias, mas é engraçado ver como as pessoas possuem aquela mentalidade de que o que é delas é apenas o que está da porta para dentro de casa. Perguntei ao porteiro se esse monte de entulho estava lá há muito tempo, e ele me disse que estava há uma semana. O edifício perdeu um pouco da beleza”.

“Nesta esquina o que me chamou a atenção é que a rua e as calçadas encontram-se em péssimo estado de conservação. Para completar, ela sofre as conseqüências de uma obra mal gerenciada ... os caminhões saem carregados de entulho e terra e vêm derramando toda a porcaria no meio da rua, o que dá a ela um aspecto desagradável. A impressão que ficamos é também de sujeira e desordem”.

» **Quanto ao contraste e inesperado – como importantes elementos da visibilidade:**

“Uma característica muito marcante da minha área do Itaim era o contraste: seja do grande/pequeno, bonito/feio ou do rico/pobre. No caso dessa rua, que era muito agradável, a Leopoldo Couto de Magalhães, notei uma situação bem engraçada e comum: um edifício com nome chiquérrimo, ‘Boulevard de Paris’, todo cheio de câmeras, ao lado de uma lanchonete parecida com aquelas de beira de praia, no térreo de uma casa humilde. Será que os moradores do edifício freqüentam o local?”

nota: Interessante entender qual a referência de praia que o estudante tem. Na nova av. Faria Lima, a uma centena de metros deste local, outra lanchonete remete a outra imagem de praia.

“(…) aqui há outra situação de contraste, além de ser uma situação triste carros de luxo dos moradores e trabalhadores do local trafegando ao lado de um carro de mão na qual um homem levava seus pertences e seus animais de estimação”.

“É muito raro vermos esses equipamentos hoje em dia. Fiquei na dúvida entre o que era, acho que é uma chaminé de lareira ou de fogão a lenha, está em uma residência na Horácio Lafer”.

“Uma cena bem incomum nos dias de hoje, principalmente numa rua movimentada como a Leopoldo Couto de Magalhães: um idoso fazendo palavras cruzadas e ouvindo seu velho radinho de pilha, como se ao seu redor não estivessem passando carros, não houvesse barulho. Naquele momento era apenas ele, sua caneta e pensamentos. Sem dúvida essa cena me passou muita calma, muita tranquilidade”.

» **Quanto ao inesperado:**

“(…) uma paisagem como essa se torna muito incomoda mesmo sendo temporária (…) Mas posso ver nela uma peculiaridade que, é claro, não é proposital: ha um trecho da parede está quebrada por onde podemos enxergar o outro lado – uma fresta – qualquer criança mais atenta que por ali passar provavelmente ira descobrir o que há do outro lado. É o fator surpresa que deveria estar presente em toda a arquitetura”.

“O proprietário dessa residência deveria ganhar por fazer merchandising. A impressão que tive foi de que o outdoor estava no mesmo lote que a casa. É normal vermos esses outdoors gigantes em grandes avenidas, mas eles entrarem em confronto com as residências não é uma situação muito agradável, imaginei a sensação da pessoa que sai na janela e dá de cara com um monstro desses”.

A compilação de outras manifestações verbais oferece um panorama da sensibilidade desses

jovens em relação às questões da cidade. A seguir relacionamos alguns comentários extremamente significativos por sua recorrência. Eles podem ser agrupados por assuntos abordados.

- » **Por se tratar de estudantes de arquitetura era previsível que estivessem atentos a aspectos relacionados a edificações e/ou detalhes arquitetônicos tanto ao desenhá-los como ao descrevê-los verbalmente:**

“Belo edifício que chama a atenção pelo fato de ser espelhado conseguindo ‘mudar’ a fachada conforme o tempo e o clima”.

“Imagem representativa do local de pesquisa, predominância de grandes edifícios e de intensa circulação de veículos. Nos edifícios predominam os tons pastéis”.

“Fachada muito luxuosa causa um pouco de retraimento, devido a sua altura também”.

“A cascata é bem interessante; é impossível não nota-la, chamando assim a atenção de todos para a fachada”.

“O que chamou a atenção nesta edificação (sobrado com muro alto) foi a relação do seu porte com as demais edificações totalmente verticalizadas dando uma sensação de sufoco”.

- » **A quantidade de vegetação notada pelos estudantes (árvores, jardineiras, floreiras e vegetação compõem 25,16% do total dos elementos registrados) pode ser explicada resumidamente por observações como as que se seguem:**

“A sobreposição de elementos naturais em grandes edifícios de concreto, quebram levemente a rotina da cidade grande”.

“O muro coberto de vegetação chamou minha atenção pelo con-

traste do mesmo com a pavimentação”.

“A loucura e a neurose de uma metrópole: a agitação, automóveis e a velocidade contrastando com focos de verde nesta avenida ...”

» **Outros elementos visuais que se repetem nos registros dos estudantes são marcos de alinhamento ou fechamento de alguma área (7,05% dos elementos notados foram tapumes, gradis, portões, muros ou muretas). É uma quantidade significativa, mas compreensível se ficarmos atentos às observações verbais:**

“Rua fechada aparentemente agradável, mas a presença da grade fechando-a estraga o clima bom”.

“... pela divisão do Público e Privado muito bem definido”. (se referindo ao fechamento da rua Igarapava – que é uma via sem saída)

“Se não fosse o muro muito alto esta calçada seria agradável de se caminhar”.

“Paisagens na cidade como esta parede me incomodam muito. Deve ter cerca de 20 metros de extensão, muito comprida, e não se pode enxergar muita coisa além dela”.

“Esta casa me chamou a atenção porque é raro ver uma casa, na cidade de São Paulo, bem arborizada, com portões baixos, numa rua muito tranquila (se refere à rua Igarapava). Na mesma rua é deprimente ver uma outra casa mal cuidada com muros tão altos que não permitem ver a casa, parecendo uma prisão”.

“Grandes recuos nos lotes permitindo melhor visual”.

“Na frente do lote não há grade nem muro. Mais bonito e o pedestre pode passear por este recuo que se torna uma grande calçada”.

» **O calçamento dos passeios públicos assim como suas dimensões foram amplamente comentadas do ponto de vista dos pedestres:**

“A calçada - um pouco estreita para o fluxo dos pedestres - dificulta o caminhar, situação agravada ainda mais pela presença do poste, da máquina de refrigerantes, da cabina telefônica e do desconforto visual das placas dos estabelecimentos”.

“Tratamento diferenciado do piso da calçada qualifica melhor o espaço”.

“Guarda-sol (cartão de Zona Azul) está totalmente fora do contexto (...) e também atrapalhando a passagem de pedestres”.

» **Quanto às ruas:**

Bandeira Paulista e Tabapuã “... recebem grande fluxo de veículos e têm muitos obstáculos nas calçadas (postes, postes de iluminação, tel. público, lixeiras, etc.). O excesso de informação na fachada agride o local”.

“A poluição visual causada por fios elétricos estraga o caminhar”.

“Calçada em frente ao clube muito arborizada e escura. Passa a sensação de insegurança”.

“Rua (Leopoldo) bem movimentada bastante arborizada ... muitos fios que atrapalham a visão e deixam a rua com aspecto de sujeira. A faixa de pedestre está muito mal conservada”.

“Uma calçada limpa e arborizada minimiza a ação do barulho e poluição dos carros, dando uma sensação agradável ao passar por ela”.

“Ao longo do percurso os calçamentos variam em desenho e relevo despertando maior atenção”.

“Este detalhe de calçada chama a atenção: representa uma flor mas a praça em si não possui flores naturais; muitas vezes ao passar rapidamente não é notado; a cor destoia do seu entorno. Caminhar sobre ‘flores de cimento’”.

Os quatro comentários que se seguem referem-se ao mesmo quarteirão da rua Tabapuã:

“Neste lugar tive uma sensação ruim, não dá para ficar parado muito tempo pois tem um cheiro horrível e está todo quebrado”.

“Tive uma sensação super boa ao passar neste lugar: a rua é movimentada, mas me encantei tanto com esse poço que nem prestei atenção ao seu redor”,

“Esta árvore me chamou a atenção pois ela parece ser tão frágil e está no meio de duas circulações intensas: pedestres e automóveis”.

“É agonizante caminhar nesta rua, o barulho, o trânsito, o cheiro de fumaça dos veículos acabam com o bom humor de qualquer pessoa”.

» **Algumas observações genéricas referentes à paisagem urbana:**

“Não há quem passe no cruzamento das avenidas Cidade Jardim e Faria Lima que não perceba o enorme edifício de forma arredondada que se localiza aí. É um ponto de referência importante. Ao redor desta edificação a movimentação e o barulho são excessivos, porém a arborização provoca sombras que refrescam a região”.

“Edificações de - no máximo - três pavimentos e pouca arborização diferencia a Rua Lopes Neto das ruas da região”.

“(…) é para mostrar que nesta rua, predominantemente comercial, as edificações residenciais utilizam-se de muros altos e de muita vegetação para criar uma barreira física de isolamento com o que está ao redor”.

“(…) na calçada uma proteção para muda de árvore que estava quebrada e um semáforo para pedestre que roubava a atenção da cena”.

“Árvores bem posicionadas pois não encostam na fiação aérea”.

“O emaranhado de fios penetrando através das copas das árvores cria uma poluição visual dando uma sensação de insegurança”.

“O desconforto deste local (R. Pedroso de Alvarenga) é gritante, não bastando o ruído dos carros, existe uma obra em andamento”.

(se refere ao assentamento de cabos subterrâneos realizado pela Telefônica no Itaim em março, abril e maio)

“Rua (Horácio Lafer) com muito movimento (...) os postes estão muito sujos com faixas de candidatos”.

“As caçambas são colocadas na rua (e não nas calçadas) dificultando o estacionamento dos carros e estreitando sua passagem”.

“(...) mais um meio de poluição visual, a pichação que, somada à fiação aérea e às placas e propagandas colocadas de forma desordenada causam descontentamento aos observadores”.

“A circulação de pessoas na rua Cojubá é quase nula; rua arborizada com calçadas limpas, porém sem vida e sem entusiasmo. Já no seu entroncamento com a rua Salvador Cardoso há uma outra sensação com a existência de um restaurante no local que parece mudar a rotina da rua”.

“Rua Mario Ferraz (...) um café que dá um charme especial, onde as mesas são dispostas na calçada dando uma sensação de aconchego e tranquilidade”.

“Num determinado ponto do caminho vemos o espaço público reduzido pelos canteiros que invadiram a calçada nos encurralando num funil”.

» O que chamou a atenção:

“(...) a forma como esta árvore cresce por causa de ter sido plantada muito perto da parede”.

“(...) pelo sufocamento que sofre a casa em meio dos prédios e a vegetação”.

“(...) pela banca de jornal que está na calçada impedindo a circulação”.

“Edifício antigo com poucos andares é um dos poucos característicos que sobrou do ‘antigo’ Itaim”.

“Rua pouco arborizada e mal cuidada (Av. Juscelino eq. rua Iaíá Garcia). Somente o lado da concessionária é bem cuidado porém com alguns muros pichados”.

“Lugar confortável mesmo estando ao lado de uma avenida. Lugar de descanso na hora do almoço para quem trabalha por perto”.

“(...) presença de uma passarela que, estando liberada, será muito útil”.

“A cor chamativa e a dimensão da propaganda roubam o olhar (...) qual sua hierarquia perante o edifício e o pedestre?”

“Antigamente as igrejas eram um dos marcos mais altos da cidade, suas torres eram vistas por toda parte. O que nos restou foi algo que, além de parecer não fazer parte da paisagem, também não tem proporção com os prédios”.

» **O que está em evidência:**

“Este detalhe não está em questão pelo fato de ser belo ou realmente integrado ao bairro e sim pelo fato de ser diferente”.

“Os prédios altos e em sua maioria construções novas nos fazem fixar os olhos para o alto mesmo porque o caos é grande nas vias”.

“O telefone público também é um elemento significativo no local. Este em especial se localiza em uma rua agradável, mas está presente em toda a região de estudo. (...) é um elemento neutro que não define se a rua é mais ou menos agradável”.

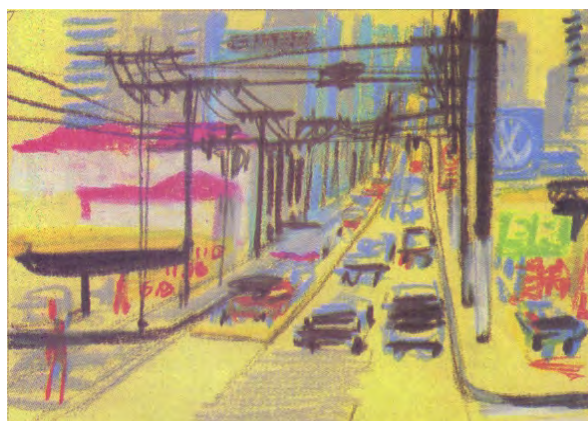
Os agentes perceptores, que na condição de pedestres visitaram o local, viram de forma confusa o complexo conjunto dos elementos que compõem o entorno. Sincretismo é o termo que, do nosso ponto de vista, melhor exprime o modo que o espaço visual foi percebido.

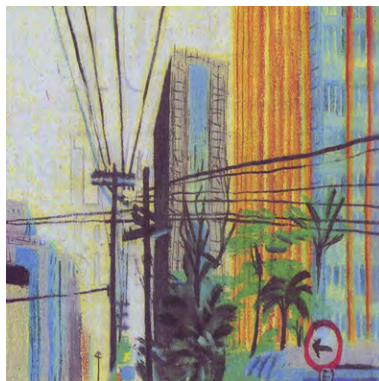
De um ângulo poético, a coluna semanal *Urbanidade* do Jornal Folha de São Paulo, publica os desenhos comentados do artista plástico Vincenzo Scarpellini, expressando seu olhar sobre a cidade. Escolhemos três dessas ilustrações que, abstraídos dos textos, referendam nossa compreensão do espaço visual do pedestre paulistano.

O presente nos fornece elementos, um *experien-*
ciar que permite compreender o que está em es-
tado nascente. Como sustenta Michel Maffesoli,
este mundo é cheio de aparências e vale a pena
ser mostrado como é – *apenas para marcar data*
e fornecer material reflexivo (1997:10).



Desenhos de Vincenzo Scar-
pellini em sentido horário: Hei-
tor Penteado com Nestor Víc-
tor, Estados Unidos e Nove de
Julho, Brigadeiro Luís Antonio.
Desenhos publicados em 2001:
24 de out., 06 de jun. e 09 de
mai., respectivamente.





Desenho: Vincenzo Scarpellini

9.0 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

(...) A MANEIRA COMO OS SERES HUMANOS VIVEM E MANTÊM O ESPAÇO EM QUE VIVEM INDICA SE ELES DIZEM 'SIM' OU 'NÃO' AO SISTEMA QUE REGE ESSE ESPAÇO.

OSKAR NEGT

O espaço urbano construído e repleto de constantes mutações está para o usuário da cidade na mesma relação que os ecossistemas naturais. Ocupação desordenada, fragmentada e sem um claro planejamento pode levar a resultados caóticos e, aparentemente, de grande interesse para os manipuladores do dinheiro público.

Parece primário mencionar que o ajuste do ambiente urbano aos critérios de qualidade, idealizados por seus possíveis usuários, é desejável. Acreditamos que haverá possibilidades de uma história nova para pedestres na medida em que tivermos capacidade criativa para pensar a respeito de alternativas inovadoras para nosso entorno. A nova estrutura integraria **comprometimento** e **design**, a combinação de ambas é um início de articulação para a **ação** que, por sua vez, abre caminhos para novas atitudes. Para tal, urge efetuar alterações radicais dos parâmetros que norteiam a educação das novas gerações.

Para reverter a situação existente, o exercício da cidadania supõe que a participação comunitária, entre outras coisas, reconheça a legislação urbanista que regula as competências sobre os espaços públicos, seu uso e administração - mas só isso não basta. É imprescindível compreender que os *sistemas ecológicos urbanos* não são regidos apenas pela legislação/normas e o sonho de uma sociedade organizada mas, até o momento, principalmente por interesses econômicos e políticos.

A atual administração municipal (2001-2004) abriu canais de conversação com as representa-

ções da sociedade civil para apurar as necessidades básicas de cada distrito. Aparentemente, perante tantos problemas sociais gritantes, a questão do mobiliário urbano não será debatida tão em breve. Não em termos estético/funcionais, mas talvez, mediando alguns dos seus valores intrínsecos:

- » acesso universal a todos os locais públicos, de lazer e cultura;
- » incremento da iluminação pública para aumentar a segurança do cidadão;
- » incentivo aos meios de transporte coletivo em detrimento do individual.

Olhados sob o prisma dos benefícios sociais, econômicos ou políticos, os objetos de uso público estarão sim em evidência nos próximos anos de tal sorte que sua presença contribua mais efetivamente para a qualidade de vida do cidadão.

Não se pode esperar participação de indivíduos que não compreendam as causas que moldam o lugar. O desconhecimento de fatores que contribuíram para a configuração do ambiente urbano induz à concordância passiva da sociedade, um “nada posso” contra este estado das coisas. Uma ação participativa necessariamente envolve a sinalização muito clara das competências de domínio e a abertura de caminhos de acesso às entidades responsáveis, que *funcionem*. Uma mesa de negociações democrática pode inibir abusos de instalação de equipamentos / mobiliário urbanos em calçadas a revelia do proprietário do lote.

A leitura dos elementos significativos da paisagem poderá fundamentar a necessidade de requalificação de *pedaços* significativos dos espaços para pedestres. O termo *ler*, e suas derivações, tem sido empregado em sentido figurado para indicar compreender. Ler a cidade é ver seus pontos de interesse, suas peculiaridades, é vivenciar seus lugares. Admite-se que lugares só podem ser conhecidos andando; se os lugares são previsíveis, se o olhar não se espanta mais é devido à previsibilidade dos objetos do entorno, pois não se desembaraça do sistema normalizado que unifica a paisagem. Sem deslumbramento, o caminhar se torna desinteressante.

Considerando que do total de elementos notados pelos estudantes que visitaram o Itaim, mais da metade foi equipamento ou mobiliário urbano, equacionamos algumas ações a serem ponderadas ao implementar projetos de requalificação das áreas públicas de circulação de pedestres. Muitas indicações implicam em investimentos de vulto, fato que os coloca num patamar de inverossimilhança, no entanto, o universo de aspectos envolvidos, vem justificar o caráter sincrético do assunto em pauta. A situação, como se configura hoje, somente poderá ser solucionada desencadeando ações que perpassam quase todas as disciplinas que envolvem o ser humano e sua organização em sociedades urbanas.

Não temos uma visão ingênua ou romanceada da realidade, mas consideramos que a gestão urbana, não depende apenas de respostas técnicas. A cidade carece sim de soluções políticas devidamente negociadas entre os muitos *atores*

urbanos - sem perder de vista a qualidade sensível do espaço.

Recomendações em prol de um espaço para pedestres paulistanos com qualidade.

Ações em micro-escala:

- » envolver escolas em um projeto transdisciplinar de incentivo à melhoria da qualidade do espaço do pedestre – conscientizando, em primeira instância, os estudantes;
- » criação de meios de comunicação (tanto eletrônico quanto pessoal) com usuários da cidade – informando as possibilidades de participar ativamente da requalificação do *seu pedaço*;
- » criação, por bairros, de incentivos às *gentilezas urbanas* – instituindo concursos que os divulguem;
- » agrupar os elementos do mobiliário urbano – formando *ilhas de serviços*;
- » iluminação pública dirigida ao pedestre – valorizando os elementos da paisagem ou criando ambiente propício para deslocamentos a pé mesmo à noite;
- » retirar as lixeiras domiciliares fixas – propondo produtos mais apropriados para os profissionais que fazem a coleta e que possam ser removidos, quando não estão em uso;
- » golas de árvores em nível com a calçada sem sufocar os troncos – ampliando o espaço de circulação e valorizando a vegetação de grande porte;

Ações em macro-escala:

- » criar pólos de interesse que tornem o andar mais *divertido* – debatendo critérios estéticos do cidadão local;
- » incentivar o caminhar – oferecendo transporte coletivo adequado e locais de estacionamento para os veículos de transporte individual;
- » integrar o lote com a calçada onde o olhar do transeunte não for invasivo – eliminando grades, muros e muretas frontais;
- » remover elementos verticais das divisas laterais dos lotes próximos às calçadas – proporcionando ao pedestre campos visuais mais generosos;
- » envolver a sociedade local com a conservação do espaço - abrindo canais de comunicação ágeis e competentes;
- » divulgar e manter atualizados os canais de comunicação com os responsáveis pelo bem público – facultando o cidadão-pedestre reivindicar seu direito a um entorno de qualidade;
- » consultar moradores e transeuntes sobre os usos e hábitos estabelecidos – permitindo otimizar a organização já estabelecida;
- » instalar galerias subterrâneas de rede serviços – eliminando da superfície suportes verticais que o entulham;
- » redesenho de equipamentos de sinalização luminosa – concentrando ao máximo os suportes verticais usados por outros elementos;
- » evitar publicidade em esquinas com as cores do sinal luminoso – conscientizando o usuário do imóvel sobre o uso de cores que contrastem com

as da sinalização;

- » criar novo código de sinalização para a frota automotiva – transferindo sobre as guias, sarjetas e leito carroçável a maior quantidade possível de informações;
- » instalar faixas elevadas para pedestres - resolve as guias rebaixadas próximas às esquinas, onde há maior concentração de suportes verticais;
- » instalar boca-de-lobo com grelha no leito carroçável – permitindo o rebaixamento da guia para acesso veicular aos lotes, sem diminuir a quantidade de pontos de coleta de águas pluviais;
- » drenar as águas de calhas e coberturas diretamente para reservatório ou rede subterrâneos – liberando mais metros lineares de guias rebaixadas;
- » em ruas onde é permitido estacionar, alargar as calçadas onde há guia rebaixada – formando *baias* para os veículos estacionarem;
- » nivelar guias, sarjetas e tampos de equipamentos subterrâneos toda vez que houver reforma da calçada;
- » desenvolver projetos de calçadas que levem em conta a continuidade dos lotes vizinhos;
- » prestar conta, de forma clara (a exemplo do *site* da cidade de Barcelona), a respeito da implantação e conservação de equipamentos e mobiliário urbanos – mediante a criação de um órgão que coordene o cadastramento dos mesmos.

10.0 - FONTES DE INFORMAÇÃO

10.1 - Bibliografia

- ALVES, Júlia Falivene. **Metrópoles, cidadania e qualidade de vida**. São Paulo: Moderna, 1992.
- ARENDT, Hannah. **Entre o Passado e o Futuro**. São Paulo: Perspectiva, 1972.
- ARGAN, G.C. **História da Arte como História da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- ARNHEIM, Rudolf. **El pensamiento visual**. Buenos Aires: Universitaria, 1971.
- AUMONT, Jaques. **A imagem**. Campinas: Papirus, 1993.
- BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 1973.
- BACHELARD, Gaston. **Epistemologia**. Barcelona: Anagrama, 1973.
- _____. **A Poética do Espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- _____. **A formação do Espírito Científico: contribuição para uma psicanálise do conhecimento**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1996.
- BAILLY, Antoine S. **La percepción del espacio urbano: conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística**. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1979.
- BARROSO NETO, Eduardo et al. **Estratégia de design para os países periféricos**. Brasília: CNPq/Coordenação Editorial, 1981.
- BARTHES, Roland. **A câmara clara: nota sobre a fotografia**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.
- BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. **A Cidadania Ativa**. São Paulo: Ática, 1991.
- BERGER, John et al. **Modos de ver**. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- BIRREN, Faber. **New Horizons in color**. New York: Reinhold Publ. Co., 1955.
- BONSIEPE, Gui. **Diseño industrial, artefacto y proyecto**. Madrid: Alberto Corazon, 1975.
- _____. **Tecnologia da Tecnologia**. São Paulo: Edgard Blucher, 1983.
- BORGES, Adélia. **Designer não é personal trainer, e outros escritos**. São Paulo: Rosari, 2002.
- BÜRDEK, Bernhard E. **Diseño. Historia, teoría y práctica del diseño industrial**. Barcelo-

na: Gustavo Gili, 1994.

CANEVACCI, Massimo. **Sincretismos**: uma exploração das hibridações culturais. São Paulo: Nobel, 1996.

CASTANHO, César Arruda. **Dicionário Universal das Idéias**. São Paulo: Meca, s/d.

CAUDURO, João Carlos. **Design & Ambiente**. São Paulo: Apostila FAU/USP, 1978.

COSTA, Nelson Nery. **Curso de Direito Municipal Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

CULLEN, Gordon. **El paisaje urbano**: tratado de estética urbanística. Barcelona: Blume y Labor, 1974.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

_____; OLIVEIRA, Livia de (Org.). **Percepção Ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

DESCARTES, René. **Discurso do Método**. São Paulo: Nova Cultural, 1987.

DIMENSTEIN, Gilberto. **O Cidadão de Papel**. São Paulo: Ática, 1997.

DONDIS, Donis A. **La sintaxis de la imagen**. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.

DORFLES, Gillo. **El diseño industrial y su estética**. Barcelona: Labor, 1973.

DUARTE Jr., João Francisco. **O sentido dos sentidos**: a educação (do) sensível. Curitiba: Criar, 2001.

FERRARA, Lucrécia D. **Olhar Periférico**: informação, linguagem e percepção ambiental. São Paulo: FAPESP - Edusp, 1993.

FERRARI, Célon. **Curso de Planejamento Municipal Integrado**. São Paulo: Pioneira, 1979.

GIBSON, James J. **La percepción del mundo visual**. Buenos Aires: Infinito, 1974.

GOMES FILHO, João. **Gestalt do Objeto**. São Paulo: Escrituras, 2000.

GREGORY, Richard L. **A Psicologia da Visão**. Porto: Inova, s/data.

HALL, Edward. **A Dimensão Oculta**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.

HESSEN, Johannes. **Teoria do Conhecimento**. Coimbra: Arménio Amado, 1987.

HILLMAN, James. **Cidade & Alma**. São Paulo: Nobel, 1993.

HOGG, J. et al. **Psicologia y artes visuales**. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. Brasília: Univ. de Brasília, 1963.

- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KATZ, Chaim Samuel, et al. **Dicionário Básico de Comunicação**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.
- LAMPARELLI, Celso Monteiro. **Metodologia de Pesquisa Aplicada à Arquitetura e Urbanismo**. São Paulo: Cadernos de Pesquisa do LAP nº 15 / FAU-USP, Set/Out 1996.
- _____. et al. **Metodologia do Planejamento Urbano**. São Paulo: Cadernos de Pesquisa do LAP nº 17 / FAU-USP, Jan/Fev 1997.
- LENCLOS, Jean Philippe. **Leitura cromática da cidade de Tokio**, in *Architecture d'Aujourd'hui*, 1972/nov.
- LEWIS, David. **La ciudad: problemas de diseño y estructura**. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1972.
- LOPES, Helena de Q. F. e TOLEDO, V. L. V. de. **Historia dos bairros de São Paulo, Itaim Bibi**. São Paulo: Secr. Mun. de Cultura - Dep. do Patrim. Hist., 1988.
- LÖBACH, Bernd. **Diseño Industrial**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- LYNCH, Kevin. **A cidade como meio ambiente in Cidades: a Urbanização da Humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- _____. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- LYOTARD, Jean-François. **A Fenomenologia**. São Paulo: Difusão Europeia, 1967.
- MACAULAY, David. **Subterrâneos da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- MAFFESOLI, Michel. **No fundo das aparências**. Petrópolis: Vozes, 1996.
- MALDONADO, Tomás. **El diseño industrial reconsiderado**. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- MANU, Alexander. **Revista da Aldeia Humana**. Florianópolis: SENAI/LBDI, 1995.
- MARTINS, Joel e BICUDO, Maria Aparecida Viggiani. **A pesquisa qualitativa em psicologia**. São Paulo: Moraes, 1994.
- MASSIRONI, Manfred. **Ver pelo desenho**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- MATTA, Roberto da. **A casa & a rua**. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- MCCORMICK, Ernest J. **Ergonomia, factores humanos en Ingeniería y Diseño**. Barcelona: Gustavo Gili, s.d.
- MOLES, Abraham A. **Teoria de los Objetos**. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- _____. et al. **Los Objetos**. Buenos Aires: Tiempo Contemporaneo, 1971.
- MORAES, Dijon de. **Limites do design**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

- MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História - Suas origens, suas transformações, suas perspectivas** (v.2). Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- MUNARI, Bruno. **Diseño y comunicación visual**. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.
- _____. **Artista e Designer**. Lisboa: Presença, 1990.
- NOVAES, Adauto; et al. **O Olhar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- OKAMOTO, Jun. **Percepção Ambiental e Comportamento**. São Paulo: Plêiade, 1996.
- PAPANEK, Victor. **Diseñar para el mundo real: ecologia humana y cambio social**. Madrid: H. Blume, 1977.
- PEDROSA, Israel. **Da cor à cor inexistente**. Rio de Janeiro: Leo Christiano, 1978.
- RAPOPORT, Amos. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- SANTOS, Milton. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1996.
- _____. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1997.
- _____. Entrevista para o jornal Folha de São Paulo em 08/01/2001 pg. A8.
- SELLTIZ, Claire et al. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. São Paulo: E.P.U. - USP, 1974.
- SERRA, Josep Maria. **Elementos urbanos, mobiliário y microarquitectura**. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.
- SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico: diretrizes para o trabalho didático-científico na Universidade**. São Paulo: Cortez & Morales, 1978.
- SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico**. São Paulo, Malheiros, 1995.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: Diefel, 1983.
- _____. **Topofilia: um desenho de percepção, atitude e valores do meio ambiente**. São Paulo: Diefel, 1980.
- UEXCÜLL, Jakob Von. **Dos Animais e dos Homens**. Lisboa: Livros do Brasil, 1933.
- VERMON, M.D. **Percepção e Experiência**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1974.
- WILHEIM, Jorge. **Projeto São Paulo: propostas para a melhoria da vida urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- YÁZIGI, Eduardo. **O Mundo das Calçadas**. São Paulo: Humanitas / FFLCH / USP, Imprensa Oficial do Estado, 2000.

10.2 - Teses e dissertações da FAU-USP

ALEXANDRE, Carlos A. Inácio. **O Homem, o Espaço e o Objeto. 1984.** Dissertação de Mestrado,

MONZEGLIO, Élide. **Espaço/Cor, Unidade de Comunicação Visual. 1979.** Tese de Livre Docência.

MOURTHÉ, Claudia Rocha. **Mobiliário Urbano em Diferentes Cidades Brasileiras: um Estudo Comparativo. 1998.** Dissertação de Mestrado.

PADOVANO, Bruno Roberto. **Legibilidade da paisagem urbana: o caso de Santo Amaro. 1987.** Tese de Doutorado.

PEREIRA LEITE, Maria Angela. **As tramas da segregação: privatização do espaço público. 1998.** Tese de livre-docência.

SOUZA, Carlos Leite de. **Cognição Ambiental & Desenho Urbano de um espaço urbano com enfoque dos aspectos perceptivos - o caso da Nova Av. Faria Lima. 1997.** Dissertação de Mestrado.

TARALLI, Cibele Haddad. **Ambiente Construído e Legislação: o visível e o imprevisível. 1993.** Tese de Doutorado.

TOMINAGA, Yasuko. **Memória de um lugar através de suas imagens históricas e da legislação; (...). 1993.** Dissertação de Mestrado.

VIANNA Jr., Edison de Oliveira. **Calçadas e infra-estruturas para o tráfego de pedestres em São Paulo. 2000.** Dissertação de Mestrado.

10.3 - Consulta em meio eletrônico

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. Disponível em:
<http://abnt.org.br>. Acesso em: ago. 2001.

BANCO DE NOTÍCIAS DA GAZETA MERCANTIL. Disponível em: <http://www1.investnews.com.br/bngm>. Acesso em: nov. 2001.

CADASTRO DE LEIS MUNICIPAIS – CADLEM. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/index.asp. Acesso em: jan. 2002.

CURITIBA. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano - IPPU. Disponível em: http://www.ippuc.pr.gov.br/pensando_a_cidade/index_equipurb.htm. Acesso em: jan. 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL – IBAM. Disponível em: <http://www.ibam.org.br>. Acesso em datas diversas.

JCDcaux - Mobiliário Urbano. Disponível em: <http://www.JCDcaux.com>. Acesso em: set. 2001.

SÃO PAULO (Município). Comissão Permanente de Acessibilidade. Disponível em: <http://sampa3.prodam.sp.gov.br/sehab/cpa>. Acesso em: jan. 2002.

SÃO PAULO (Município). Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: jan. 2002.

_____. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/criacao_subprefeituras/como_vai_ficar.asp. Acesso em: jan. 2002.

_____. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/reconstruir_centro/calçadas.asp. Acesso em: nov. 2002.

ARCOweb - portal da revista PROJETO DESIGN. Disponível em: <http://www.arcoweb.com.br>. Acesso em datas diversas.

10.4 - Periódicos

datas especificadas em cada citação

DESIGN & INTERIORES. São Paulo: Arco Editorial Ltda.

ESTUDOS EM DESIGN. Rio de Janeiro: Ed.da Associação de Ensino de Design - AEnD.

FOLHA DE SÃO PAULO. São Paulo: Jornal diário.

GAZETA MERCANTIL. São Paulo: Jornal diário.

JORNAL ITAIM HOJE. São Paulo: Ed. independente.

VEJA. São Paulo: Ed.Abril, Revista mensal.

10.5 - Publicações de associações, instituições e órgãos públicos

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 6023**: Informação e documentação – Referências – Elaboração. Rio de Janeiro: 2000.

ELETROPAULO. **A cidade da Light**: 1899 -1930. São Paulo: Superintendência de Comunicação / Departamento de Patrimônio Histórico / Eletropaulo, 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Normas Técnicas para Urbanização - Mobiliário Urbano**. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, 1980.

RIO DE JANEIRO (Município). Secretaria Municipal de Urbanismo. **Manual para implantação de mobiliário urbano na Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM/CPU, 1996.

SÃO PAULO (Estado). **Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado – PMDI/GSP**. São Paulo: GEGRA, 1970.

SECRETARIA DOS NEGÓCIOS JURÍDICOS / SJ. **Posturas Municipais**. São Paulo: Suplemento Especial do Diário Oficial do Município de São Paulo, 1988.

SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO / Sempla. **A Operação Urbana Faria Lima**. São Paulo: Suplemento do Diário Oficial do Município de São Paulo, 2000.

_____. Guia de Serviços Públicos Cidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

SOCIEDADE DE AMIGOS DO ITAIM BIBI. Informativo da SAIB. São Paulo, datas especificadas em cada citação.

11.0 - ANEXO

Relação de dispositivos legais do Município de São Paulo que se reportam a Equipamentos e Mobiliário Urbanos

A pesquisa da legislação vigente foi realizada no Cadastro de Leis Municipais – CADLEM disponível em meio eletrônico. O assunto é vasto, portanto relacionamos somente aqueles que foram encontrados sob os seguintes termos:

Assuntos Diversos	A.D.	Lei Federal	L fed.
Banca de Jornais e Revistas	B.J.	Lixeira	Lix.
Caixas Eletrônicas	C.E.	Mesas em Passeio	M.P.
Calçada	Ca.	Mobiliário Urbano	M.U.
Caixa de Coleta do Correio	Co.	Operação Urbana	O.U.
Decreto Municipal	D	Postes	P.
Equipamento Subterrâneo	E.S.	Protetor de Árvore	P.A.
Equipamento Urbano	E.U.	Ponto de Ônibus	P.O.
Floreira	Fl.	Passeio Público	P.P.
Iluminação Pública	I.P.	Ponto de Táxi	P.T.
Lei Municipal	L	Telefone Público	T.P.

O assunto é acompanhado de sua abreviatura para facilitar a localização no Cadastro. Conforme foi citado no capítulo sete, em decorrência do volume de dispositivos e sua efemeridade, as informações podem ser consideradas atuais somente até o fechamento da busca.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Sector da busca no CADLEM
abrigo de ponto ônibus / publicidade	6.797	L	21/12/65		A.D.
abrigo ponto de ônibus / publicidade	23.678	D	06/04/87		A.D.
acessibilidade	37.648	D	25/09/98		M.U.
acessibilidade	39.651	D	27/07/00	X	A.D.
acessibilidade	10.098	L fed.	20/12/00		A.D.
Administração Municipal	15.086	D	05/06/78	X	A.D.
ambulante	2.201	D	19/06/53	X	A.D.
ambulante	4.575	D	27/01/60	X	A.D.
ambulante	18.338	D	25/10/82		A.D.
ambulante	5.440	L	20/12/57	X	A.D.
ambulante	9.398	L	22/12/81		A.D.
ambulante	11.039	L	23/08/91	X	A.D.
antenas	39.603	D	10/07/00	X	E.U.
arborização	9.367	D	03/03/71	X	A.D.
arborização	26.535	D	03/08/88	X	A.D.
arborização	4.647	L	20/03/55	X	A.D.
arborização	7.088	L	14/12/67		A.D.
arborização	10.048	L	25/03/86		A.D.
arborização	10.365	L	22/09/87	X	A.D.
arborização	10.919	L	21/12/90	X	A.D.
arborização	10.940	L	18/01/91		P.P.
arborização	11.540	L	25/05/94		A.D.
banca de jornais e revistas	11.348	D	25/09/74	X	M.U.
banca de jornais e revistas	22.709	D	05/09/86	X	M.U.
banca de jornais e revistas	34.367	D	28/07/94	X	A.D.
banca de jornais e revistas	10.072	L	09/06/86	X	B.J.
banca de jornais e revistas	10.875	L	20/07/90	X	A.D.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Sector da busca no CADLEM
banca de jornais e revistas	11.601	L	12/07/94	X	A.D.
cabina telefônica	31.089	D	03/01/92	X	M.U.
cabina p/ informações ao público	19.357	D	15/12/83		M.U.
caixas eletrônicas	10.041	L	25/02/86	X	M.U.
caixas eletrônicas	10.071	L	03/06/86	X	C.E.
calçada / passeio	22.492	D	24/07/86		Ca.
calçada / passeio	27.505	D	14/12/88	X	M.U.
calçada / passeio	27.542	D	21/12/88	X	M.P.
calçada / passeio	35.027	D	31/03/95	X	Ca.
calçada / passeio	35.344	D	02/08/95		Ca.
calçada / passeio	36.287	D	05/08/96		P.P.
calçada / passeio	37151	D	04/11/97	X	Ca.
calçada / passeio	5.142	L	05/04/57		P.P.
calçada / passeio	6.933	L	26/08/66	X	Ca.
calçada / passeio	10.508	L	04/05/88	X	M.U.
calçada / passeio	12.260	L	11/12/96	X	Ca.
calçada / passeio - Região Central	14.027	D	19/11/76	X	M.U.
CEC	23.969	D	05/06/87	X	A.D.
ciclovias	10.907	L	18/12/90	X	A.D.
ciclovias	10.908	L	18/12/90	X	A.D.
código de obras	32.329	D	23/09/92	X	Ca.
código de obras	11.228	L	25/06/92	X	Ca.
correio	12.210	D	09/09/75		Co.
correio	12.523	D	12/01/76		Co.
correio	20.151	D	14/09/84	X	Co.
correio	21.248	D	26/08/85	X	Co.
CPPU	15.186	D	01/08/78	X	A.D.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Sector da busca no CADLEM
equipamento urbano / CET	24.497	D	31/08/87	X	A.D.
equipamento urbano / CET	28.981	D	23/08/90		A.D.
equipamento urbano	40.198	D	27/12/00	X	M.U.
equipamento urbano / CET	10.305	L	14/04/87	X	A.D.
equipamento urbano / Região Central	33.395	D	14/07/93	X	M.U.
equipamentos automáticos	35.347	D	02/08/95		M.U.
equipamentos automáticos	10.571	L	08/07/88	X	M.U.
equipamentos automáticos	11.613	L	13/07/94	X	M.U.
estacionamento	3.607	D	17/07/57		P.O.
flores	20.147	D	12/09/84		A.D.
flores	5.062	L	18/10/65	X	A.D.
flores	6.731	L	07/10/65		A.D.
flores	6.737	L	25/10/65		A.D.
grades protetoras para pedestres	23.212	D	16/12/86	X	M.U.
grades protetoras para pedestres	33.201	D	19/05/93	X	M.U.
guarita	23.405	D	09/02/87	X	M.U.
guarita	23.516	D	26/02/87	X	M.U.
guarita	12.271	L	19/12/96		Ca.
infrações	10.328	L	03/06/87	X	A.D.
limpeza pública	10.315	L	30/04/87	X	A.D.
lixeira	22.245	D	23/05/86		A.D.
lixeira	9.928	L	10/07/85	X	A.D.
lixeira	11.210	L	21/05/92		Lix.
lixeira seletiva	40.168	D	19/12/00		Lix.
lixeira seletiva	12.493	L	10/10/97	X	Lix.
mapas setoriais de indicação de localização	23.070	D	11/11/86		A.D.
mesas em calçadas	3.061	D	20/01/56	X	A.D.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Sector da busca no CADLEM
mesas em calçadas	22.016	D	11/03/86		M.U.
mesas em calçadas	36.594	D	28/11/96		P.P.
mesas em calçadas	4.664	L	05/05/55	X	M.P.
mesas em calçadas	10.667	L	28/10/88	X	P.P.
mesas em calçadas	12.002	L	23/01/96	X	P.P.
mobiliário urbano	26.589	D	09/08/88	X	M.U.
mobiliário urbano	39.982	D	20/10/00		M.U.
mobiliário urbano	2.889	L	09/07/25		T.P.
mobiliário urbano	12.849	L	20/05/99		M.U.
mobiliário urbano / áreas remanescentes	39.941	D	11/10/00		M.U.
mobiliário urbano / publicidade	3.226	D	01/09/56		A.D.
mobiliário urbano / publicidade	4.562	L	27/10/54	X	A.D.
mobiliário urbano / Região Central	27.382	D	28/11/88	X	M.U.
obras e serviços em vias públicas	27.335	D	16/11/88	X	A.D.
obras e serviços em vias públicas	15.705	D	16/02/79	X	A.D.
obras e serviços em vias públicas	7.513	L	09/09/70	X	I.P.
paisagem urbana	26.452	D	15/07/88	X	A.D.
paisagem urbana / Região Central	26.827	D	09/09/88	X	M.U.
pedestre	35.250	D	28/06/95	X	Ca.
pedestre	35.408	D	18/08/95		Ca.
pedestre	11.656	L	18/10/94	X	A.D.
permissão de uso em via pública	38.139	D	01/07/99	X	M.U.
permissão de uso em via pública	40.214	D	29/12/00		M.U.
pichação	9.605	L fed.	00/00/98		\\
ponto de táxi	8.439	D	10/10/69	X	P.T.
ponto de táxi	39.708	D	09/08/00		P.T.
ponto de táxi	7.329	L	11/07/69	X	A.D.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Sector da busca no CADLEM
ponto de táxi	7.329	L	11/07/69	X	P.T.
ponto de táxi	12.823	L	07/04/99	X	P.T.
postes	366	L	18/08/1898	x	P.
postes	1767	L	13/01/14	x	P.
protetor de árvore / arborização	34.172	D	16/05/94	X	A.D.
protetor de árvore / publicidade	31.124	D	17/01/92	X	P.A.
protetor de árvore / publicidade	31.126	D	17/01/92		P.A.
publicidade	14.536	D	12/05/77	X	A.D.
publicidade	15.364	D	28/09/78	X	A.D.
publicidade	17.534	D	14/09/81		A.D.
publicidade	33.394	D	14/07/93	X	Ca.
publicidade	33.874	D	13/12/93	X	A.D.
publicidade	37.415	D	04/05/98	X	A.D.
publicidade	37.568	D	12/08/98	X	I.P.
publicidade	3.247	L	08/12/28		P.
publicidade	4.234	L	26/06/52	X	A.D.
publicidade	8.386	L	26/04/76	X	A.D.
publicidade	8.730	L	07/06/78	X	A.D.
publicidade	12.115	L	28/06/96	X	Lix.
publicidade / Região Central	35.273	D	06/07/95		M.U.
relógio	5.798	L	03/04/61	X	M.U.
relógio	7.465	L	08/05/70	X	M.U.
relógios digitais	35.180	D	09/06/95		A.D.
sanitário público	12.156	L	01/08/96	X	A.D.
semáforos	26.820	D	09/09/88	X	A.D.
semáforos	9.849	L	07/01/85		A.D.
sinaliz. da denomin. de logradouro público	8.607	L	19/09/77	X	A.D.

Objeto do dispositivo	Número do dispositivo	Dispositivo Legal	Data	Alterado	Setor da busca no CADLEM
sinalização de obras	15.704	D	16/02/79	X	A.D.
sinalização de obras / Normas	15.958	D	26/06/79	X	A.D.
termo de cooperação	35.325	D	01/08/95		A.D.
termo de cooperação	36.082	D	09/05/96	X	A.D.
termo de cooperação	37.239	D	17/12/97		Lix.
termo de cooperação	37.277	D	14/01/98	X	A.D.
transporte coletivo	4.618	L	18/02/55		P.
urbanismo / O.U. Faria Lima	35.051	D	11/04/95		A.D.
urbanismo / O.U. Faria Lima	35.373	D	09/08/95	X	A.D.
urbanismo / O.U. Faria Lima	11.732	L	14/03/95	X	A.D.
urbanismo / parcelamento do solo	9.413	L	30/12/81	X	A.D.
urbanismo/parcelam., uso e ocup. do solo	7.805	L	01/11/72	X	A.D.
urbanismo / plano diretor	10.676	L	07/11/88	X	A.D.
urbanismo / plano diretor	13.430	L	13/09/2002		A.D.
urbanismo / Região Anhangabaú	11.090	L	16/09/91	X	A.D.
urbanismo / Região Central	33.389	D	14/07/93	X	M.U.
urbanismo / uso e ocupação do solo	8.001	L	24/12/73	X	E.U.