



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

ANA CAROLINA DE MORAES ANDRADE BARBOSA

# IMAGEM, PAISAGEM E SITUAÇÃO

Análise Visual da Orla da praia de Boa Viagem

Recife 2010

ANA CAROLINA DE MORAES ANDRADE BARBOSA

# IMAGEM, PAISAGEM E SITUAÇÃO

Análise Visual da Orla da praia de Boa Viagem

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, para obtenção do Título de Mestre em Desenvolvimento Urbano.

Orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr. José de Souza Brandão Neto

Co-orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr. João Batista Guedes

Recife 2010

**Barbosa, Ana Carolina de Moraes Andrade**

**Imagens, paisagem e situação: análise visual da orla da praia de Boa Viagem / Ana Carolina de Moraes Andrade Barbosa. – Recife: O Autor, 2010.**

**200 folhas. : il., fig., tab.**

**Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CAC. Desenvolvimento Urbano, 2010.**

**Inclui bibliografia.**

**1. Desenvolvimento urbano. 2. Paisagens. I. Título.**

**711.4 CDU (2.ed.)**

**UFPE**

**711.4 CDD (22.ed.)**

**CAC2010-51**



Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano  
Universidade Federal de Pernambuco

Ata de Defesa de dissertação em Desenvolvimento Urbano da mestranda **Ana Carolina de Moraes Andrade Barbosa**.

Às 09.00 horas do dia 12 de março de 2010 reuniu-se no Mini Auditório 2 do Centro de Artes e Comunicação, a Comissão Examinadora de dissertação, composta pelos seguintes professores: José de Souza Brandão Neto (orientador), Leonardo Augusto Gómez Castillo (examinador externo), Fernando Diniz Moreira (examinador interno) para julgar, em exame final, o trabalho intitulado: "Imagem, Paisagem e Situação – Análise Visual da Orla da Praia de Boa Viagem", requisito final para a obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Urbano. Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. José de Souza Brandão Neto, após dar conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra à candidata, para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores, com a respectiva defesa da candidata. Logo após, a comissão se reuniu, sem a presença da candidata e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Pelas indicações, a candidata foi considerada APROVADO. O resultado final foi comunicado publicamente à candidata pelo Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar eu Rebeca Júlia Melo Tavares, lavrei a presente ata, que será assinada por mim, pelos membros participantes da Comissão Examinadora e pela candidata. Recife, 12 de março de 2010.

- Indicação da Banca para publicação

Prof. José de Souza Brandão Neto  
Orientador

Leonardo Augusto Gómez Castillo  
Examinador Externo/PPG-Design

Fernando Diniz Moreira  
Examinador Interno/PPGMDU/UFPE

Rebeca Júlia Melo Tavares  
Secretária do Programa

Ana Carolina de Moraes Andrade Barbosa  
Candidata

“Simplicidade e surpresa,  
materialidade e imaterialidade,  
do objeto ao espaço.”

Shin & Tomoko Azumi

Dedico este trabalho a meus pais, Ana Maria e Carlos Alberto, modelos reais de perseverança, parceria e honestidade.

## AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Zeca Brandão, pela valiosa contribuição na orientação deste trabalho.

Ao meu co-orientador Joca Guedes, por apresentar o design dos lugares da cidade de forma tão apaixonante.

A todos que compõem o MDU pela dedicação, eficiência e partilha do conhecimento adquirido, em especial os professores Fernando Diniz, Luiz Amorim e Ney Dantas, bem como as funcionárias Rebeca e Catarina;

A CAPES, pelo suporte financeiro;

Ao Prof. Dr. Leonardo Castilho, do curso de Design da UFPE;

Aos meus colegas de mestrado e ao *petit comité* Lourival Costa, Renata Caldas e Rafaella Estevão;

Aos atenciosos entrevistados Luiz Eduardo Indio da Costa, Fernando Chacel, Jairo Lima Filho, Ângela Carneiro Cunha e o Programa de Acessibilidade do CREA, Guto Indio da Costa, Pablo Bennetti, Olga Campista, Bruno Barreto e Kátia Gomes.

Aos estimados professores da UFCG, em especial: Glielson Nepomuceno, Grace Sampaio, Carla Pereira e Levi Galdino.

Aos familiares e amigos, por acompanharem este processo de aprendizado e amadurecimento;

A minha irmã Ana Carla, ao meu noivo Thiago Loureiro e ao meu cunhado Felipe, por tudo;

E, aos meus pais, por terem me dado a régua e o compasso.

## RESUMO

Este trabalho procura estudar o espaço urbano, referenciando-se nos procedimentos de análise visual que consideram as práticas espaciais cotidianas como instância para a apreensão da forma da cidade. Distingue-se na valorização de elementos diversos como componentes da paisagem urbana, em especial mobiliários urbanos, uma vez que a qualidade do espaço é percebida, entre outros assuntos, pelo design do mobiliário, por sua interatividade com o usuário e pela influência configuracional exercida no ambiente. A pesquisa centra-se no tema do design de cidade e os referenciais teóricos que fomentam os procedimentos analíticos são elaborados a partir de Lynch, Cullen e do Grupo Internacional Situacionista. O trabalho propõe a adoção de um conjunto de ferramentas, que embora de origens distintas - a exemplo das vertentes analíticas da imagem, paisagem e situação - resulta em uma proposta de análise visual urbana a partir de uma escala que inclui o mobiliário presente no meio. Neste intuito, adota como estudo de caso a composição formal da Orla de Boa Viagem, na cidade do Recife. A análise proposta considera o observador como um sujeito vivenciador e conhecedor da cidade e, por isso, o ponto de vista do pedestre em movimento é adotado como o referencial de escala espacial. Tais considerações levam a uma reflexão sobre o caráter das permanências urbanas como forças atuantes na construção da identidade de um local, atreladas aos processos de mudança existentes na dinâmica da cidade, cuja continuidade de suas especificidades é resultado da articulação da estrutura física do bairro e das práticas sociais cotidianas.

**Palavras-chave:** observador, mobiliário urbano, paisagem.

## **ABSTRACT**

*This work aims to study the urban space having as base the procedures of visual analysis that consider the practical daily use of space as instance for the apprehension of the form of the city. It is distinguished in the valuation of diverse elements as components of the urban landscape, specifically urban furniture. Thus the quality of the space is perceived, among other subjects: for the design of the furniture, its relation with the user and the exerted formal influence in the environment. The research is centered in the subject of design of a city and the theoretical foundations that foment the analytical procedures elaborated by Lynch, Cullen and the International Situationist group. This work considers the adoption of a set of tools, that although having distinct origins - as the analytical sources of the image, landscape and situation - results in a proposal of urban visual analysis based on a scale that includes the present furniture in the environment. With this intention it adopts as a case study the formal composition of the Edge of Boa Viagem, in the city of Recife. The analysis proposed considers the observer as a citizen that is an explorer and an expert of the city. Therefore, the point of view of the pedestrian in movement is adopted as the reference of space-scale. Such expositions take us to a reflection about the character of the urban elements while operating forces in the construction of the identity of a place, associated to the existing process of change in the dynamics of the city, whose continuity of its characteristics is a result of the joint of the physical structure of the quarter and its daily social practices.*

**Keywords:** *observer, urban furniture, landscape.*

## LISTA DE TABELAS E FIGURAS

Tabela 01: Classificação dos mobiliários urbanos.....	53
Tabela 02: Classificação dos mobiliários urbanos e equipamentos urbanos para a ABNT.....	54
Figura 01: Construção da Paisagem urbana no ambiente natural.....	18
Figura 02: Orla de Boa Viagem.....	22
Figura 03: Delimitação geográfica do objeto de estudo.....	25
Figura 04: Praça de Boa Viagem.....	32
Figura 05: Terceiro Jardim.....	36
Figura 06: Recifes e edificações de Boa Viagem.....	43
Figura 07: Esquema da estrutura do trabalho por capítulos.....	50
Figura 08: Edifício da Bauhaus, Dessau.....	51
Figura 09: O processo do design (B. Lobach) .....	56
Figura 10: Rio de Janeiro, década de 30.....	57
Figura 11: Quiosques, Rio de Janeiro, década de 30.....	58
Figura 12: Leblon, Rio de Janeiro.....	58
Figura 13: Ipanema, Rio de Janeiro.....	59
Figura 14: Demolição do Pórtico de Ipanema.....	61
Figura 15: Ipanema após a demolição do pórtico, novembro de 2009.....	62
Figura 16: Salvador shopping.....	62
Figura 17: Exemplos de mobiliários que seguem as características formais e contextuais da cidade em sua função e configuração. Foto 1: torre de iluminação pública com alto-falante que reproduz música natalina do final do ano em Gramado, RS. Foto 2: luminária em formato de antigos lampiões em Ouro Preto, MG.....	68
Figura 18: Avenida Boa Viagem, Boa Viagem, Recife. Exemplo de um mesmo mobiliário disposto em contextos com características diversas.....	68
Figura 19: Avenida Ataulfo de Paiva, Leblon, RJ.....	69
Figura 20: Orlas das Praias de Boa Viagem e Copacabana sob o ângulo de visão da escala humana.....	74
Figura 21: Vistas aéreas dos mesmos trechos da figura anterior.....	78
Figura 22: Imagens do observador em movimento no bairro do Leblon.....	79

Figura 23: Capa Outrage. Architectural Review, edição especial, Outrage, junho de 1955.....	80
Figura 24: Mapas mentais de Boston desenvolvidos por Lynch a partir das entrevistas com os observadores.....	84
Figura 25: Exemplo de planta com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	90
Figura 26: The Naked City, exemplo do mapa psicogeográfico, Debord 1957.....	92
Figura 27: Diagrama do processo de Design da cidade.....	92
Figura 28: Processo de urbanização de uma praia.....	97
Figura 29: Dia 8 de dezembro, dia de Iemanjá, Salvador, BA.....	97
Figura 30: Praia do Pina, Recife, PE.....	98
Figura 31: Divisão dos setores.....	100
Figura 32: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	103
Figura 33: Setor 1, ponto 1.....	104
Figura 34: Setor 1, ponto 2.....	105
Figura 35: Setor 1, ponto 3.....	106
Figura 36: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	107
Figura 37: Setor 2, ponto 1.....	108
Figura 38: Setor 2, ponto 2.....	109
Figura 39: Setor 2, ponto 3.....	110
Figura 40: Posto salva-vidas demolido durante as obras do Projeto Orla.....	111
Figura 41: Esquema indicativo dos pontos da seqüência de percurso.....	111
Figura 42: Setor 3, ponto 1.....	112
Figura 43: Setor 3, ponto 2.....	113
Figura 44: Setor 3, ponto 3.....	114
Figura 45: Esquema indicativo dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	115
Figura 46: Setor 4, ponto 1.....	116
Figura 47: Setor 4, ponto 2.....	117
Figura 48: Setor 4, ponto 3.....	118
Figura 49: Esquema indicativo dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	119
Figura 50: Setor 5, ponto 1.....	120
Figura 51: Setor 5, ponto 2.....	121
Figura 52: Esquema indicativo dos pontos de vista da seqüência de percurso.....	122
Figura 53: Setor 6, ponto 1.....	123

Figura 54: Setor 6, ponto 2.....	124
Figura 55: Um dos acessos à praia.....	126
Figura 56: Desvios da ciclovia.....	127
Figura 57: Detalhe das luminárias de Boa Viagem.....	131
Figura 58: Torres de iluminação de Boa Viagem.....	132
Figura 59: As torres de iluminação de Boa Viagem mais altas que os coqueiros..	133
Figura 60: Torres de iluminação do Leblon, RJ.....	134
Figura 61: Torres de distribuição de rede elétrica.....	135
Figura 62 e 63: Atuais caixas coletoras de lixo da Orla de Boa Viagem.....	136
Figura 64: Antiga lixeira de Boa Viagem, retirada pelo Projeto Orla.....	136
Figura 65: Sistema semaforico da Avenida Boa Viagem.....	137
Figura 66: Sistema semaforico da Avenida Paulista, SP.....	138
Figura 67 e 68: Sinalização da Praia de Boa Viagem.....	138
Figura 69: Sinalização do Jardim Botânico do Rio de Janeiro com clara influencia da praia na configuração do mobiliário.....	138
Figura 70: Telefone público.....	138
Figura 71: Esquema comparativo entre o projeto dos mobiliários do Leblon e os implantados em Boa Viagem com foco na articulação configuracional entre os mobiliários e suas funções.....	140
Figura 72: Quadras de <i>tênnis</i> e basquete.....	141
Figura 73: Pista de <i>skate</i> .....	142
Figura 74: Bancos, Copacabana, RJ.....	142
Figura 75: Golas de árvores, em especial coqueiros.....	143
Figura 76: Molduras de árvores, em especial coqueiros.....	143
Figuras 77 e 78: Brinquedos.....	144
Figura 79: Mobiliários urbanos para ginástica.....	145
Figura 80: Academia da Cidade.....	145
Figura 81: Banheiro público de Boa Viagem.....	146
Figura 82: Banheiro de Copacabana, RJ.....	146
Figura 83: Abrigo de Ônibus.....	147
Figura 84: Abrigo de Ônibus com transparência, Salvador, BA.....	147
Figura 85: Os quiosques de Boa Viagem que estão sendo substituídos.....	147
Figura 86: Quiosque proposto pelos projetistas entrevistados do Projeto Orla.....	148
Figura 87: Os novos quiosques que estão sendo implantados.....	148
Figura 88: Quiosques de Copacabana, RJ.....	149
Figura 89: Integração dos quiosques da Orla de Copacabana com a praia.....	149

Figura 90: Postos Salva-vidas.....	150
Figuras 91: Estrutura móvel atualmente utilizada pelos guardas salva-vidas.....	150
Figura 92: Comparação entre os mobiliários de Boa Viagem e das Orlas do Rio de Janeiro. Integração de várias funções em uma mesma estrutura de mobiliário.....	152
Figura 93: Uso do nível subterrâneo para banheiros e cozinhas.....	155
Figura 94: Quiosque fechado e iluminado durante a noite, Copacabana, RJ.....	155
Figura 95: Pórtico implantado em Ipanema pelo Projeto Rio Cidade demolido em setembro de 2009, RJ.....	156
Figura 96: Avenida Paulista, SP.....	156
Figura 97: Orientação da forma, Boa Viagem.....	157
Figura 98: Orientação da forma, Boa Viagem.....	157
Figura 99: Orientação da forma, Boa Viagem.....	158
Figuras 100 e 101: Orientação da forma, Copacabana.....	158
Figuras 102, 103 e 104: Orientação da forma, Leblon.....	159
Figura 105: Vista da praia de uma das ruas de acesso à orla.....	160
Figura 106: Visualização da praia em direção ao interior do bairro.....	160
Figura 107: Sábado, outubro de 2009 às 12h e 30min.....	162
Figura 108: Sábado, outubro de 2009 às 19h.....	163
Figura 109: Mobiliários com luminárias no Leblon, RJ.....	164
Figuras 110 e 111: Configuração da orla alterada durante eventos temporários....	165
Figura 112: Estudo de pessoas estáticas na praia de Boa Viagem durante o dia..	168
Figura 113: Estudo de pessoas estáticas no calçadão durante o dia.....	169
Figura 114: Esquema representativo do uso da praia por pessoas estáticas.....	170
Figura 115: Estudo de pessoas estáticas no calçadão durante a noite.....	172
Figura 116: Esquema representativo do uso da praia por pessoas estáticas.....	172
Figura 117: Ocupação da Orla durante a noite de Maceió, AL.....	173
Figura 118: Ocupação da Orla durante a noite do Rio de Janeiro, RJ.....	174
Figura 119: Mapa psicogeográfico do estudo realizado na Orla de Boa Viagem.	177
Figura 120: Quiosque de flores com anúncio publicitário, França.....	185
Figura 121: Avenida Ataulfo de Paiva, Leblon - RJ. Adição de várias funções nas estruturas de mobiliários urbanos, reduzindo a quantidade de barreiras físicas e visuais na calçada e configuração diferenciada para vagas de carro para pessoas com dificuldades de mobilidade.....	187
Figura 122: Em Recife, no recente Projeto da Avenida Conde da Boa Vista (concluído em 2006), por exemplo, os abrigos de ônibus foram projetados e implantados de forma que prejudicam a circulação dos pedestres na calçada.....	188

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AL - Alagoas

Av. – Avenida

CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia

ESDI – Escola Superior de Desenho Industrial

KM – Kilometro

PE – Pernambuco

RJ – Rio de Janeiro

UFPE – Universidade Federal de Pernambuco

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

# SUMÁRIO

Introdução .....	18
<b>CAPÍTULO 1</b> .....	34
1 Design de Cidade .....	34
1.1 Design .....	35
1.1.1 Design Industrial .....	39
1.2 Design Urbano ou Desenho Urbano? .....	42
1.3 Os Observadores .....	47
1.4 Mobiliários Urbanos .....	50
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	64
2 Ferramentas de Análise .....	64
2.1 Análise visual .....	67
2.1.1 Kevin Lynch .....	72
2.1.2 Gordon Cullen .....	74
2.1.3 Internacional Situacionista .....	77
2.2 Ferramentas de Análise .....	79
2.3 A Forma do Produto Urbano .....	84
2.3.1 Ferramentas de análise da forma .....	88
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	90
3 Estudo de Caso .....	90
3.1 O objeto de estudo .....	96
3.2 Apresentação dos setores .....	101
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	130
4 Análise Visual da Orla da Praia de Boa Viagem .....	130
4.1. Análise dos Mobiliários Urbanos .....	133
4.1.1 Orientação da forma e Proporção .....	156

4.1.2 Temporalidade .....	163
Iluminação e ocupação do espaço.....	163
4.2.1.1 O movimento natural e o estudo de pessoas estáticas.....	167
4.4 Mapa Psicogeográfico .....	177
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	180
5 Conclusão .....	181
5.1 Parâmetros para projeto de mobiliário urbano .....	186
REFERÊNCIAS .....	191
Referências Bibliográficas.....	191
Referências das Imagens: .....	199

# INTRODUÇÃO

“De sua configuração depende o fato de  
um objeto ser aceito ou não.”

Bernd Löbach

## INTRODUÇÃO

Este trabalho discute os estudos das práticas espaciais cotidianas e se distingue na valorização dos mais diversos elementos como componentes da paisagem urbana. A ênfase desta pesquisa recai sobre o espaço público como projeto para o usuário, através da inserção de mobiliários urbanos.

O estudo tem como objetivo apreender o espaço, tomando como referência os limites do que a vista alcança, indo além de sua aparência. Para tanto, concentra-se no tema de leitura da Forma Urbana, em especial nos estudos sobre a Análise Visual e na utilização de conjuntos de mobiliários urbanos na construção da paisagem das cidades. Deste modo, referenciam-se, teoricamente, os campos da história das cidades e da morfologia urbana.

Entendemos que os mobiliários urbanos apresentam uma forte dimensão visual que colabora com a qualidade da identidade das cidades. Assim, o espaço urbano é valorizado, entre outros fatores, pela sua interatividade com o usuário e pela influência que este exerce na imagem, paisagem ou situação dos espaços em que está inserido.

A imagem é para Lynch (2006:2) a combinação de quase todos os sentidos em operação, é a percepção parcial da cidade, fragmentária, misturada com considerações de outra natureza. Já a paisagem, para Cullen (1971), não está associada às lembranças e significados, denota uma composição de elementos físicos - como edifícios, mobiliários urbanos, ruas e vegetação - capaz de despertar atitudes imediatas. A situação, para o grupo Internacional Situacionista, possui o mesmo sentido de percepção dos autores citados anteriormente. Porém, neste caso, trata-se da ação perceptiva associada à vivência, ou seja, a imagem ou a paisagem é tratada como um momento que varia dependendo da experiência, única, vivenciada pelo observador: a situação.

A Análise Visual estuda as qualidades perceptíveis da paisagem urbana, baseando-se na experiência topológica do observador em movimento. Com isso, são estudados conceitos de análise visual e como eles são aplicados a teóricos que trabalham com a relação entre a composição configuracional do ambiente urbano e o observador em movimento, em atividades cotidianas. Desta forma, os conceitos básicos utilizados no trabalho são baseados no estudo da formação da imagem da cidade, desenvolvido por Lynch (1982), no dinamismo visual registrado por Cullen (1983), e, por fim, no argumento de exploração do ambiente urbano como lugar de vida defendido pelo grupo Internacional Situacionista<sup>1</sup>, IS. Todos os trabalhos, desenvolvidos em meados da década de 1960, formam um conjunto de ferramentas que, apesar dos diferentes focos analíticos, imagem, paisagem e situações, têm semelhanças que fortalecem a importância da mudança de escala na análise do espaço urbano, a fim de que o observador se torne também um *vivenciador* e conhecedor da cidade.

Define-se como paisagem um espaço aberto que se abrange com um só olhar. A paisagem é entendida como uma realidade materializada fisicamente num espaço que se chama, nesta pesquisa, de natural - se considerada antes de qualquer intervenção urbana - ou construída, onde se inscrevem os elementos e as estruturas construídas pelo homem, com determinada cultura, designada também como paisagem cultural (MASCARO, 2008).

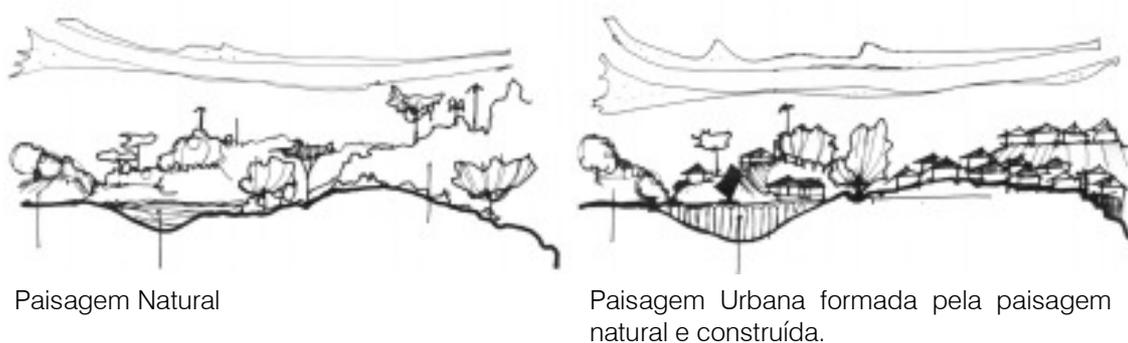


Figura 01: Construção da Paisagem urbana no ambiente natural.

<sup>1</sup> JAQUES, Paola Berenstein. **Internacional Situacionista: Apologia da Deriva: Escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. SADLER Simon. **The Situacionist City**. Cambridge: The MIT Press, 1998. DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro, Contraponto, 1997.

Já a Paisagem urbana é um conceito que exprime a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Tal concepção foi primeiramente formulada por Gordon Cullen em *The Architectural Review*, vindo posteriormente a dar forma ao livro “Paisagem Urbana”, em 1961.

A leitura da paisagem é tratada, neste estudo, através da análise visual. Assim, considera-se não só a forma urbana como um todo, como também, as características formais dos elementos urbanos específicos. Pretende-se compreender a cidade do ponto de vista formal da paisagem urbana, por meio do uso cotidiano da cidade. Desta forma, o trabalho se relaciona com a teoria da Forma Urbana e do Urbanismo Cotidiano<sup>2</sup> no aspecto analítico, e não de uma construção metodológica de projeto.

A pesquisa trabalha ainda a simbiose de procedimentos metodológicos que possibilitam a análise visual da relação formal existente entre os mobiliários urbanos e o espaço da cidade, tendo a Orla de Boa Viagem, na cidade do Recife, como estudo de caso principal. A noção de importância desta aplicação de ferramentas de análise parte do pressuposto de que, a utilização do estudo do observador e/ou do usuário em movimento, é parte do levantamento de dados, e essencial para o desenvolvimento de um bom projeto urbano.

As ferramentas metodológicas utilizadas na análise se baseiam, principalmente, no estudo de experimentação da cidade das teorias urbanísticas citadas acima, associadas à dinamicidade das relações que Lobach (2001) estabelece entre o processo de design e o processo de uso do produto industrial; assim como, o conceito de design como ferramenta de comunicação, e as teorias da experiência visual de Dondis (1997); os padrões de desenvolvimento formal e percepção visual

---

<sup>2</sup> Lefebvre, participou brevemente do grupo Internacional Situacionista, contribuindo com sua publicação de 1946, *Introdução à Crítica da Vida Cotidiana*, onde escreve que “o marxismo, em seu conjunto, é, de fato, um conhecimento crítico da vida cotidiana”.

de Arnheim (1986); e, por fim, o Método de Análise Visual de Equipamentos no Meio Urbano, desenvolvido por Guedes (2005).

Para uma melhor fundamentação do estudo elaborado, este trabalho está estruturado em capítulos, de modo a facilitar a compreensão do tema proposto, bem como do seu desenvolvimento. O Capítulo 1 estabelece a relação entre o design e o urbanismo, delimita as áreas de atuação de cada campo disciplinar, centrando-se no tema que envolve o design e sua inclusão na cidade, além disso, classifica e define os mobiliários urbanos, da forma como são tratados durante a pesquisa. O Capítulo 2 apresenta os conceitos teóricos chave, referentes às ferramentas de análise da forma urbana e de análise visual, que norteiam o estudo realizado nos capítulos seguintes. O Capítulo 3, cujo nome é O Estudo de Caso, apresenta ao mesmo tempo que analisa a formação das paisagens do espaço escolhido como cenário para o desenvolvimento do projeto. O Capítulo 4 trata da Análise da Orla da Praia de Boa Viagem por meio de seus elementos e da dinamicidade configuracional da paisagem urbana. O último, Capítulo 5 e Conclusão, demonstra uma reflexão para o exercício do projeto, com propostas de parâmetros para intervenções urbanas, definindo o projeto e sua conceituação.

## **Problema**

A idéia de desenvolver um estudo sobre a análise visual da cidade, com foco no mobiliário urbano, surgiu da necessidade pessoal de intervir com um projeto de produto para a Orla de Boa Viagem. Ao considerar a configuração formal do contexto, observou-se que esta é constituída por uma “família” de mobiliários urbanos desconexa e despreocupada com a linguagem da paisagem. Trata-se de um problema comum - na maioria das cidades brasileiras - de desordem visual, intensificada pela utilização de diferentes estilos e cores que, geralmente, representam a prefeitura ou as próprias companhias prestadoras de serviços.

Este trabalho parte do pressuposto de que o mobiliário urbano constitui o lugar<sup>3</sup>, o espaço do usuário. Por isso, em conjunto com outros elementos complementares qualifica a paisagem urbana. Tal mobiliário contribui para a estética, a funcionalidade e o significado dos espaços, da mesma forma que promove a segurança e o conforto dos usuários, merecendo a atenção dos planejadores preocupados com a qualificação do ambiente de poder público. Sabe-se que a constituição de uma família de elementos é fundamentada em um princípio de coerência formal, a qual envolve a concepção de cada elemento a partir de conceitos comuns que caracterizem o conjunto (MOURTHÉ, 1998)<sup>4</sup>.

O que se procura neste trabalho são respostas para perguntas do tipo: como a forma de um mobiliário urbano interfere na paisagem urbana? Quais componentes morfológicos de um espaço urbano devem ser levados em consideração para o projeto de mobiliário urbano? Como identificar estes componentes? E, qual o papel da análise visual da paisagem urbana no processo de design e re-design da cidade?

### **Justificativa**

Justifica-se a escolha do tema, por observar dificuldades na articulação entre a micro e a macroescala nos projetos urbanos, ou seja, entre a cidade e o objeto. Então, este estudo se propõe a analisar a situação socioespacial entre o ambiente e os elementos de mobiliário urbano, a fim de que estes possam se ajustar à identidade do espaço.

A leitura da paisagem urbana tem como prioridade a visão do observador em movimento e o uso cotidiano da cidade através da imagem, de sua representação e

---

<sup>3</sup> “A experiência dá origem ao lugar (...) o lugar antropológico, é simultaneamente princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa”. FERRARA, Lucrecia d’Alessio. **Design em Espaços**. São Paulo. Rosari. 2002. P. 16-18.

percepção existente. Em 1960, Kelvin Lynch publicou *A imagem da cidade*, em 1961 Gordon Cullen reuniu seus diversos artigos publicados na revista “*Architectural Review*” em capítulos do livro *A paisagem urbana*. Nesses trabalhos, a cidade mais palpável do que nunca, tornou-se uma sucessão de imagens selecionadas, cada vez mais ocupadas com o trivial: calçadas, lugares de encontro, e manifestações artísticas populares.

Com isso, os princípios básicos alicerçados no estudo da forma da cidade, desenvolvidos por Lynch são os pontos imagísticos que devem ser associados a conceitos como legibilidade e visualidade para permitirem o entendimento da imagem urbana. Cullen considera o dinamismo visual como uma categoria presente nos espaços urbanos, associando-os ao movimento de quem dele se utiliza. Os conceitos propostos pelo pensamento situacionista também nortearão os referenciais teóricos da pesquisa, tais como: a psicografia e a deriva; a clara mudança de escala e área de atuação, a fim de se alcançar a transformação da vida cotidiana.



Figura 02: Orla de Boa Viagem.

Essas possibilidades de estudar o meio urbano, considerando a categoria do movimento, serão desdobradas de acordo com os conceitos básicos já

mencionados. O estudo de forma detalhada da leitura da paisagem urbana, com foco no observador em movimento, abona-se na intenção de sintetizar algumas ferramentas de análise do espaço urbano, desenvolvidas pelos autores já mencionados, num estudo de caso para a apreensão da forma urbana tomando como referência a análise visual da Orla da Praia de Boa Viagem.

A Orla foi escolhida como estudo de caso, devido à visibilidade singular da paisagem constituída por elementos construídos e naturais, formada por um plano de fundo contínuo, tanto de prédios, avenida e calçadas quanto de praia, mar e coqueiros. Além disso, são atribuídos vários tipos de usos a este conjunto de elementos espaciais, tais como: ambiente de trabalho, com comerciantes fixos e ambulantes; lazer; esporte; circulação.

Trata-se de uma praia metropolitana, um espaço urbano público que integra o ambiente construído com o natural; com isso, é - na maioria dos casos - um local que deve ser compreendido e tratado de forma diferente. As especificidades paisagísticas e urbanas destes tipos de praias caracterizam o ambiente como complexo, utilizado com funções diversas e de formas bem diferenciadas, com usuários locomovendo-se em velocidades, meios, direções e objetivos diferentes.

Tais considerações levam a uma reflexão sobre o caráter das permanências urbanas, enquanto forças atuantes na construção da identidade de um local, atreladas aos processos de mudança existentes na dinâmica urbana, cuja continuidade de suas especificidades é resultado da articulação da estrutura física do bairro e das práticas sociais cotidianas.

### **Objeto de estudo**

Para a análise visual do meio ambiente urbano, este trabalho centra o objeto de estudo na relação entre os elementos da cidade que compreendem os mobiliários urbanos e a leitura da paisagem. Em especial, a Orla da Praia de Boa Viagem, na

cidade do Recife (figura 03), e seus elementos urbanos que contribuem para uma abrangência da composição visual do local.

Para relacionar o mobiliário e o ambiente urbano se propõe adotar o termo design de cidade, ao invés de design urbano ou desenho urbano. Neste sentido Kaliski (1999) coloca que

O design de cidade procura novos significados e invenções através da recombinação e a extrapolação dos elementos visuais. Utilizando o que já existe, o design de cidade é uma forma de bricolagem. O designer de cidade reúne narrativas de lugar ordenado para intensificar e interpretar de forma mais visível as histórias comuns da vida da cidade. O debate negocia o processo de narrativas individuais e grupais combinadas com a disposição destas narrativas em objetos e lugares feita pelo designer. A cidade projetada desta maneira é a cidade simultânea da vida cotidiana, celebrada na literatura moderna e na arte e procurada mas negada pela arquitetura moderna e pelo design urbano (p. 107)<sup>5</sup>.

Esta argumentação traduz o que o design de cidade acrescenta para o design urbano, seja qual for o seu campo disciplinar: a prioridade da vida diária como um componente de bom urbanismo - este é o tema que cerca o primeiro capítulo. Ou seja, tanto do ponto de vista do design de produto como do urbanista, deve-se aprender da cidade e viver a cidade para poder produzir para ela, independente da escala do projeto que se pretende intervir.

---

<sup>5</sup> Tradução da autora.

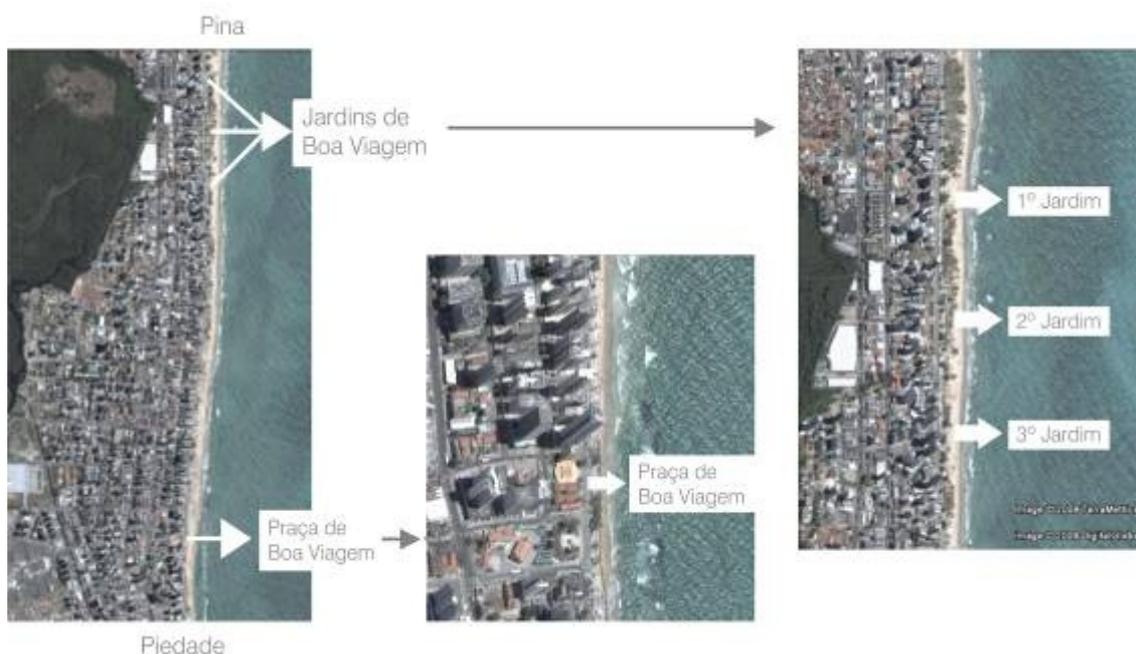


Figura 03: Delimitação geográfica do objeto de estudo.

## Objetivos

O objetivo geral da pesquisa consistiu em estudar a leitura da paisagem urbana através da análise visual, atrelada à forma urbana como um todo, como também, as características configuracionais dos elementos específicos. Deste modo, objetiva-se aplicar ferramentas de análise visual na Orla da Praia de Boa Viagem, a fim de se compreender a composição formada pelos mobiliários urbanos inseridos no local.

Objetivos Específicos:

- explorar conceitos teóricos que valorizem o uso cotidiano da cidade como meio de análise e etapa do processo projetual de intervenção urbana;
- identificar ferramentas de experimentação da cidade como método de leitura da paisagem urbana;

- estudar a família de mobiliários urbanos da Orla da Praia de Boa Viagem;
- fornecer parâmetros para projetos de intervenções urbanas no local;
- caracterizar o diálogo entre mobiliários urbanos e ambientes que valorizam a paisagem contemplativa.

## Hipóteses

A forma urbana pode ser apreendida e analisada de muitas maneiras. Porém, todos os métodos e abordagens levam a um senso comum: o da leitura e compreensão dos elementos que compõem e identificam as partes da cidade para a estruturação do todo. Dentro dessa perspectiva, supõe-se que as teorias de compreensão da forma urbana atuam como ferramentas de análise que se complementam e que possibilitam estudos urbanos dentro de um processo específico para realidades diversas.

Apesar da aplicação de um conjunto de ferramentas de análise, este trabalho não propõe a formatação de uma nova técnica de projeto. Sugere a tentativa de “enxergar” a cidade, visando, portanto, o estudo do objeto cidade em sua última instância: a experimentação como ferramenta primordial de análise da cidade. O estudo de caso é defendido pela hipótese da necessidade de se aprender a cidade para produzir cidade. Neste momento, é introduzido o poder da experiência visual humana como ferramenta primordial de pesquisa e de projeto. Porém, não são descartadas as noções de importância dos outros sentidos humanos para a vivência urbana, mas tratadas como temas complementares a serem pesquisados em estudos análogos.

Uma segunda proposição trata da atuação multidisciplinar como artifício para soluções projetuais mais adequadas. Esta pesquisa acredita que os mobiliários urbanos são produtos, assim como os comercializados, submetidos às limitações produtivas e à escala industrial. Por isso, supõe-se, entre outras profissões, que as

ferramentas do design industrial agregadas às técnicas do paisagismo, da arquitetura e do urbanismo, são fundamentais para o projeto de produtos para o meio urbano.

## **Metodologia**

A metodologia da pesquisa está estruturada segundo dois eixos de investigação, e cada um destes eixos são subdivididos em duas etapas. O primeiro tem como objetivo estabelecer uma reflexão com foco na análise visual e no uso cotidiano da cidade, ao longo de estudo teórico; por isso, é subdividido em design de cidade e ferramentas de análise da forma urbana. O segundo é composto, inicialmente, pelo estudo dos processos metodológicos utilizados no desenvolvimento do Projeto Orla<sup>6</sup> da praia de Boa Viagem, assim como do Projeto Rio Cidade<sup>7</sup>, principalmente no bairro do Leblon, no Rio de Janeiro. Além do objeto de estudo da pesquisa, outros projetos e espaços foram utilizados para uma análise comparativa entre metodologias e resultados. Por fim, este eixo tratou de articular as ferramentas de análise estudadas e aplicá-las em campo.

### **1. Do mobiliário urbano à cidade**

#### **1.1 Design de cidade**

Nesse primeiro momento, são estabelecidos conceitos fundamentais da pesquisa como o Design de Cidade, o Desenho Urbano e os Observadores, por meio de aspectos teóricos e conceituais sobre os produtos urbanos de design e o seu público alvo.

---

<sup>6</sup> O Projeto Orla foi aprovado pela prefeitura do Recife e teve as obras iniciadas em 2007. Propôs o reordenamento dos oito quilômetros da Avenida Boa Viagem com intervenções nas áreas de calçadas, iluminação, quadras, playground, quiosques de coco, equipamentos urbanos, pista de "cooper", ciclovia e estacionamentos.

<sup>7</sup> O Programa Rio Cidade, foi criado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 1993, atuou nos trechos principais dos bairros com maior incremento comercial e circulação de veículos e pedestres. Consistiu em diversas intervenções urbanas nas vias mais importantes dos principais bairros cariocas. O programa seguiu o formato de concurso para a contratação de projetos para 3 Projetos de Estruturação Urbana e 40 Bairros da cidade e outras 37 Favelas transformadas em bairros populares no programa Favela-Bairro.

Dois grupos de indivíduos são estabelecidos: os “observadores treinados”, os projetistas, aqueles que, de fato, observam; e os “observadores destreinados”, os usuários do mobiliário urbano, aqueles que utilizam a cidade em ações cotidianas. O último grupo ainda pode ser categorizado de acordo com os meios de transporte utilizados pelos indivíduos, classificando-os em: motoristas e passageiros, ciclistas e pedestres. Vale salientar que, neste trabalho, por questões de delimitação do objeto de pesquisa, é priorizada a observação do pedestre, não excluindo a importância das outras classificações no projeto urbano.

Um dos pontos de intercessão entre o design e o urbanismo é estabelecido e trabalhado por meio de um estudo conceitual e classificatório que trata os mobiliários urbanos como produtos com preocupações industriais – já que, são produzidos em escala industrial, se repetem na cidade ou parte dela e, por isso, equipam e formam espaços -, mesmo que não tenham características comerciais.

#### **Fontes documentais:**

Foram consideradas, sobretudo, as produções bibliográficas de autores que abordam o design e o desenho urbano como ferramentas multidisciplinares de projeto, tais como: Lobach (2001), Dondis (2003), Munari (2002), Cardoso (2004), Souza (2001), Bonsiepe (1978), Ferrara (1993), Zevi (2002), Del Rio (1999), Brandão (2004, 2008).

Para definir o estudo conceitual de mobiliários urbanos, serão referenciados autores como Serra (1996), Mouthé (1998), Kohlsdorf (1996) e Guedes (2005).

### **1.2 Imagem, paisagem e situação**

Nesta etapa buscou-se conhecer o ponto de vista mais tangível da cidade. Encontrou-se, nos anos 1960, com Lynch, Cullen e o grupo Internacional Situacionista, as teorias e os procedimentos que aproximam o projetista do seu estudo de caso. Neste sentido a análise visual é tratada como ferramenta de coleta

de dados que simula a ação do pedestre e diminui a escala espacial de trabalho. As ferramentas de análise visual do espaço são associadas a conceitos da forma do produto urbano – através de Arnheim, Dondis, Guedes e Lobach -, uma vez que, para compreender o comportamento do todo formal é necessário analisar não só o espaço como também os produtos que o compõem.

As ferramentas chave de análise do espaço urbano foram coletadas nesta etapa e nortearam o desenvolvimento do segundo eixo de investigação, a aplicação delas na Orla de Boa Viagem.

### **Fontes documentais:**

Para o estudo das questões centrais deste trecho da pesquisa foram abordados autores que tratam da forma urbana, da análise visual e do urbanismo cotidiano como Lynch (1975, 1960, 1981); Cullen (1961) e o grupo formado pelo Internacional Situacionista (DEBORD, 1997; JAQUES, 2003; SADLER, 1998).

### **Procedimentos metodológicos:**

Tendo como base as fontes documentais acima citadas, foi construída uma revisão bibliográfica das principais ideias dos autores e relativos ao campo de investigação proposto no projeto, ao tratar da morfologia e análise visual, abordando a teoria do urbanismo cotidiano e o mobiliário urbano. A construção da revisão partiu de âmbitos mais gerais da morfologia urbana, segundo os conhecimentos arquitetônicos, convergindo para o estudo formal do mobiliário urbano como produto desenvolvido para um grande grupo de usuários.

## **2. Análise do método e do resultado**

### **2.1 Estudo dos procedimentos metodológicos utilizados**

O segundo eixo de pesquisa é caracterizado pela análise dos procedimentos metodológicos que foram utilizados no desenvolvimento do Projeto Orla, estudo de caso da pesquisa, e no Rio Cidade, em especial no Leblon. O programa que envolve o projeto implantado no bairro do Rio de Janeiro, em 1993, foi escolhido,

sobretudo, por dois motivos complementares: a equipe multidisciplinar composta por um arquiteto, um paisagista e um designer; e o resultado que trouxe ao projeto prêmios; e ao bairro, identidade, conforto e beleza.

Portanto, para esta análise buscou-se aplicar entrevistas semiestruturadas, pessoalmente, com os principais envolvidos nos projetos urbanos em questão. As entrevistas, que sofreram modificações de acordo com os entrevistados, seguem no volume em anexo desta dissertação. Os dados coletados não foram analisados de forma sistemática. Porém, serviram para fortalecer a hipótese que trata as diversas áreas que compreendem um projeto urbano por meio dos diversos aspectos profissionais.

#### **Fontes documentais:**

- Entrevistados do Projeto Orla:

- 1- Jairo Lima Filho, arquiteto e urbanista da Colméia Arquitetura e Engenharia, responsável pelo projeto básico;
- 2- Bruno Barreto, arquiteto e urbanista contratado para compor a equipe responsável pelo projeto executivo e pelo detalhamento;
- 3- Kátia Gomes, arquiteta e urbanista da Colméia Arquitetura e Engenharia, gerente do projeto executivo;
- 4- Ângela Carneiro Cunha, arquiteta e urbanista consultora de acessibilidade do Projeto Orla, hoje Coordenadora do Programa de Acessibilidade do CREA de Pernambuco.

- Entrevistados do Rio Cidade – Leblon:

- 1- Guto Indio da Costa, designer de produtos, responsável pelo projeto de mobiliários urbanos;
- 2- Luiz Eduardo Indio da Costa, arquiteto e urbanista, coordenador do projeto urbano;
- 3- Fernando Chacel, paisagista, formado em arquitetura e urbanismo, responsável pelo projeto paisagístico que compreende os estudos da vegetação e dos grafismos da calçada;

- 4- Olga Campista, arquiteta e urbanista da prefeitura do Rio de Janeiro e gerente geral do concurso Rio Cidade, hoje é Secretária de Cultura da mesma prefeitura;
- 5- Pablo Bennetti, arquiteto e urbanista professor do curso de arquitetura e urbanismo da UFRJ. Participou do Programa Rio-Cidade através do projeto do bairro de Botafogo.

## **2.2 Análise visual da Orla da Praia de Boa Viagem**

O último passo aplicou em campo as ferramentas estudadas no primeiro eixo da pesquisa. Para isto, a síntese das ferramentas de análise do espaço urbano, elaboradas pelos autores mencionados, foi direcionada para a análise de apreensão da forma urbana do estudo de caso desta pesquisa.

De antemão, vale ressaltar a importância da deriva dos situacionistas e da visão serial de Cullen na construção dessa etapa metodológica de visualidade dos capítulos 4 e 5. Além disso, para a análise dos dados coletados, vale ressaltar igualmente o uso dos recursos gráficos de representação do espaço do mapa mental de Lynch e do mapa psicogeográfico dos situacionistas, tais como: desenhos, montagens e fotografias; assim como a adaptação das propostas metodológicas de Dondis, Guedes e Arnheim que se fundem no conceito da dinâmica formal na Orla da Praia de Boa Viagem, em especial no capítulo 5.

### **Fontes documentais:**

Foram abordados para a construção dessa síntese Lynch (1960), Cullen (1961), os escritos sobre os Internacionais Situacionistas (Debord, 1997; Jaques, 2003 e Sadler, 1998), acrescidos de Guedes (2005), Lobach (2001), Arnheim (1988) e Dondis (1997). O Projeto Orla disponibilizado para esta pesquisa, em meio digital, pela EMLURB, prefeitura do Recife. E, por fim, o projeto de mobiliários urbanos do Rio Cidade – Leblon, disponível no livro *Indio da Costa* (GRUNOW, 2008).

### **Procedimentos metodológicos:**

Assim como nos estudos dos referenciais teóricos do trabalho, o instrumento base de pesquisa da investigação científica é a observação, neste caso, das cidades do

Recife e Rio de Janeiro. Para este trabalho foram registrados fenômenos da realidade de diferentes formas (anotações, gráficos esquemáticos, registros fotográficos), que sistematizaram os dados coletados.

Encontra-se, a seguir, a estruturação esquemática em capítulos do trabalho com base na metodologia apresentada.

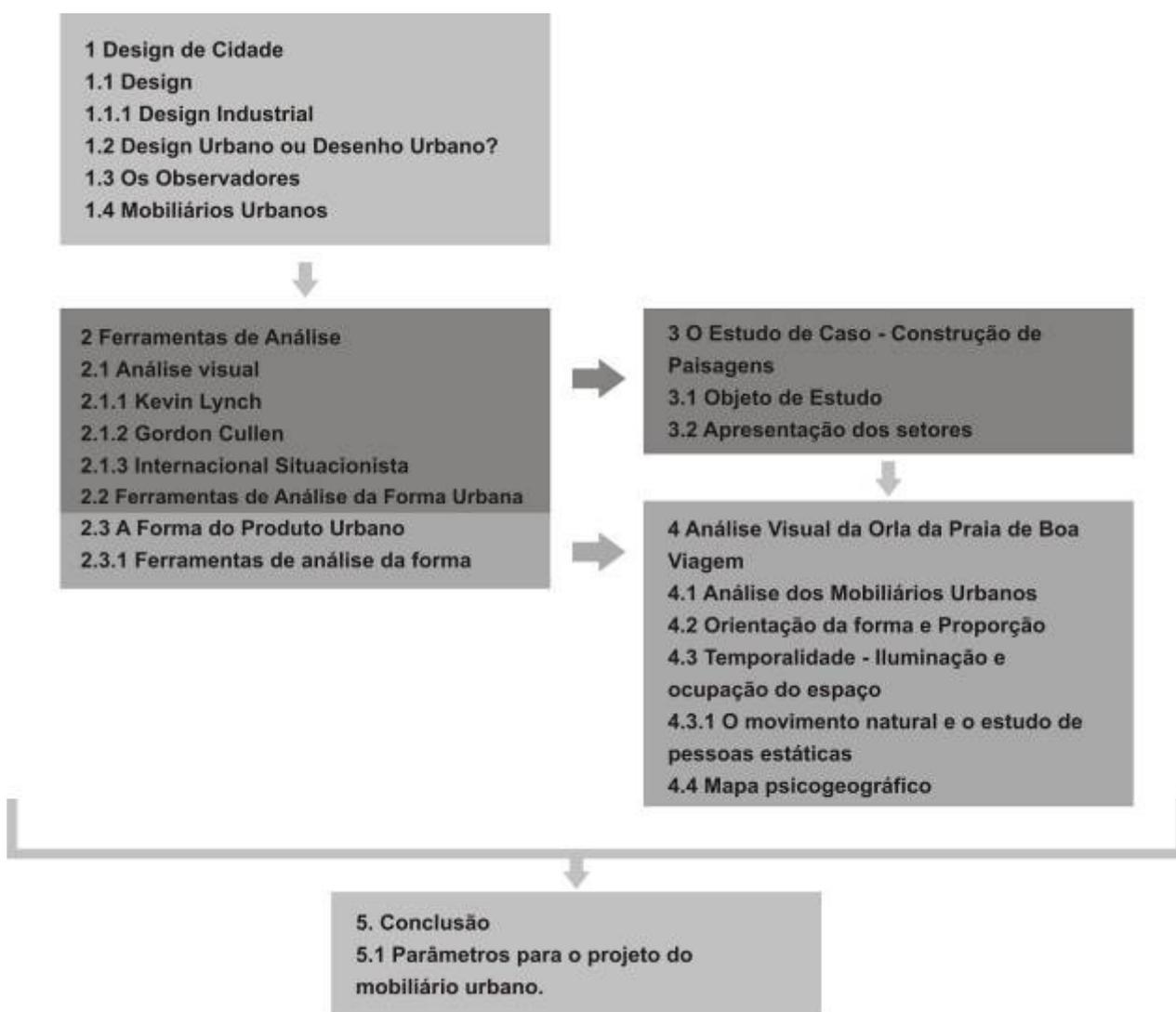


Figura 07: Esquema da estrutura do trabalho por capítulos.

# CAPÍTULO 1

## Design de Cidade

“O design é a exploração criativa da restrição.”

Inflate

## 1 Design de Cidade

A forma, a função e o significado do espaço público estão entre as principais preocupações do Design Urbano e/ou Desenho Urbano. Este capítulo estabelece uma relação conceitual entre as duas áreas de conhecimento, esclarecendo definições e propondo características que delimitem o trabalho do designer na cidade, tanto a área específica do Urbanismo como a categoria do design.

### 1.1 Design

O uso do termo inglês – design - é bastante abrangente, e de forma generalista é definido como uma atividade desenvolvida pelo homem no sentido de conceber algo de novo, ligado a questões de uso, produção, mercado, utilidade, qualidade formal, estética ou produtos industriais.

Uma definição adequada - atualmente utilizada para o design - é a do International Council of Societies of Industrial Design (ICSID) que o apresenta como “uma atividade criativa cujo objetivo é estabelecer as múltiplas qualidades dos objetos, processos, serviços e seus sistemas em todo seu ciclo de vida. Por isso, design é o fator central da inovativa humanização da tecnologia e o fator crucial das mudanças culturais e econômicas”.

O termo inglês “design” origina-se de *designare* e *signum*, palavras em latim, que significam desejo e marca, respectivamente. Para a tradução da palavra, foi preciso diferenciar *design* de *drawing*, e, com isso, o *projeto* diferente do *desenho*, já que a profissão envolve outras atividades metodológicas, além da representação bidimensional dos objetos projetados, como ocorre na língua espanhola, em que existe a distinção entre as palavras *diseño* referente ao *design*, e *dibujo* ao *desenho*. Já na língua portuguesa, por volta da década de 1950, adotou-se a expressão “desenho industrial”, pois, naquela época, era proibido o uso de palavras estrangeiras para designar cursos em universidades nacionais. Atualmente a

legislação do MEC, para cursos superiores, utiliza o termo design, por entender que este sintetize melhor a essência da prática profissional.

Ferrara (2002) estabelece uma relação de forma complementar e não excludente da ação do designer e do desenhista. Todo designer é desenhista, e essa simultaneidade permite perceber a relação que se estabelece entre a função e o uso, entre o produto e o seu cotidiano, que envolve sistemas produtivo e reprodutivo. Sem a reflexão do designer, o desenhista industrial tem sua ação regulada pela tecnologia ou pela técnica, que passam a ser seu único parâmetro, seu único valor (*op. cit.*, p. 54).

Porém, muito além de conceituações termológicas não é possível entender o design sem considerar o contexto econômico, social e cultural que o fortaleceu historicamente. A Revolução Industrial<sup>8</sup> mimetiza a contiguidade funcional pela multiplicidade e simultaneidade de tecnologias, funções e formas. E foi nesse estágio do capitalismo que o design se firmou como ferramenta não só de luxo, mas principalmente de lucro, desempenhando papel vital na criação da riqueza industrial.

Segundo Cardoso (2004), na Inglaterra, século XVII, as grandes empresas necessitavam do design como uma das etapas do processo produtivo e, normalmente, encarregavam um trabalhador ou profissional com experiência e habilidade das artes para implantar sistemas industriais de fabricação, ou seja, os primeiros designers eram operários, artistas ou arquitetos.

No início do século XX, os fundadores da Bauhaus, escola que passou a inovar e buscar a arquitetura moderna de produtos a bairros, adotaram a palavra *Gestaltung*,

---

<sup>8</sup> A Revolução Industrial ocorreu em meados do século XVIII, na Inglaterra, e teve início com a fabricação de tecidos de algodão. A primeira fase da Revolução Industrial foi a expansão da indústria têxtil. A queda nos custos de produção, resultantes da mecanização do trabalho, aumentou a quantidade de produtos comercializados, sobretudo, com a entrada no mercado de países que antes não possuíam condições de comercializar. O retorno desta comercialização é investido na transformação de pequenas oficinas artesanais em grandes fábricas. A segunda fase, seria o desenvolvimento das indústrias de bens de produção e da construção das estradas de ferro. O design foi a resposta encontrada pelos artistas e arquitetos para os problemas decorrentes do grande aumento da industrialização causado pela Revolução Industrial. Lobach (2001).

para o ato de praticar a gestalt, ou seja, criar formas para artefatos. Quando traduzida para o inglês, adotou-se "design", já usada para se referir a "projetos".



Figura 08: Edifício da Bauhaus, Dessau.

Um dos principais objetivos da Bauhaus era unir arte, artesanato e tecnologia por meio da utilização de máquinas, com destaque para a produção industrial no desenho de produtos. A Escola foi criada em 12 de abril de 1919, na cidade alemã de Weimar, sob a direção geral de Walter Gropius. Durante seu curto período de existência, passou por três etapas diferentes que coincidiram com as suas três sedes:

- a) a primeira fase, de 1919 a 1927, foi a expressionista, caracterizada pela livre expressão de sentimentos e sensações, refletindo uma visão pessimista e individualista, bem ao caráter da Alemanha do pós-guerra;
- b) a segunda fase foi o formalismo estético, uma proposta para novas concepções formais para os produtos alemães com formas simples e racionais, utilizando a padronização e a estandardização como parâmetros de projetos para o design;

c) finalmente, a fase do racionalismo radical, com ênfase na produção arquitetônica, ocorreu entre os anos de 1927 e 1929, enquanto Hannes Meyer dirigiu a Bauhaus, na cidade de Dessau (SOUZA, P.L.P.: 2001).

Atualmente a corrente do formalismo é ainda muito aplicada e vista por muitos designers como a raiz da razão e do progresso do design (*ibid*, p. 17-18). Após o fim da segunda Guerra Mundial, Max Bill, Inge Scholle, Walter Zeischegg e Otl Aicher fundaram, em 1951, na cidade de Ulm, a Hochschule für Gestaltung, conhecida como Escola de Ulm. Esta Escola extinguiu-se por si mesma, em 1968, por motivos econômicos derivados da falta de recursos condicionados à mudança ideológica da escola, algo que não foi aceito pelos professores e alunos.

Na década de 1950, uma parcela da sociedade brasileira acreditava na necessidade de se formar profissionais de design no Brasil, a fim de suprir a demanda de projetos necessária para acompanhar o desenvolvimento da indústria nacional. Por isso, o primeiro curso chamado Desenho Industrial, fundado em 1950 e instalado nas dependências do Museu de Arte de São Paulo (MASP), foi dirigido pela arquiteta italiana Lina Bo Bardi (BARDI, 1982, p.12). Em 1963, é criada a Escola Superior de Desenho Industrial, no Rio de Janeiro, ESDI, quando de fato começam a ser formados os primeiros Desenhistas Industriais do país e o termo design é adotado como sinônimo do curso superior.

Não é possível entender o conceito do design sem observar as relações produtivas que se estabelecem com a substituição da técnica artesanal e manufatureira pelas tecnologias da produção em série e em linha de montagem, que introduzem a tipificação e a reprodutibilidade. Em consequência disto, vale considerar também, as relações socioculturais que apresentam outra compreensão da vida útil dos objetos, outro modo de consumo, outro comportamento, outros espaços, outro cotidiano.

É a história do design que expande seus objetivos de não só tornar os objetos belos, mas também gerar lucros e transmitir ideias. Com relação aos julgamentos

de beleza e desejo e às instruções para a produção de bens industriais, Forty (2007) afirma que:

Pode ser tentador separar os dois sentidos e tratá-los de maneira independente, mas isso seria uma grande equívoco, pois a qualidade especial da palavra design é que ela transmite ambos os sentidos, e a conjunção deles em uma única palavra expressa o fato de que são inseparáveis: a aparência das coisas é, no sentido mais amplo, uma consequência das condições de sua produção (p. 12).

São essas reflexões que distinguem os objetos de design dos objetos de arte, uma vez que, o grau ilimitado de imaginação artística e expressão de sentimentos no processo projetual do designer, não são as principais variáveis que dão sentido à função de um objeto de design, e sim a maneira como as atribuições do objeto irá se comunicar com a imaginação e os sentimentos do consumidor ou usuário. Neste caso, extrapolando as funções práticas dos produtos, aponta-se a mudança dos sujeitos alvo, que participam ativamente ou não, do processo criativo.

### 1.1.1 Design Industrial

Lobach (2001) afirma que as associações profissionais concordam que, como na maioria dos países o termo design foi adotado de forma ampla e irrestrita, seria mais adequado grafar design industrial, para esta categoria, e que seria definido como segue: um processo de adaptação dos produtos de uso, fabricados industrialmente, às necessidades físicas e psíquicas dos usuários ou grupos de usuários.

Por isso, para o desenvolvimento deste estudo adotaremos o conceito de Design Industrial, para a ação de projetar produtos que, por motivos de manutenção, reposição e fabricação consideram questões produtivas e tecnológicas no processo projetual. E Designer, para o ator, o sujeito das ações intelectocriativas/projetuais.

Para o ICOGRADA (Internacional Council of Graphic Design Association): “O design industrial ou design de produto caracteriza-se pelo universo de bens de consumo e

de capital capazes de auxiliar o ser humano no desempenho de suas mais variadas tarefas” (FONTOURA, 1998, p. 445).

Lobach (2001:11) considera que o processo de design industrial deve vir associado, em qualquer situação, no mínimo, de cinco pontos de vista, colocados aqui brevemente:

1. o usuário que utiliza o ambiente criado artificialmente com naturalidade e sem maiores reflexões;
2. o fabricante do ambiente criado artificialmente, na maioria dos casos o cliente;
3. o crítico marxista que contempla este fabricante como o vendedor que obriga seus empregados a comprar o produto de seu próprio trabalho;
4. o designer que ao trabalhar no projeto de um produto, coloca-se entre os interesses do cliente e aqueles dos usuários, e deve representar os interesses destes frente aos daqueles.
5. o advogado dos usuários do ambiente criado artificialmente que busca expressar os interesses destes. Esta postura supõe independência de toda coação.

O autor estabelece conceituações a partir de cada um dos cinco pontos de vista, destas vale ressaltar o julgamento de design para o advogado do usuário: “Design é o processo de adaptação do ambiente “artificial” às necessidades físicas e psíquicas dos homens na sociedade” (LOBACH, *op. cit.*, p.14).

A atividade fim do design é a configuração de objetos, levando em consideração aspectos de natureza produtiva, utilitária, cultural, política, ideológica, etc. De acordo com Costa (1998), o design não é o produto ou a manifestação material das

formas visuais, e sim o processo que conduz à obtenção do produto ou da mensagem. Trata-se de articular, sistematicamente, determinar a sequência de procedimentos, coordenar dados, desenvolver modelos para a solução de problemas, preparar a compreensão, o controle e a predição de todos os processos.

Como profissão, o design está relacionado às artes aplicadas, à arquitetura, à área de comunicação, à engenharia, e a todo tipo de atividade produtiva humana. O termo costuma ser associado a um segundo termo, que especifica e qualifica a atividade desenvolvida, tais como: design gráfico, design de produto, design de moda, design de interior, etc. Outra destas categorias é a do design urbano, entendida aqui, como o design industrial para a cidade - o design de mobiliários urbanos. Porém, a sua correlata na língua inglesa, *urban design*, é traduzida para o português, também, como desenho urbano que se refere a um campo disciplinar do urbanismo.

Em 1978, Bonsiepe propõe a ciência do meio ambiente, a que estariam subordinadas univocamente as ciências auxiliares ou ramos científicos: design ambiental, ciência do design. A ciência do meio ambiente seria concebida como um novo ramo das ciências humanas. Em um ambiente artificial, a tarefa do design consiste precisamente em possibilitar aos usuários a compreensão do significado dos objetos e dos sistemas. Neste caso, da inter-relação espaço e produto, os termos que vingaram foram design de interiores e design urbano, categoria, esta última, que ainda não possui área de atuação claramente definida e, muitas vezes, a ação do designer se confunde com a do urbanista.

Rykwert (1976) em *The idea of the town* critica a prática urbana funcionalista que reduz a cidade exclusivamente à perspectiva da economia e dos problemas de tráfego ou dos serviços. Este trabalho acusa esta prática, hipoteticamente, como uma das variáveis de resistência que dificultam a atuação profissional do designer na cidade.

## 1.2 Design Urbano ou Desenho Urbano?

Diante das tentativas de construção de espaços urbanos democráticos e confortáveis que fizeram parte da reconstrução das cidades européias parcialmente destruídas na segunda guerra mundial, surgem os problemas que dão corpo à estrutura teórica do Desenho Urbano. Por isto, o termo se estabeleceu como conceito onde a qualidade de vida é prioridade, tanto como elemento físico quanto sócio-cultural, responsável pela produção de lugares que possibilitem as pessoas aproveitá-los e usá-los em sua capacidade máxima.

O desenho urbano aos poucos se constituiu como disciplina acadêmica, fundamentada na relação da qualidade espacial como o principal agente que pode promover ou restringir o movimento e a permanência de pessoas. Esta relação fundamenta o grande número de estudos direcionados à compreensão deste tema e aplicação no processo projetual enquanto atividade profissional.

Nos anos 1960, uma série de protestos da própria população, insatisfeita com a qualidade questionável dos projetos urbanos desvalorizou o planejamento urbano que passou por um processo de *desespacialização*, deixando de ser propositivo e passando a ser normativo. O resgate do desenho no planejamento urbano ocorreu a partir dos anos 1980, nas cidades americanas e européias, porém, no formato de operações urbanas. Naquele momento, os projetos urbanos passaram a ser frutos de parcerias entre o poder público e o setor privado. No Brasil, ainda são poucas as cidades que programam uma política propositiva de requalificação urbana, a maioria permanece com uma atitude normativa (BRANDÃO, 2008).

Assim, o desenho urbano revela-se preocupado com o desenho dos espaços enquanto cenário de comportamentos e atividades. Está focado na diversidade de atividades que contribui na criação de espaços urbanos de sucesso e, em particular com a estrutura física que suporta essas funções e atividades propostas. Nesse sentido, segundo Del Rio (1999: 51-54), o desenho urbano é o campo disciplinar

que trata da dimensão físico-ambiental da cidade, como conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividade que interagem com a população, através de suas vivências, percepções e ações cotidianas.

Del Rio também observa que não existe uma definição precisa do real significado do desenho urbano, visto que alguns autores propõem definições que, às vezes, se opõem. Por isso, o autor considera o desenho urbano como uma atividade de abordagem metodológica que comporta quatro subáreas, são elas: a análise visual, a percepção ambiental, os estudos comportamentais, além das interpretações morfológicas<sup>9</sup>.

O Desenho Urbano considera o arranjo, de um determinado número de edifícios, conectados por espaços públicos e privados, de tal maneira que configuram uma única composição. Este tipo de projeto envolve comumente um raio que vai além do espaço de implantação de um projeto, isto é, muitos proprietários, usuários e agências governamentais.

Conseqüentemente, a prática do Desenho Urbano exige conhecimentos e habilidades. Alguns autores reivindicam que é uma disciplina focalizada, que está relacionada principalmente com a qualidade tridimensional de um espaço urbano. Outros acreditam nesta atividade como uma resolução de problemas, nos fragmentos da cidade, aplicada à tomada de decisão espacial (BRANDÃO, 2004:10).

Em termos de escala de intervenção, há, igualmente, algumas conceituações que concluem erroneamente o pequeno projeto como de arquitetura; e o grande projeto como de urbanismo. Porém, o projeto urbano é definido pelo caráter de legibilidade e impermeabilidade de um fragmento da cidade com o seu entorno - interpenetração entre ruas, quadras, espaços públicos e edifícios - e não pela escala.

---

<sup>9</sup> Ibidem.

Uma maneira de limitar a área de intervenção pode ser de acordo com o grau de homogeneidade encontrado neste espaço, além disso, estes fragmentos urbanos estão provavelmente conectados a outras áreas da formação de intervenções maiores e mais heterogêneas.

A expressão desenho urbano já é corrente na língua portuguesa, definida como parte da história do planejamento urbano do país. Porém, de acordo com as conceituações e práticas do design e do desenho urbano, observa-se que existe certa confusão de definições das áreas no Brasil. Por isso, o campo ainda tende a ser tratado de forma limitada, onde deve ser uma atividade multidisciplinar, interessada tanto no processo de transformação da forma urbana quanto no espaço resultante de tal processo.

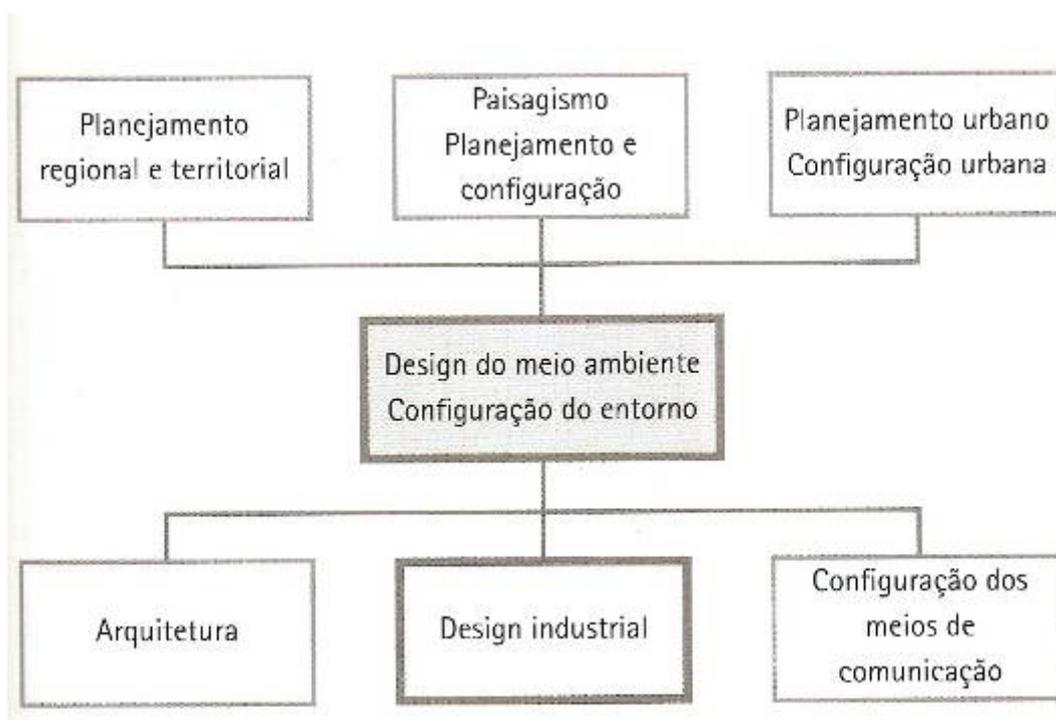


Figura 09: O processo do design (B. Lobach).

Assim, considera-se o desenho urbano a disciplina que lida com o procedimento de dar forma e função a bairros ou a cidades em geral, além de coordenar ações em relação à dimensão físico-espacial do urbano e suas funções, e dirigir o processo

de transformação de uma área ou da cidade. Combinando questões técnicas, sociais e estéticas, projetistas urbanos atuam em todas as escalas do desenvolvimento socioespacial.

Portanto, o compromisso do design para o urbano caracteriza-se pelo estudo do espaço não como um objeto isolado, mas integrado a todas as atividades existentes, relacionadas à configuração do espaço estudado. Segundo Alexander (1977), os problemas de design, mais que de ordem projetual são de natureza contextual. Com isso, para um projeto de design urbano faz-se necessário o estudo do comportamento ambiental, a verificação sistemática das inter-relações entre o ambiente e o comportamento humano e suas implicações para o projeto. É importante investigar, também, qual o interesse do público na nova proposta e quais são os elementos essenciais que afetam este interesse, pois, o projeto adequado deve responder a três grupos básicos de satisfação do usuário: visual, funcional e comportamental.

Entre as categorias do design, Lobach (2001) utiliza o “design ambiental” para unir o conceito do ambiente ao do design. O resultado, porém, continua sendo um conceito geral, que se desdobra em vários tipos de configurações do ambiente. Dessa forma, o design industrial é, portanto, uma especialidade da configuração do meio ambiente (fig. 09). Assim, para o autor, as especialidades da configuração do ambiente são: arquitetura; design industrial; e, configuração dos meios de comunicação (*op. cit.*, p. 17).

A relação entre o design industrial e o desenho urbano resulta numa solução final que se refere à combinação de princípios metodológicos que poderão ser aplicados ao desenvolvimento de produtos industrializados, mas que, neste caso específico, leva em consideração características peculiares aos mobiliários urbanos de acordo com um contexto e ambiente determinados. Para isso, o designer precisa trabalhar também com a visão do espaço e atribuição da paisagem, concepções que ainda se encontram deficientes no campo disciplinar do design industrial. Em

contrapartida, esta intersecção entre projetistas padece com a ausência da visão pontual do arquiteto e urbanista.

Na visão dos entrevistados, vale ressaltar algumas opiniões a respeito do ponto de interseção entre o design e o urbanismo, tais como:

Design é uma coisa e arquitetura é outra coisa. Podem trabalhar junto, mas a visão industrial é a visão do designer. Não é uma visão do arquiteto. A gente pode fazer um móvel. Sei fazer um móvel, um sofá bonito. Sei fazer uma mesa bonita, mas isso não é fazer design. Isso é desenhar um móvel bonito. Fazer design é ver como isso vai ser produzido em grande escala, como é que vão ser industrializados, quais são os processos de industrialização (Luiz Eduardo Índio da Costa).

Uma coisa que a gente discutia muito, que foi a base do Rio Cidade, é por que as pessoas se afastavam do espaço público. Então, eu acho que o espaço público, hoje, ele tem que ter um atrativo. E um bom design é um bom atrativo. O Rio Cidade – Leblon todo mundo adora. Porque é um projeto exemplar. Inclusive, inovador. O poste era um poste diferente, com rebatedor, que a gente nunca tinha experimentado. Essas coisas são fundamentais pra dar audiência mesmo. Porque o urbanismo é ambiente. É você se sentir bem naquele espaço. Eu acho que o grande designer é aquele que saca isto. Não precisa ser nada luxuoso, mas ele tem que ter o olhar daquela cultura, para quem ele está trabalhando (Olga Campista).

Eu sinto que o design tem que apoiar um conceito urbano, e tem que trabalhar nessa sintonia, mas também com autonomia. Um banco bonito, uma luminária bonita, um ponto de ônibus diferente faz significar isto. Na escala da cidade você tem um diálogo que tem que ser suficientemente comunicativo (Pablo Bennetti).

O ambiente urbano deve ser trabalhado de maneira multidisciplinar, com delimitações profissionais que sejam complementares e não excludentes. Assim sendo, o desenho urbano permanece como disciplina do urbanismo como está sendo tratado atualmente, em algumas universidades do Brasil, considerando que o termo já é consolidado na língua portuguesa; e, o design para o urbano como uma categoria do design.

Para solucionar parte das confusões conceituais, são substituídos, para o desenvolvimento desta pesquisa, os termos citados “design urbano” e “design ambiental” - que podem ainda ser confundidos com desenho urbano ou design de interior respectivamente - por “Design de Cidade” como propôs Jane Jacobs (1961) e Lynch (1982), City Design.

O Design de Cidade é o processo criativo de atribuir aos objetos qualidades relacionadas não só às necessidades produtivas de seu público-alvo, como também, propriedades que incluam características formais, históricas e culturais de

uma cidade. Trata-se do design de mobiliários urbanos. Já o desenho urbano é o campo disciplinar que aborda a dimensão da cidade e deve promover sistemas espaciais integrados entre si e com a população através de suas vivências e percepções.

A escala de trabalho que une essas conceituações é estabelecida no espaço urbano que é utilizado pelo pedestre por meio de ações cotidianas, incluindo as influências mútuas que são estabelecidas entre pedestres, mobiliários e paisagens. E, se relaciona, portanto, diretamente sob o ponto de vista da noção de importância que examina até que ponto a qualidade do mobiliário urbano pode influenciar no sucesso ou no fracasso do projeto de Desenho Urbano.

A concepção do mobiliário urbano depende intimamente da relação entre as metodologias projetuais do urbanismo e do design industrial, uma vez que estas duas áreas de conhecimento se fundem, inicialmente, nas suas principais justificativas: a cidade e o seu público-alvo, ou seja, seus habitantes e toda diversidade que os acompanha. Por isto, o estudo da leitura da paisagem urbana – como propõe o objetivo deste trabalho – é alicerçado na escala humana, não só do usuário, mas também, do pedestre, enquanto utiliza a sua cidade. O público alvo e o seu ambiente de uso se transformam nas ferramentas primordiais de análise do espaço urbano, assim, do pedestre é considerada sua visão, e da cidade suas paisagens que permitem ser percebidas por tal observador.

### 1.3 Os Observadores

O design de produtos para o mercado possui como público alvo os consumidores. Nesta pesquisa, utilizaremos o conceito de “observador treinado” utilizado por Lynch (1987)<sup>10</sup>, para identificar o projetista interessado em intervir no mobiliário, ou

---

<sup>10</sup> O observador treinado está apto a identificar os elementos urbanos ou pontos imagísticos que incentivam a formação da imagem pública da cidade.

melhor, no espaço urbano. Dessa forma, o público alvo do design de cidade se torna o “observador destreinado”, aquele que utiliza o ambiente criado artificialmente com naturalidade e sem maiores reflexões (Lobach: 2001). Como citado na Introdução deste documento, motoristas e passageiros, ciclistas e pedestres são considerados “observadores destreinados”, porém o foco desta pesquisa prioriza a observação e a escala do pedestre.

Este tópico trata da escala humana, não só como ferramenta de projeto utilizada pelo projetista mas também como fonte de pesquisa e coleta de dados por meio do pedestre. Neste momento, pretende-se expandir a visão detalhista do produto do designer industrial e focar a visão macroespacial do arquiteto, em prol da escala do usuário do espaço urbano.

O “observador treinado” é tratado como quem possui o interesse para a execução de uma observação direcionada. É o sujeito munido de instrumentos e técnicas, predisposto a analisar as partes que compõem a morfologia urbana, considerando a forma resultante desta relação, a configuração geral do meio ambiente. Já o pedestre é o indivíduo com atitudes desinteressadas em relação ao “observador treinado”, que, obviamente, não necessita de critérios e ferramentas de observação ao se tornar usuário de um espaço e seus equipamentos<sup>11</sup>.

Para Ferrara (1993), a manifestação mais concreta do lugar urbano é constituída por usos e hábitos, na mesma medida em que lugar é a manifestação concreta do espaço. Assim, de maneira geral, o espaço urbano é entendido como um ambiente em que o ser humano, como cidadão ou hospedeiro, tem uma liberdade total de circulação e onde é possível a interação livre e não controlada entre indivíduos supostamente autônomos.

Especificamente o espaço público é entendido com base no encontro, na co-presença de estranhos. Como um espaço de expressão coletiva, da vida

---

<sup>11</sup> É importante notar que este tipo de observação é sempre interessada, porém, assistemática, desprovida de uma neutralidade.

comunitária, do estar com e entre os outros. É também um local de acessibilidade totalmente livre, em qualquer momento e para qualquer um.

Segundo Benévolo (1993), tratam-se de “Lugares da cidade dotados de uma dimensão material e simbólica que permitem o encontro, no anonimato, de indivíduos de classes sociais, etnias e religiões diferentes”.

De modo óbvio, o espaço é produzido para o homem, e sobre isso Indio da Costa considera que:

Eu acho que toda a interferência, toda a intervenção, tanto urbanística como arquitetônica, é uma interferência em relação ao homem. O homem é que tem que ser a escala do projeto. É ter uma formação humanística. Eu acho que os arquitetos tendem ao contrário, mas, às vezes, como todo mundo, se perdem um pouco na deformação profissional. É natural que a gente tenha e tem que ter a humildade de perceber que não consegue ver um problema sob todos os aspectos. É por isso que eu acho que as equipes ajudam muito.

Portanto, este trabalho utiliza o pedestre e sua ação cotidiana de uso da cidade como foco principal da análise do espaço urbano. Cullen (1983) considera esta ação como o dinamismo visual, uma categoria presente nos espaços urbanos, associando-os ao movimento de quem dele se utiliza. Nesta perspectiva, Cullen coloca o conceito de *Navegação Urbana* e como categoria desta teoria a *Alfabetização Visual*. Para o autor, o “corpo se relaciona instintivamente e continuamente com o meio-ambiente, trata-se do sentido de localização, noção do aqui e do além” (*ibid.*, p. 11). A noção de importância do movimento do pedestre é desdobrada ainda por meio do conceito da Visão Serial, onde a progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes súbitos que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso. O autor defende que, qualquer intervenção urbana deverá promover, portanto, a articulação de espaços a qual só pode ser experimentada através do movimento.

Um dos conceitos que incorporam a ideia de um observador em movimento, como elemento fundamental para a percepção do espaço construído é do grupo Internacional Situacionista, pois tomar conhecimento ou posse dos lugares implica

explorá-los, uma vez que, toda orientação só é possível num mundo já conhecido. Esse é o princípio da deriva, procedimento situacionista de reconhecimento de um lugar urbano: experimentá-lo.

Em Zevi (2002) encontra-se também, de modo mais explícito, a importância do movimento para a compreensão plena do espaço. Segundo o autor, todos que refletiram sobre esse tema sabem que o caráter essencial da arquitetura, o que a distingue das outras atividades artísticas, está no fato de agir com um vocabulário tridimensional, o que inclui o homem.

A teoria do movimento natural, baseada na estrutura teórica da sintaxe espacial, refere-se à relação entre a disposição configuracional e os testes padrões espaciais do uso, isto é, a ocupação e o movimento de pedestres no espaço, e como este movimento é afetado pela configuração espacial. A teoria do movimento natural indica que o teste padrão do movimento de pedestres, em um sistema urbano, é gerado primeiramente pela configuração da grade urbana<sup>12</sup>, ou seja, indica a noção de importância da análise a respeito da circulação do pedestre, e o uso do espaço como um todo, no desenvolvimento de um projeto urbano.

Por fim, este trabalho trata do que uns chamam de navegação urbana; e outros, de deriva, como ato do pesquisador, o projetista. E o movimento natural, primordial para a análise do espaço, como a ação cotidiana executada pelo pedestre e/ou usuário do mobiliário urbano.

#### 1.4 Mobiliários Urbanos

O mobiliário urbano sempre esteve presente nas cidades como complemento da urbanização. É possível observar, ou ter conhecimento da existência do banco de

---

<sup>12</sup> HILLIER, B, A Penn, *et al* 'Natural Movement: configuration and attraction in urban pedestrian movement' **Environment and Planning B: Planning and Design**, 1993.

pedra, da bica d'água nos largos e praças, e dos lampiões a gás em algumas cidades que preservam as características históricas do espaço urbano do século XVIII e XIX (MOURTHÉ, 1998:7).



Figura 10: Rio de Janeiro, década de 30.

O surgimento do mobiliário urbano está ligado às reformas urbanas que aconteceram na maioria das cidades no século XVII. As mudanças foram necessárias, entre outros motivos, devido às infraestruturas básicas, como as de acessibilidade, com a construção de portas monumentais, aquedutos, fontes, calçamento, iluminação e também, na construção de hospitais, mercados e cemitérios.

No Brasil, as reformas urbanas tiveram como principal cenário a cidade do Rio de Janeiro que, como Capital Federal, em 1902, e com a posse do presidente Rodrigues Alves, teve como prefeito indicado o engenheiro Pereira Passos, e o médico sanitário Oswaldo Cruz, para a saúde pública. A metrópole passou a ter prédios modernos, avenidas largas e bem iluminadas e não mais foi tomada por

epidemias, por causa das ruas sujas, vielas escuras e insalubres, onde o esgoto ainda corria a céu aberto.

Segundo Valença (1984), os equipamentos de mobiliário urbano da cidade do Rio de Janeiro, à época das reformas urbanas, resumiam-se a quiosques e postes de iluminação pública.

Hoje, tornaram-se equipamentos de controle de trânsito, de serviços, de lazer, de publicidade, decorativos, entre outros. O termo Mobiliário Urbano é utilizado para definir os objetos usados de forma interativa na paisagem urbana e em sua tradução do inglês *urban furniture* e, também, do francês *mobilier urbain*, fazendo clara alusão à mobília doméstica. Da mesma maneira que sofás, luminárias e mesas atendem às necessidades dos moradores daquele espaço, especial atenção precisa ser dedicada às expectativas do cliente ou público alvo de um mobiliário urbano, usuário coletivo.

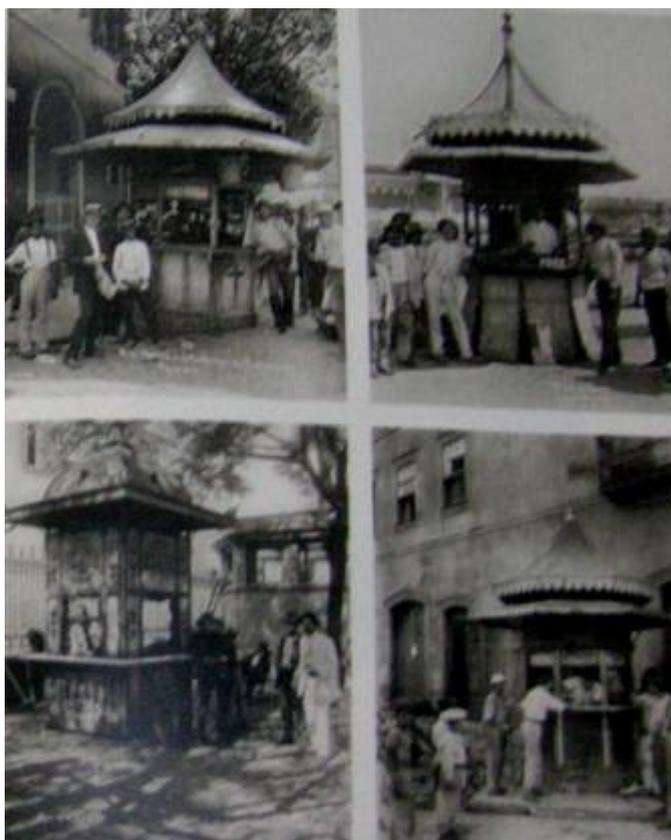


Figura 11: Quiosques, Rio de Janeiro, década de 30.

Entende-se por mobiliário urbano todo o conjunto de elementos de utilidade pública que equipam os espaços e vias públicas, tais como: cabines de telefone público, semáforos, placas de sinalização viária, postes de iluminação, paradas de ônibus, bancas de jornal e flores, bancos, sanitários, bebedouros e, igualmente, os elementos que, tradicionalmente, compõem o cenário urbano das cidades como as fontes e os monumentos.

Para o paisagista Fernando Chacel “O mobiliário urbano tem o lado utilitário e tem também o lado muito voltado para a indústria, e isso é uma coisa que vocês (designers) têm muito. Porque a indústria ainda controla muito o resultado do designer, ainda controla”.

Autores como Serra (1996) utilizam o termo “elementos urbanos” para denominar peças que compõem, de forma interativa (ou não), a paisagem das cidades. Guedes (2005) prefere utilizar o termo “equipamento urbano”, classificando-os pelo seu porte. Assim como Mouthé (1998), este trabalho adota “mobiliário urbano” para referir-se a qualquer elemento ou móvel urbano, com exceção de grandes edificações.

Existem diversos princípios utilizados para a classificação dos mobiliários urbanos. Alguns autores enfatizam os quesitos relacionados à função ou porte/tamanho, como critérios determinantes das categorias classificatórias dos equipamentos (Serra, 1996; Mouthé, 1998; Kohlsdorf, 1996; Guedes 2005). Os elementos formais ou simbólicos pouco ou nunca aparecem como quesito classificatório.

<b>Autor</b>	<b>Serra</b>	<b>Mourthé</b>	<b>Kohlsdorf</b>	<b>Guedes</b>
<b>Termo</b>	Elementos urbanos	Mobiliário urbano	Elementos complementares	Equipamentos Urbanos
<b>Princípio de classificação</b>	Funcional	Funcional	Dimensional e Funcional	Dimensional e formal
<b>Classificação de mobiliários urbanos</b>	Elementos de urbanização e limitação; Elementos de descanso; Elementos de iluminação; Elementos de jardinagem e água; Elementos de serviço público; Elementos comerciais; Elementos de limpeza.	Elementos decorativos; Mobiliário de serviço; Mobiliário de lazer; Mobiliário de comercialização; Mobiliário de sinalização; Mobiliário de publicidade.	Elementos de informação apostos; Pequenas construções; Mobiliário urbano.	Equipamentos de pequeno, médio e grande porte.

Tabela 01: Classificação dos mobiliários urbanos.

De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas, ABNT, os equipamentos urbanos<sup>13</sup> e os mobiliários urbanos<sup>14</sup> são classificados de maneira distinta:

**Equipamento Urbano** – Todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

**Mobiliário Urbano** – Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

Categorias e Subcategorias	Classificação	
	Equipamento Urbano	Mobiliário Urbano
Circulação e Transporte	Estacionamento, logradouros públicos, vias, terminais e estações do sistema de transporte em suas diversas modalidades.	Abrigo, acesso ao metrô, bicicletário, espelho parabólico, pequeno ancoradouro, rampa, escadaria, semáforo, sinalização horizontal.
Cultura e Religião	Biblioteca, cemitério e crematório, centro cultural, centro de convenção, cinema, concha acústica, jardim botânico, jardim zoológico, horto florestal, museu, teatro, templo.	Arquibancada, palanque, coreto, cruzeiro, escultura, estatuária, estação de via sacra, macro, mastro, monumento, mural, obelisco, oratório, painel, pira, plataforma, palco, placa comemorativa.
Esporte e Lazer	Autódromo, kartódromo, campo e pista de esportes, clube, estádio, ginásio de esporte, hipódromo, marina, piscina pública, parque, praça.	Aparelho de televisão coletivo, brinquedo, churrasqueira, circo, mesa, assentos, parque de diversões, playground, quadras de esporte.
<b>Infraestrutura</b>		
Sistema de	Correios e telégrafos, rádio e televisão,	Caixa de correio,

<sup>13</sup> Equipamento Urbano. Classificação – NBR 9284 – MAR/1986.

<sup>14</sup> Mobiliário Urbano. Classificação – NBR 9283 – MAR/1986.

comunicação	telefonía.	cabine telefónica, orelhão, estrada de galeria telefónica, orelhão, posteação, fiação, torre, antena.
Sistema de energia	Combustível doméstico canalizado, energia eléctrica.	Entrada de galeria de gás, entrada de galeria de luz e força, tampão, posteação, fiação, torre, respiradouro.
Sistema de iluminação pública		Luminária, poste de luz, fiação.
Sistema de saneamento	Abastecimento de água, esgotamentos sanitário e pluvial, limpeza urbana, lavanderia colectiva.	Bebedouro, chafariz, fonte, tanque, entrada de galeria de águas, tampão, grade, tampa, lixeira, respiradouro, sanitário público.
Segurança pública e Protecção	Corpo-de-bombeiros, delegacia, instalações militares, posto policial, posto de salvamento.	Balaustrada, cabine, defesa, frade, grade, gradil, guarita, hidrante, muro, mureta, cerca, posto salva-vidas.
Abastecimento	Armazém, silo, central de abastecimento, mercado municipal, posto de abastecimento de veículos, supermercado.	
Administração pública	Sedes dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.	
Assistência social	Asilo, centro social comunitário, centro de triagem, creche, orfanato, penitenciária, reformatório	
Educação	Colégio, escola, escola técnica, faculdade, universidade.	
Saúde	Ambulatório, centro de saúde, hospital, posto de saúde.	
Abrigo		Abrigo, refúgio, caramanchão, pavilhão, Pérgula,

		quiosque.
Comércio		Banca, barraca, carrocinha, trailer.
Informação e comunicação visual		Posto, cabine, anúncios, relógio, termômetro eletrônico, placa de logradouro e de informação.
Ornamentação da paisagem e Ambientação urbana		Arborização, banco, assento, canteiro, chafariz, fonte, escultura, estátua, espelho d'água, jardineira, vaso, mirante, obelisco, queda d'água.

Tabela 02: Classificação dos mobiliários urbanos e equipamentos urbanos para a ABNT.

Com base na classificação da ABNT, utilizaremos o termo **Mobiliário Urbano**, sempre que necessário, para nos referir àquela área correspondente à parte do desenho urbano das cidades, e que interage com seus usuários e com o contexto sociocultural e ambiental. Os produtos considerados como mobiliários urbanos também seguem as normas da tabela 02. Os princípios de classificação utilizados nesta pesquisa, dimensional e formal, se baseiam em Guedes, e estão descritos na tabela 01. E, assim como Mourthé (1998), para indicar um conjunto de mobiliários urbanos com coerência formal, utilizaremos o termo família de mobiliários urbanos.



Figura 12: Leblon, Rio de janeiro



Figura 13: Ipanema, Rio de janeiro

O mobiliário urbano pode estar inserido em diversos ambientes, de forma personalizada ou padronizada, em toda uma cidade. Contribui para a estética e para a funcionalidade dos espaços, da mesma forma que promove a segurança e o conforto dos usuários, merecendo a atenção dos planejadores preocupados com a qualificação do ambiente de poder público. Sabe-se que a constituição de uma

família de elementos é fundamentada em um princípio de coerência formal, que envolve a concepção de cada elemento a partir de conceitos comuns que caracterizam esses elementos como um conjunto (MOURTHÉ, 1998).



Figura 14: Demolição do Pórtico de Ipanema.



Figura 15: Ipanema após a demolição do pórtico, novembro de 2009.

Segundo Lynch (1980:13), a personalização do espaço pode contribuir para a legibilidade da cidade, ou seja, o conjunto de elementos influencia na formação da identidade da cidade, ou de parte dela, permitindo funcionar também como limite de regiões com diferentes linguagens entre os elementos urbanos. No Rio de Janeiro, por exemplo, bairros vizinhos e com traçados urbanos semelhantes, como Ipanema e Leblon, são facilmente diferenciados, se levarmos em consideração o conjunto de mobiliários urbanos implantados em cada um deles, ver figuras 13 e 14.

O pórtico implantado em Ipanema, durante o Projeto Rio Cidade, foi demolido em setembro de 2009. Um forte exemplo do impacto negativo causado pela população devido à forma e à função desconexas com a demanda do bairro e impostas por um mobiliário de grande porte (figuras 14 e 15). O pórtico deve ser implantado a fim de se formalizar um espaço, porém a própria forma urbana composta pelas

edificações e pelo cruzamento entre vias configurou este espaço por si só, ou seja, a implantação deste mobiliário não possui nenhum tipo de função prática para o local específico de Ipanema.

“Visto que a aparência do produto atua positiva ou negativamente sobre o usuário ou sobre o observador, ela provoca um sentimento de aceitação ou rejeição do produto” (LOBACH, 2001:159). A configuração de produtos tem adquirido maior importância em nossa sociedade competitiva. Hoje em dia, o passeio a pé, nas calçadas, concorre com os carros e os *shoppings*. Além disso, a importância que é destacada para a aparência das calçadas é bem menor que o design de interior aplicado aos *shoppings* (figura 17). Neste sentido, é impensável que empresas comerciais e produtoras de mercadorias não dediquem alguma atenção à configuração dos produtos e do ambiente de consumo (*op. cit.*, p. 162).



Figura 16: Salvador shopping.

Entende-se por legibilidade tudo aquilo que pode ser lido, decifrado e compreendido. Para que uma cidade possa ser legível, é necessário que seus espaços sejam pensados, projetados de forma a permitir que seus habitantes

possam interpretar, reconhecer, como um conjunto, seus bairros, marcos e vias (Lynch, 1997).

A identidade da cidade ou de um lugar é normalmente descrita através da imagem que os indivíduos têm deste lugar, dos hábitos da população residente, das suas representações sociais e também, das intervenções que esta produz com a implantação de equipamentos de sinalização, de mobiliário e até de adornos como vasos e plantas.

A importância de uma identidade está na leitura que esta propicia ao indivíduo, na possibilidade de apropriar as impressões que este venha a construir em relação ao espaço coletivo, público, entre outros. Por exemplo, a legibilidade é, para o homem, o elo estratégico no processo de orientação.

Isso ocorre também, quando o indivíduo consegue facilmente identificar os marcos, os bairros ou vias da cidade e, assim, estabelecer uma relação harmoniosa entre ele e o mundo a sua volta, sem o medo decorrente da desorientação, criado pela situação de não identificação e legibilidade espacial. Vale ressaltar, ainda, que um conjunto de mobiliários urbanos pode ajudar a posicionar, no tempo, a paisagem da uma cidade, como ocorre em Ouro Preto, onde os mobiliários seguem o estilo formal em harmonia com a arquitetura remanescente do local. Neste caso, procurou-se interferir o mínimo possível no espaço tombado de Ouro Preto, adotando um estilo para a luminária que segue o modelo dos lampiões antigos, contemporâneo à arquitetura da cidade, e a fiação elétrica transferida para a rede subterrânea, no início da década de 1980 (MOURTHÉ 1998).

No desenvolvimento de projetos ligados à área urbana, o desafio do projetista é criar formas e sistemas funcionais que atendam aos problemas definidos por todo um contexto. Esta pesquisa trabalha a relação entre as configurações visuais dispostas numa paisagem, e propõe o uso da morfologia da cidade como facilitador na criação de formas e usos para os mobiliários urbanos.



Figura 17: Exemplos de mobiliários que seguem as características formais e contextuais da cidade em sua função e configuração. Foto 1: torre de iluminação pública com alto-falante que reproduz música natalina do final do ano em Gramado, RS. Foto 2: luminária em formato de antigos lampiões em Ouro Preto, MG.

No caso do mobiliário urbano, a solução de um problema não pode ser tipificada como ideal e definitiva, pois qualquer variável no contexto pode transformar essa solução em um novo dilema. É muito comum encontrar nas cidades produtos urbanos sem nenhum vínculo formal com o seu entorno (figuras 18 e 19). Produtos

desenvolvidos com características denominadas de universais, mas que não se encaixam na maioria dos ambientes onde são instalados.

O ajuste estabelece uma relação de coexistência entre forma e contexto, considerando que o projeto do produto é o resultado final ajustado por meio do estudo da cidade. Um melhor ajuste compreende uma construção de formas mais eficazes, isto é, um espaço mais legível, identificável.



Figura 18: Avenida Ataulfo de Paiva, Leblon, RJ.



Figura 19: Avenida Boa Viagem, Boa Viagem, Recife. Exemplo de um mesmo mobiliário disposto em contextos com características diversas.

# CAPÍTULO 2

## Ferramentas de Análise

“A presença física tem também exigências de outro tipo, exigências de memória e de ordem (...).”

Joseph Rykwert

## 2 Ferramentas de Análise

Este capítulo se concentra, preferencialmente, no tema de leitura da forma urbana, propõe a adoção de um conjunto de ferramentas que resulta em uma proposta de análise visual da cidade a partir de uma escala que inclui o mobiliário como parte integrante da paisagem urbana. Por isto, as ferramentas de análise da forma do mobiliário urbano também foram estudadas, uma vez que se comportam como elementos formadores do todo configuracional. A análise proposta considera o observador como um sujeito vivenciador e conhecedor da cidade e, por isso, o ponto de vista do pedestre em movimento é adotado como o referencial de escala espacial.

A arquitetura consagrou o uso do termo forma urbana como meio de descrever a estrutura espacial da cidade. Tal descrição tem, como ponto de partida, o estudo morfológico dos elementos que, articulados entre si e com o todo, compõem a paisagem urbana. O significado da expressão forma urbana não é um dado objetivo, com respostas disponíveis na realidade física da cidade. Seus significados são construídos por um olhar culturalmente determinado.

A compreensão da forma de uma cidade é obtida a partir do conhecimento da história daquela sociedade. De acordo com GEDDES (1994), a tríade Lugar – Trabalho – Povo, não se trata apenas da análise do lugar, como também do seu povo e como eles sobreviviam e sobrevivem. Por isso, a cidade é a tradução da história de um povo. Uma história que adquire informações com o decorrer do tempo que se relaciona com o espaço, através de uma forma mutável, ou seja, a dinâmica de uma cidade modifica a forma dela. Em outras palavras, de acordo com Rossi (1995, p.57) a forma da cidade é sempre a forma de um tempo da cidade, e existem muitos tempos na forma da cidade.

O valor da história se relaciona com a formação de um espaço através da memória coletiva dos povos, entendida como relação da coletividade com o lugar e com a ideia dele. Esta memória permite e ajuda a compreender o significado da estrutura

urbana, da sua individualidade, da arquitetura da cidade. Nesta perspectiva, a memória coletiva trabalha associando o lugar e sua estrutura formal ao uso dele, atribuídos pelos seus habitantes. Assim, forma-se a união entre o passado e o presente que situa espacialmente o cidadão. De forma que, a memória conforma a realidade, mas também se conforma nela. E essa conformação permanece em seus fatos únicos, em seus monumentos, na ideia que temos deles.

O argumento teórico desenvolvido neste trabalho privilegia o entendimento da forma da cidade, e como se percebe esta forma. De acordo com Lynch, a forma urbana é descompromissada e adaptável aos objetivos e às percepções de seus cidadãos. Assim, as formas físicas são reforçadas pelo seu uso especial ou seu tipo de usuário. Em outras palavras, o autor acredita que o senso comunitário pode se concretizar espacialmente. Entende-se que a forma urbana é a organização social do espaço em grande escala.

O ambiente urbano tem uma forma com relações e inter-relações de elementos urbanos que interagem com o observador através de imagens visíveis nítidas ou desordenadas, que atribuem significados, associações e identidades de um determinado lugar.

A cidade é extremamente visível. Quanto à forma física exterior, existem ambientes que chamam ou repelem a atenção, que facilitam ou dificultam a organização ou a diferenciação. Isso se assemelha à facilidade ou à dificuldade com que o adaptável cérebro humano é capaz de memorizar materiais associados ou desconexos. O mecanismo perceptivo é tão adaptável, que cada grupo humano consegue distinguir as partes de sua paisagem, perceber e conferir significado aos detalhes relevantes. Isso sempre acontecerá, por mais indiferenciado que o mundo possa parecer a um observador de fora.

O caráter multidisciplinar do urbanismo aponta a pluralidade de enfoques pelos quais podemos compreender a cidade. Olhar a cidade a partir da sua materialidade, da configuração da forma urbana é uma das maneiras pelas quais

identificamos os espaços socialmente utilizados. A contribuição teórica com este enfoque vem, principalmente, de autores como Sitte (1992), já que o urbanista propõe modificações com vistas não só ao reaproveitamento do espaço, como também à harmonia deste, acreditando num centro de uma cidade artisticamente monumental. Além das teorias de Rossi (1995), que relacionam sempre a construção da cidade com o tempo e a situação em que esta vive.

Nessa vertente morfológica, incorpora-se ao objeto forma urbana a abordagem dos processos de organização social na cidade. Não se pode deixar de citar alguns estudiosos da sintaxe espacial urbana, que analisam como os testes padrões de uso de um espaço podem ser determinados pelas propriedades morfológicas da configuração específica deste, e buscam, através da lógica social que é atribuída ao espaço, um melhor desempenho morfológico. Neste sentido, Holanda *et al* (2002) defendem a conceituação da forma urbana como situação relacional, ou seja, as maneiras de compreensão e representação da forma urbana estão em função, necessariamente, do desempenho morfológico quanto a expectativas socialmente definidas.

Em síntese, pode-se afirmar que a forma da cidade funciona como um instrumento para o conhecimento do meio urbano. O argumento deste trabalho se enquadra nesta perspectiva conceitual e reflexiva que assume a característica morfológica como o principal identificador dos espaços socialmente utilizados.

## **2.1 Análise visual**

A análise visual tem como objetivo identificar os elementos que contribuem para a compreensão do espaço urbano, ou seja, como os lugares são percebidos. Constitui um meio privilegiado de leitura e interpretação dos elementos visuais do espaço urbano, de reconhecimento da informação captada visualmente (sinais ou manifestações externas).

O espaço urbano pode ser apreendido de maneiras distintas, dependentes de um conjunto de fatores externos e internos ao observador. Os fatores externos são relativos ao meio onde o observador se coloca, priorizando a configuração visual percebida diretamente pelo observador. Enquanto que os fatores internos se referem ao próprio indivíduo, receptor de informação, e reportam-se a aspectos de natureza psicofisiológica e sociocultural.

Para Arnheim (1986: 16), a visão não é apenas um registro mecânico de elementos, mas sim a apreensão de padrões estruturais significativos. Caso contrário, o artista nada mais seria do que um registrador mecânico, tanto quanto seu instrumento de visão.

Os fatores externos referem-se ao campo de visão experimentado pelo observador, nesta perspectiva o pedestre é visto como elemento visual componente da paisagem urbana. Estes fatores são influenciados por categorias como a posição do observador, o deslocamento dele e a temporalidade<sup>15</sup>, por exemplo.

Quando o campo de visão está abaixo da linha do horizonte, o observador percebe com maior evidência os planos verticais, como fachadas dos edifícios, mobiliários urbanos e calçadas, e adquire informação de natureza visual localizada naquele espaço. Trata-se de uma observação em pequena escala, com o observador “destreinado” como sujeito primordial (figura 20).

---

<sup>15</sup> Guedes coloca a modalidade Temporalidade como primordial para a análise visual do espaço, uma vez que procura identificar a variância temporal decorrente da observação, considerando que uma paisagem formada de um único ponto visual pode sofrer modificações decorrentes de efeitos temporais.



Figura 20: Orlas das Praias de Boa Viagem e Copacabana sob o ângulo de visão da escala humana.



Figura 21: Vistas aéreas dos mesmos trechos da figura anterior.

No entanto, se o observador se colocar num ponto mais alto, depara-se com informação mais global, que lhe fornece dados sobre relações estruturais entre os espaços exteriores como vias, praças, largos e o ambiente construído como um todo (figura 21).

Se o observador estiver parado, aquilo que é percebido é exclusivamente limitado ao campo de visão daquele ponto. Porém, se o observador se encontrar em movimento, vai sendo confrontado com uma sequência de acontecimentos, sendo que a forma construída passa a ser percebida como uma sucessão de momentos

ou situações articulados num certo intervalo de tempo, constituindo um fenômeno de movimento<sup>16</sup> (figura 22).



Figura 22: Imagens do observador em movimento no bairro do Leblon.

Nos fatores internos do observador, destacam-se os aspectos ligados à captação de sensações, às memórias e aos valores. As sensações são responsáveis pela entrada em contacto do indivíduo com o meio ambiente e constituem-se na ligação mais próxima e imediata da consciência com a realidade objetiva.

As sensações não permitem uma reprodução da realidade, mas fornecem os elementos para que esta ocorra na percepção e na conseqüente construção de imagens mentais. Assim, a partir dos elementos urbanos observados visualmente, uma imagem é compreendida por meio de vários outros elementos de caracteres

---

<sup>16</sup> Neste caso, Guedes sugere a modalidade Deslocamento, baseada na visão serial de Cullen.

subjetivos e simbólicos, relativos ao observador. As memórias e os valores influenciam a estruturação dessas imagens e o seu relacionamento com outras informações, atribuindo ao conhecimento de uma cidade uma interpretação pessoal da mesma.

Diversos autores têm desenvolvido metodologias de leitura e interpretação dos elementos visuais do espaço urbano. Neste estudo, estes referem-se às abordagens propostas por Kevin Lynch em “A Imagem da Cidade”, 1960, com a análise de três cidades norte-americanas; Gordon Cullen em “Paisagem Urbana”, 1961, escrito sob o ponto de vista do cenário urbano britânico; e, os artistas de vanguarda, Internacional Situacionista, com o livro publicado pelo líder do grupo, Guy Debord, “A sociedade do espetáculo”, de 1967, em Paris.

Os autores referidos partem do princípio básico de que a leitura da paisagem permite refletir sobre o cotidiano e possibilita a compreensão do espaço urbano. Daí o seu interesse pelas condições e pelos elementos perceptíveis da forma urbana, cuja análise não pode se ausentar da visão, assim como da sensação que cada indivíduo interpreta, da cidade em que vive, como espaço de convivência e não só de trânsito.

O que é colocado em evidência, quando retomamos às publicações lançadas na década de 60, mesmo em regiões distintas, não é o objeto singular para ser assumido como modelo, ao contrário, cada atribuição que é dada à paisagem urbana reporta a um elenco de requisitos da cidade, que não nascem autonomamente de uma bagagem técnica ideal organizada pelo arquiteto e contida basicamente no funcionalismo urbanístico, mas das observações empíricas, da colheita de dados, mesmo mínimos, sobre a experiência do visível.

Uma distinção básica entre as abordagens de Lynch e Cullen é que o primeiro apresenta uma versão mais abstrata que o segundo. Cullen, em particular, confere um eminente destaque às qualidades estéticas das cidades, dando continuidade a

uma abordagem iniciada nos finais do século XIX, com as teorias paisagísticas, também designadas por “análises pictóricas”, e desenvolvidas por Camillo Sitte. Todas essas abordagens apóiam-se no estudo de situações urbanas existentes. E, para além da preocupação de ler e interpretar o espaço urbano, os Internacionais Situacionistas consideram que as metodologias mais flexíveis, que descrevem a experiência do público alvo de um projeto, podem ser utilizadas como suporte do projetista para manipular a forma urbana e melhorar a qualidade ambiental.

### 2.1.1 Kevin Lynch

Em 1960, Lynch publicou “A Imagem da Cidade”, o resultado de um estudo piloto que descreve e analisa três diferentes cidades americanas: Boston, Los Angeles e Jersey City, a partir da interpretação que delas fazem um certo número de habitantes de cada uma destas cidades. Na introdução, refere que se trata de um livro sobre o “aspecto das cidades” e que pretende questionar a sua importância e as possibilidades da sua alteração. Atua muito mais no âmbito dos fatores internos referidos na Análise Visual que levam o observador a construir uma imagem, uma vez que o principal objetivo é, segundo diz, conferir um significado à forma urbana.

O autor destaca essa noção pela importância decisiva que assume no espaço urbano, como fator básico de orientação, e argumenta que, no processo de orientação, o vínculo estratégico é a imagem ambiental, a representação generalizada do espaço exterior. Entende que a imagem é produto de sensações imediatas e da memória de experiências anteriores.

Lynch costuma ser citado como um dos pioneiros da análise visual urbana. Entretanto, nesse estudo, procedente da psicologia experimental, ele busca entender como a imagem do espaço urbano é percebida e apreendida pelos sujeitos, baseia-se não na análise da configuração dos objetos que compõem estes espaços, mas de que maneira estes objetos são percebidos. Por isso, o interesse de Lynch concentra-se na “legibilidade” do meio urbano, por ele definida como a

“facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente” (Lynch, 1960: 13). O autor busca a compreensão da imagem, porém não considera a cidade como uma manifestação de linguagem, mas a imagem da cidade como uma manifestação do seu visual.

Assim, propõe-se a analisar a estrutura visual dessa imagem a fim de identificar os elementos que a constituem. Esta análise tem o auxílio de entrevistas realizadas com os moradores das cidades americanas estudadas, com o objetivo de construir mapas mentais que relatassem as partes mais presentes na memória e os deslocamentos mais expressivos, por exemplo.

Destarte, encontra cinco elementos constitutivos - as vias, que asseguram a conexão contínua entre um ponto e outro; os nós, pontos de intersecção, como a estação de trem, metrô e o aeroporto; os marcos<sup>17</sup>, elementos de destaque na paisagem urbana, que constituem os pontos referenciais e que, genericamente, informam o sistema de orientação numa cidade; os bairros, demarcados pelo reconhecimento de um caráter homogêneo, como uma unidade temática; e, finalmente, os limites que representam a fronteira entre zonas da cidade que têm uma existência distinta - uma vez conhecidos e avaliados cada um destes elementos, segundo as suas próprias características, são operados de forma simbiótica, dependente, ou seja, uma via só é reconhecida como tal se for formada por nós e marcos, por exemplo.

Para Lynch, a imagem da cidade resulta da relação entre o observador e o observado, podendo variar significativamente entre os observadores. Lynch determina três componentes fundamentais para a formação da imagem da cidade: identidade, estrutura e significado, observando ainda que os objetos possam ter um significado tanto prático, quanto afetivo.

---

<sup>17</sup> Para Rykwert, os marcos não são apenas visuais. “As pessoas tendem a selecionar como marco algo que sobressaia, algo que tenha desempenhado um papel na vida de sua cidade: uma prefeitura, um mercado (...)”. RYKWERT, Joseph. *A Sedução do Lugar. A História e o Futuro da Cidade*. São Paulo. Martins Fontes. 2004. P. 185.

Por fim, o urbanista defende que um meio ambiente ordenado pode atuar como referencial ou como gerador de atividades urbanas, oferecendo segurança e, com isso, aumentando o potencial de experiência humana na cidade. Nesta perspectiva, para Rykwert, sem os referenciais ou pontos de orientação, um cidadão não consegue entender o seu lar.

### 2.1.2 Gordon Cullen

Um ano após a publicação de “A Imagem da Cidade”, Gordon Cullen publica “Paisagem Urbana” (Townscape), em Londres. Tal como na visão de Lynch, o ponto de referência da abordagem paisagística de Cullen é a capacidade de percepção visual: a cidade como objeto da percepção dos seus habitantes. O autor defende que o olhar atento e curioso de um observador *não ocioso*, capaz de se surpreender e interessar-se pelo que experimenta, é o necessário para compreender a forma urbana.

Cullen é sucessor da noção tridimensional, movida pelo gosto artístico, abordada por Sitte, onde, através de uma análise das cidades na história, propõe reavaliar a cidade através de seus espaços existentes, principalmente suas praças. Sitte se destacava pelo seu caráter urbano e artístico. Ordenamento era para o autor tornar os espaços atrativos e não numa articulação de edifícios independentes sobre uma malha viária. Por isso, Cullen trabalha seu método de análise focado no observador em movimento, com base nos conceitos de conhecer a cidade como observador estático, pelas suas melhores torres, pontes, ruas e praças abordados por Sitte.

Na introdução, Cullen considera o planejamento urbano uma manifestação da necessidade de produzir ordem, perfeição e concordância, mas o *Townscape* determina o sucesso de uma cidade através da sua capacidade de despertar atitudes emotivas - entusiasmo e dramatismo - em função da justaposição de elementos físicos como: escala, textura, cores, estilo, singularidade.

Nota-se, agora, um autor que, assim como Lynch, busca a compreensão da paisagem a partir de seus elementos urbanos, porém, de um ponto de vista mais real e palpável ao observador. Os elementos aqui referidos se tratam de árvores, mobiliários, ao invés de bairros e vias, por exemplo.

O termo *townscape* remonta a quase uma década antes da publicação do livro homônimo, e tem como principal porta-voz a revista inglesa "*Architectural Review*". Essa revista enfatizava a necessidade de retorno aos valores visuais da forma urbana e, com isso, tornou-se o canal de divulgação das temáticas que embasariam a formação da disciplina definida hoje como *urban design*.

Cullen, quando diretor de arte e assistente da revista, mostra, em uma de suas capas, sequências de fotos e desenhos de mobiliário urbano, fiação elétrica, árvores mal podadas, publicidade. Tal capa ilustra de maneira muito evocativa a confusão criada pelos planejadores urbanos da época.

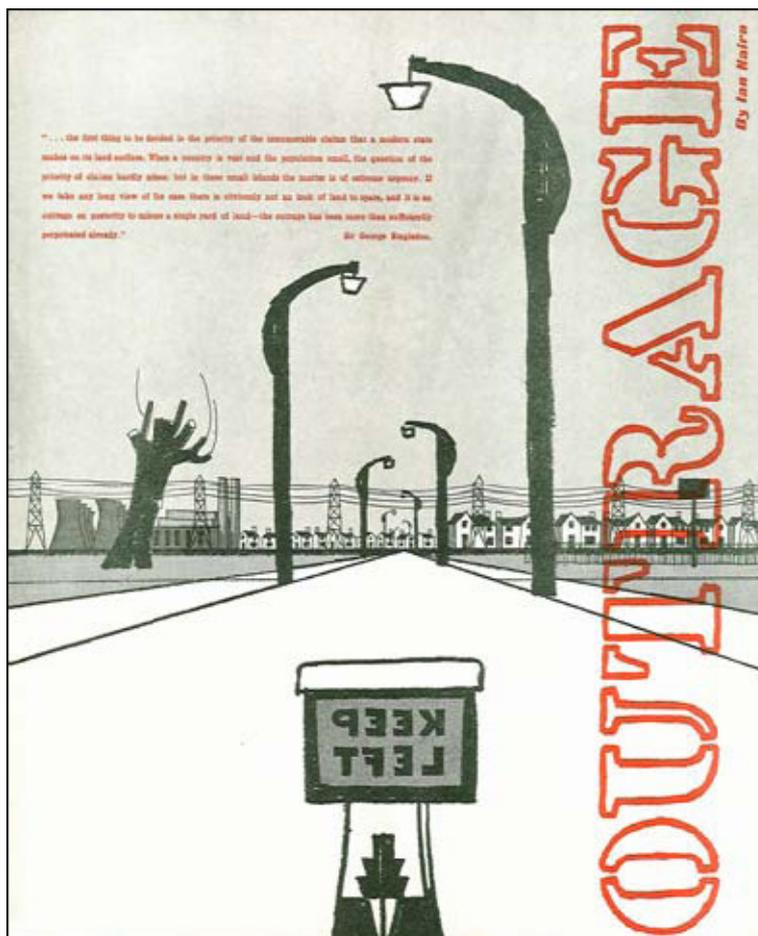


Figura 23: Capa Outrage. Architectural Review, edição especial, Outrage, junho de 1955.

As abordagens desenvolvidas por Cullen relacionam visões pontuais e globais dos espaços urbanos. Por isso, o estudo refere-se mais aos fatores externos da Análise Visual que levam o observador a construir uma imagem. Porém, não são dadas explicações sobre os aspectos estruturais dos espaços analisados, nem são relacionadas as suas características físicas com o contexto social, cultural ou significativo, onde se inserem.

Para Cullen o ordenamento da paisagem possui outra perspectiva da abordagem de Lynch, o autor defende que, se uma cidade se apresenta monótona, incaráterística ou amorfa, ela não cumpre sua missão; o que não nega os princípios de reconhecimento, segurança e orientação, mas acredita que eles dependem das peculiaridades inesperadas do meio urbano, captadas pelo movimento do observador. Com base nisso, propõe uma análise sinética do 'cenário' urbano através do recurso à visão serial ou análise sequencial como meio de transmitir a

experiência urbana: “Embora o transeunte possa atravessar a cidade a passo uniforme, a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas. É o que se entende por Visão Serial” (CULLEN, 1983, p. 11)

Essa abordagem, dando ênfase à necessidade de criar ambientes visualmente complexos e à percepção visual do espaço em movimento colocou Cullen num papel inovador, frequentemente realçado em estudos desenvolvidos no âmbito da psicologia ambiental e da percepção visual. Estes estudos admitem que a complexidade ambiental possa ser importante para o bem-estar dos homens.

### 2.1.3 Internacional Situacionista

O movimento de cunho político e artístico, Internacional Situacionista (IS), foi ativo na década de 60 e aspirava por transformações do meio urbano que começavam na mudança de escala do planejamento e no foco da vida cotidiana. O grupo propôs uma revolução do cotidiano, fundada na idéia de experimentação dos lugares da cidade.

A importância dessa noção, para os situacionistas, era a ausência de paixão do pensamento urbano contemporâneo, que resultavam na espetacularização das cidades. O grupo foi um dos primeiros a criticar radicalmente o movimento moderno em arquitetura e urbanismo, principalmente o funcionalismo separatista da Carta de Atenas e a racionalidade de Le Corbusier.

O integrante do grupo situacionista, que ainda se destaca, é o do ativista político Guy Debord, por seu livro “A Sociedade do Espetáculo”, publicado em (1967) com grande repercussão no cenário francês e europeu. O livro chama a atenção para o fato de a imagem ter substituído a realidade. Isso ocorre de forma tão predominante na vida contemporânea, que a própria sociedade se transformou em espetáculo.

Os situacionistas não pretendiam propor um modelo de cidade pré-definido, mas a construção realmente coletiva das cidades, que depende da participação ativa dos cidadãos, o que seria possível por meio da revolução da vida cotidiana. Para isso, a tese central situacionista era a de que se chegaria a essa revolução contra a banalidade do cotidiano por meio da construção de situações, ou como defendeu Lefebvre, construção de momentos. Estuda-se agora um grupo que não mais trata de observadores, mas de construtores de situações. O cidadão, para o pensamento situacionista, deve se transferir do papel de figurante para “vivenciador” de situações criadas por ele mesmo.

Esse procedimento seria uma revolução cultural, através da qual se chegaria à construção total de um ambiente, o qual fundamenta a idéia central do Urbanismo Unitário, ou segundo Berenstein (2003), uma teoria urbana crítica. O Urbanismo Unitário não tinha a pretensão de se tornar uma doutrina ou modelo de espaço urbano, mas sim, uma crítica ao urbanismo.

Para essa construção total de um ambiente, os situacionistas desenvolveram um método baseado na apropriação do espaço urbano pelo pedestre, ao andar sem rumo, à deriva, que estava diretamente relacionada ao estudo do ambiente urbano por meio de construções de mapa psicogeográficos, a psicogeografia.

Por fim, nota-se que o grupo trabalhou a análise visual do ambiente urbano com base não só no que é percebido pelo observador em movimento, mas também, pela experiência deste mesmo cidadão comum em sua vida corriqueira. Do ponto de vista dos fatores da análise visual, percebe-se que, não se pode afirmar que o grupo atuou como um fator externo ou interno isoladamente. O grupo do mesmo modo que critica os funcionalistas que ignoram a função psicológica da ambiência, propõe métodos articuláveis de análise e compreensão do meio ambiente urbano que relacionavam a experiência da vida cotidiana com a formação dos mapas de estudo.

## 2.2 Ferramentas de Análise

A análise visual da paisagem urbana é feita, na pesquisa, de acordo com a forma da cidade desenvolvida por Lynch (1987), com base nos elementos físicos que incentivam a formação da imagem pública da urbe, ou seja, a imagem que a cidade ou parte dela tem para um mesmo grupo socioeconômico de indivíduos.

Lynch, em sua pesquisa, disponibilizava nas ruas o que ele chamava de observador “treinado”, que deveria identificar os elementos urbanos ou pontos imagísticos, como vias, marcos, limites. Os observadores treinados mapeavam inicialmente o que eles identificavam como referenciais importantes – os possíveis pontos imagísticos incentivadores da formação da imagem da cidade. A partir de pesquisa de campo, eram identificadas as referências urbanas representadas em mapas “psico-geográficos”, ou segundo Lynch, mapas mentais, para a busca da imagem urbana, a partir das experiências públicas frutos de suas operações cotidianas.

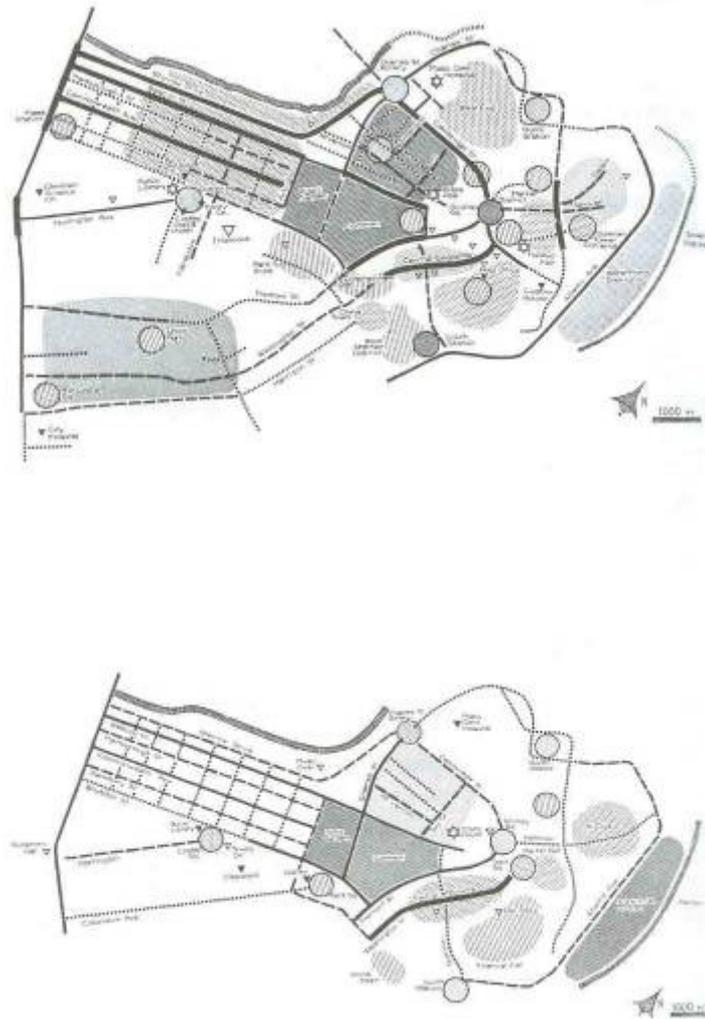


Figura 24: Mapas mentais de Boston desenvolvidos por Lynch a partir das entrevistas com os observadores.

Lynch, quando analisa a cidade de uma forma geral, adota a escala maior da forma urbana sem uma preocupação específica com os objetos de escala menor, como mobiliários urbanos e vegetação, por exemplo. A investigação centra-se mais no desenho das ruas, nos marcos visuais dos bairros e limites. Nesta perspectiva, Cullen acrescenta outra contribuição significativa para a análise visual urbana, apresentando o conceito que ele denomina de “the relationship art”, o qual propõe a reunião dos elementos urbanos, considerando que a relação visual deles constituem a formação da paisagem urbana. Fazem parte deste conceito elementos de várias escalas, desde os edifícios, à publicidade e ao tráfego.

Para Cullen, a paisagem urbana é vista não como decoração, nem como um estilo para preenchimento de espaços vazios, como calçada; é vista como um elemento urbano que deve ser utilizado de modo a criar um ambiente vivo e humano.

Cullen (1983:10) propõe a classificação de três categorias de análise: em primeiro lugar, a Visão Serial, ou seja, a imagem do aqui e a imagem do além, que vem a ser a imagem que se constrói na medida em que nos movimentamos.

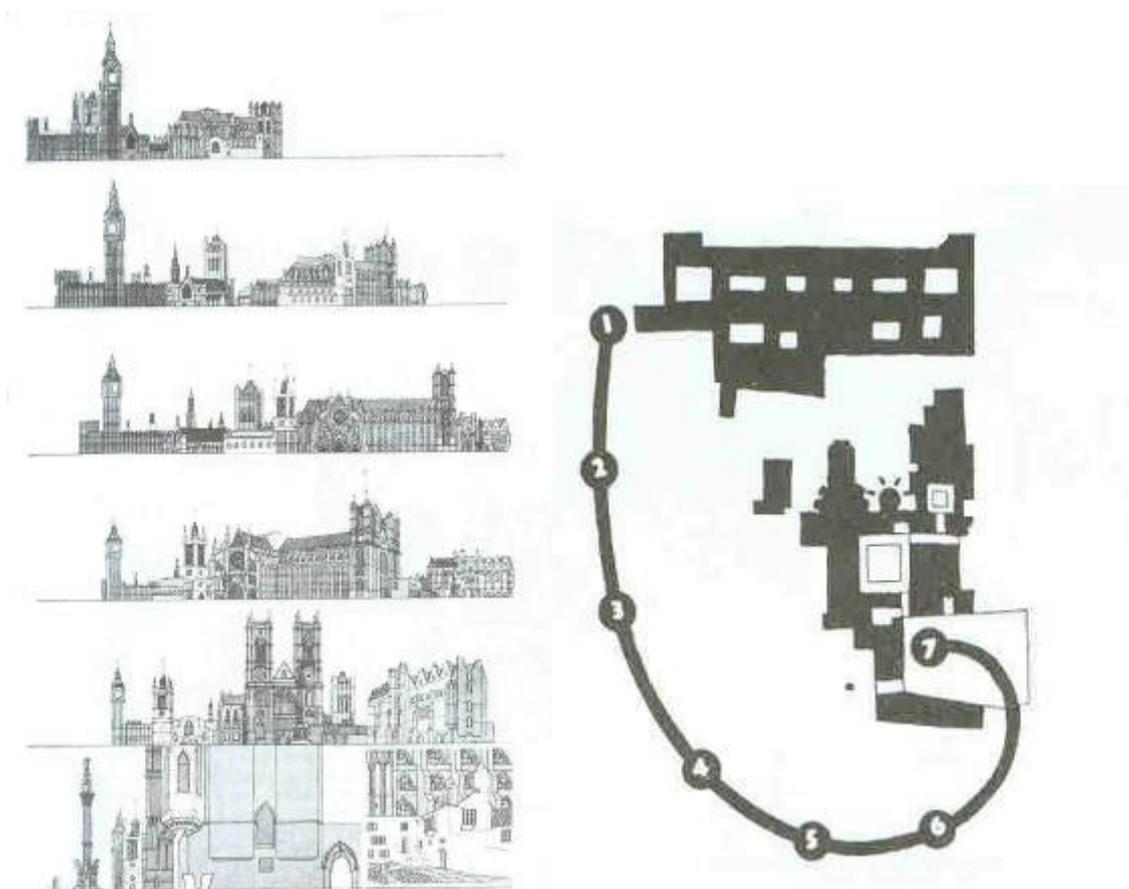


Figura 25: Exemplo de planta com indicação dos pontos de vista da sequência de percurso.

A segunda é a categoria do Local, trata-se do sentido de localização, que diz respeito a nossa posição no espaço, assim como a reação que temos perante este posicionamento. O Conteúdo é a terceira categoria, e está relacionada com a identidade e personalidade da própria constituição da cidade, e tudo o que a individualiza (*Ibid.*, p. 13-14).

O ponto culminante da pesquisa de Cullen sustenta que a compreensão e a percepção do espaço têm um caráter sequencial. O autor defende que qualquer intervenção urbana deverá promover, portanto, a articulação de espaços a qual só pode ser experimentada através do movimento. Por isso, a visão serial trata de uma técnica de leitura cinética do espaço urbano, cujo objetivo visa à apropriação do espaço que ocorre ao longo de um percurso, assim como a identificação dos elementos e efeitos visuais mais expressivos e portadores de informação sobre a configuração física de um determinado percurso. No livro “Paisagem Urbana”, esse procedimento é realizado por meio de uma série de registros fotográficos.

Para Cullen, “a progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes súbitos que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso”. Do ponto de vista situacionista, estas técnicas sequenciais implicam na exploração do lugar urbano. Essa é a lógica da *dérive*, ou deriva, o método situacionista de reapropriação da cidade, que consistia em andar apressadamente por ambiências diversas, deixando-se levar pelas solicitações que a própria paisagem faz e aos encontros que a cidade cria.



Figura 26: The Naked City, exemplo do mapa psicogeográfico, Debord 1957.

A deriva é uma técnica urbano-situacionista para tentar desenvolver, na prática, a idéia de construção de situações através da psicogeografia. Para o pensamento urbano situacionista, a cidade tornou-se lugar-chave das investigações em psicogeografia, cujo objetivo consistia em estabelecer novas formas de habitar a cidade. A psicogeografia estudava o ambiente urbano, sobretudo os espaços públicos, através das derivas, e tentava mapear os diversos comportamentos afetivos diante dessa ação básica do caminhar na cidade.

Numa perspectiva ampla, após a análise dos diferentes procedimentos de apropriação do espaço urbano, é natural estabelecer uma relação que enxerga a deriva como a visão serial de Cullen realizada apressadamente, por um andar sem rumo; e a psicogeografia como o mapa mental de Lynch realizado a partir da experiência do caminhar pela cidade.

Um estudo comparativo entre as ferramentas de análise estudadas pode ser realizado com foco no observador, no sujeito interessado em analisar o ambiente urbano. Para Cullen (1983), à medida que o observador se desloca, o espaço se revela através de fragmentos visuais que, uma vez remontados cognitivamente, permitirá a compreensão da paisagem urbana.

Já para os situacionistas, este mesmo movimento significava a rendição do pedestre aos prazeres da cidade, a exploração do potencial urbano como experiência ontológica vivida. Esta é a base da ideia de construção de situações que deveriam ocorrer durante a passagem por diferentes cenários e conflitos, por exemplo. A situação é construída de modo a ser experimentada por quem a fez; assim, o observador em movimento passa a ser o vivenciador de experiências, inclusive, no meio urbano.

Essa exploração do potencial urbano permite, para Lynch, que o observador se familiarize com o ambiente, enfatize o que é visto num processo constante de interação que define a paisagem não apenas visual, como também mental, uma vez que o papel do observador, diante do seu ambiente, para Lynch é o de selecionar,

organizar e conferir significado àquilo que vê. Trata-se da construção de imagens que podem variar entre observadores diferentes.

Portanto, possuímos um conjunto de ferramentas que, apesar dos diferentes focos analíticos: imagem, paisagem e situações possuem semelhanças que fortalecem a importância da mudança de escala na análise do espaço urbano, a fim de que o observador se torne também um vivenciador e conhecedor da cidade. Além da noção essencial de que o caráter primordial da arquitetura está no fato de agir com um vocabulário tridimensional, que inclui o homem.

Todas as ferramentas estudadas almejam a apropriação do espaço urbano. Considerando que os aspectos citados são os mais relevantes para este estudo de análise visual, uma forma de se obter um único conjunto de ferramentas é através da composição ou síntese dos métodos analisados, ou seja:

- a) explorar a cidade através do andar apressado, e do registro da visão sequenciada das passagens rápidas por ambiências diversas;
- b) a partir desta experiência do observador, mapear o espaço com base nos elementos urbanos que se destacam durante o deslocamento, resultando numa cartografia das diversas ambiências psíquicas, a representação gráfica da exploração da cidade.

### **2.3 A Forma do Produto Urbano**

O estudo de caso desta pesquisa é analisado sob o ponto de vista da discussão defendida sobre a experimentação da cidade dos autores expostos. Porém, estes conceitos ainda são associados à dinamicidade das relações que Lobach (2001) estabelece entre usuário–produto industrial (processo de design) e as relações usuário-produto industrial (processo de uso). Ao processo de design procuram-se atribuir conceitos analíticos que permitam a captação do espaço que se pretende intervir, como a Orla de Boa Viagem.

Lobach (2001:197) associa ao “designer como *expert* em planejamento e configuração do entorno, o designer municipal” à tarefa de atuar representando o público, inclusive influenciar a prática de projetos de interesse coletivo e as estruturas de comunicação e decisão no âmbito dos Poderes Executivo e Legislativo.

O autor considera que compete a este designer a elaboração das funções estéticas, práticas e simbólicas dos mobiliários urbanos. Ele é, neste caso, o emissor de uma mensagem em forma de um produto industrial. Lobach denomina esta parte da cadeia de comunicação de produção estética ou processo de design.

Assim, parte do que torna uma cidade ordenada visualmente, ou seja, legível, são os produtos que a compõe. A respeito do design como elemento comunicador, Bennetti citou durante a entrevista que:

Na escala da cidade você tem um diálogo que tem que ser suficientemente comunicativo pra que um forasteiro identifique aquilo da maneira que se pensou (...) As cidades têm que ser inteligíveis para as pessoas, sobretudo para quem não a conhece. Então, todos os elementos tanto gráficos, quanto simbólicos têm que passar uma coerência ao que se destina.

Segundo Dondis (2003), a experiência visual humana é fundamental ao aprendizado, para que possamos compreender o meio ambiente e reagir a ele; a informação visual é o mais antigo registro da história humana. Além da análise do espaço por meio do conhecimento visual, Dondis também contribui com este trabalho no sentido de propor técnicas de captação do estudo de caso, mas não fomenta um modelo metodológico. Para o autor, “o maior perigo que pode ameaçar o desenvolvimento de uma abordagem do alfabetismo visual é tentar envolvê-lo num excesso de definições” (*op. cit.*, p. 15).

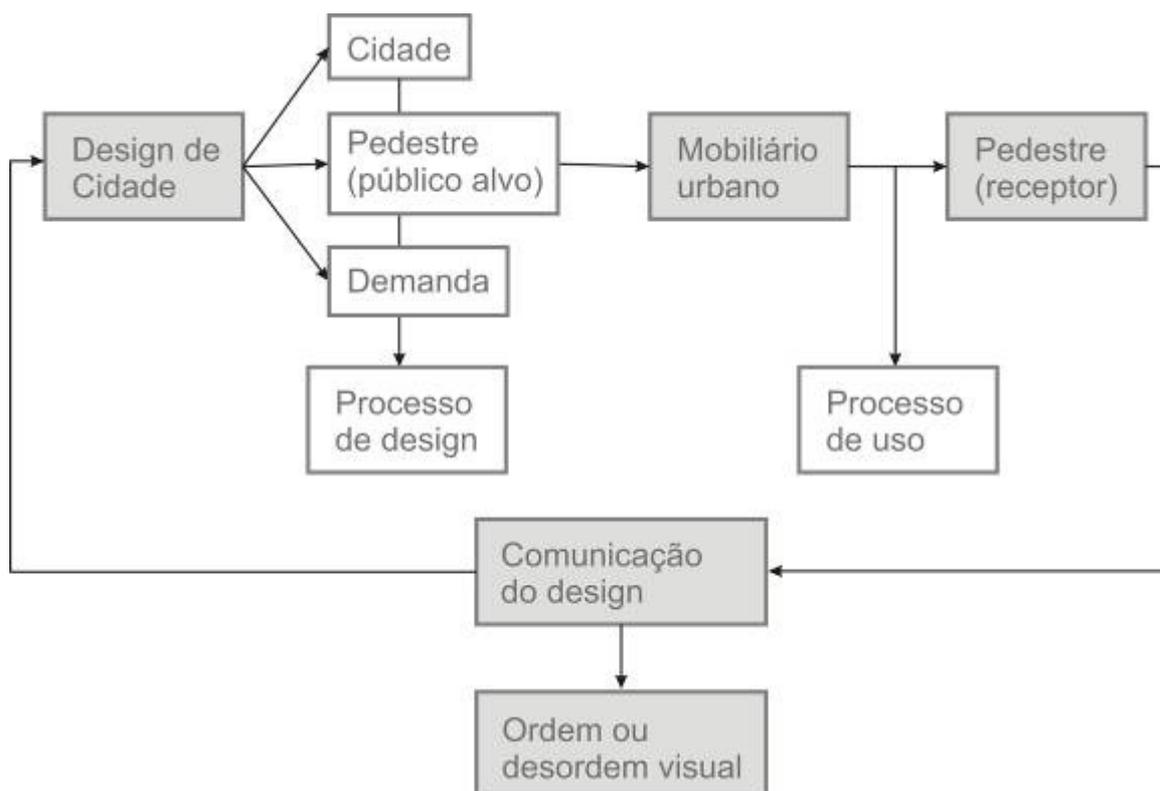


Figura 27: Diagrama do processo de Design da cidade.

A noção de importância do contraste na visão é entendida por Dondis como a ferramenta que torna o olhar eficaz com os padrões que observamos mais claros. Para a autora, a luz cria estes padrões e permite que a observação seja reconhecida e armazenada no cérebro. “Assim, os olhos e o processo de visão estendem-se em muitas direções, extrapolando o ato de ver e atingindo os domínios e as funções da inteligência”.

As técnicas visuais listadas por Dondis são utilizadas como meio para compreensão da expressão visual do conteúdo. Além destes procedimentos, não se pode negar a interpretação pessoal como um importante fator. Contudo, as técnicas de Dondis são definidas, com seu oposto, como foram propostas, em termos de polaridade, tais como a simplicidade e a complexidade tratadas aqui como ordem e desordem visual.

Nesse sentido, a inspeção do mecanismo formal visa - por meio das categorias visuais de Arnheim (1986) – a um equilíbrio, direção, força e tensão, entre outros -

que pretendem estabelecer relações estruturais, não substituir a intuição espontânea, mas aguçá-la, sustentá-la e tornar seus elementos comunicáveis.

Arnheim estabelece um estudo de investigação visual que, somado ao conceito de configuração e à sua relação com o espaço define categorias de padrões de desenvolvimento formal, a partir principalmente do equilíbrio, além de direção, força e tensão, entre outras. Por isso, os conceitos deste autor foram uma forte referência para este trabalho, uma vez que ele trata da importância de se compreender o que acontece e qual a dinâmica das formas de um objeto, antes que se possa avaliá-lo para algum uso ou intervenção.

Estudando padrões de desenvolvimento formal, a partir do equilíbrio, direção, força e tensão, entre outros elementos presentes na forma, Arnheim estabelece um método de investigação visual que, somado ao conceito de configuração e à sua relação com o espaço, torna-se fundamental na elaboração da análise visual da forma.

Assim, para completar o estudo do ponto de vista da análise visual do produto mobiliário urbano, trabalhou-se também com a Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano<sup>18</sup> desenvolvida por Guedes (2005). O método é baseado na articulação de modalidades de análise, que são agrupadas em três categorias: o modo visual, a qualidade da forma, e a configuração do meio, que, por sua vez, compõem-se de diversas modalidades complementares.

O método possui um caráter relacional, visto que as análises são efetuadas a partir da elaboração de arranjos que são formados entre as conexões das modalidades. Cada combinação mostra o caminho percorrido e revela parte do problema investigado. De acordo com Guedes, o resultado é um método que procura ordenar e explicitar os diversos níveis de complexidade que envolvem a análise da forma

---

<sup>18</sup> Metodologia proposta por João Batista Guedes, em sua Tese de Doutorado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. GUEDES, João Batista. Design no Urbano. Metodologia de Análise Visual de Equipamentos no Meio Urbano. Tese de Doutorado. Recife, novembro de 2005.

dos equipamentos urbanos: uma abordagem em que a paisagem é tratada como parte integrante da configuração geral dos equipamentos nela presentes.

A categoria qualidade da forma deve ser entendida como o conjunto de conceitos que possibilitam a caracterização e a compreensão de uma forma visual. Esta categoria funciona como mediadora entre as demais categorias do método, uma vez que fornece os elementos conceituais, permitindo estruturar a definição e orientar a observação de uma forma. Além disso, como se trata de uma praia, a configuração da orla pode variar de acordo com agentes temporais, por isso, a modalidade temporalidade também será bastante explorada.

### 2.3.1 Ferramentas de análise da forma

É importante salientar que, no campo do design, Dondis (2001:24) coloca suas técnicas visuais como agentes no processo de compreensão da linguagem visual. Grande parte do seu trabalho se baseia na Teoria Geral da Gestalt e nas suas leis, porém centrados apenas na forma bidimensional ou plana<sup>19</sup>. Os elementos visuais constituem a substância básica de tudo aquilo que vemos. Por isso, as técnicas visuais do design bidimensional de Dondis são trabalhadas, nesta pesquisa, adequadas à forma tridimensional, determinada pela evolução da superfície côncava e/ou convexa<sup>20</sup>.

Dondis (2001:141-159) cria um conjunto de modalidades em uma disposição antagônica de técnicas que são adotadas como instrumentos para a elaboração de arranjos visuais, tais como: contraste e harmonia; instabilidade e equilíbrio; assimetria e simetria; irregularidade e regularidade; complexidade e simplicidade; fragmentação e unidade; profusão e economia; exagero e minimização; espontaneidade e previsibilidade; atividade e estase; ousadia e sutileza; ênfase e

---

<sup>19</sup> Para Lobach (2001:161) o elemento mais importante de uma figura é a forma, da qual podemos distinguir dois tipos: forma espacial e forma plana. Forma espacial é a forma tridimensional de um produto. E a forma plana é aquela obtida pela projeção de um produto sobre um plano.

<sup>20</sup> A respeito dos estudos desenvolvidos a partir de 1919 na Bauhaus. Ver Azenha Jr. João; Wick, Rainer K. Pedagogia da Bauhaus. São Paulo. Martins Fontes. 1989.

neutralidade; transparência e opacidade; variação e estabilidade; distorção e exatidão; profundidade e planura; justaposição e singularidade; acaso e seqüencialidade; agudeza e difusão; e episodicidade e repetição.

As propostas metodológicas de Dondis, Guedes e Arnheim se fundem no conceito da dinâmica formal. Neste sentido, os autores demonstram a noção de importância a respeito da maneira como os elementos visuais são percebidos. E a análise visual é associada, objetivamente em Dondis e Guedes, ao conceito de Modo Visual, aqui definido como a maneira que o sujeito observador percebe a forma visualizada. Portanto, com base nos conceitos de Guedes são trabalhadas, de maneira articulada, no capítulo 4, as modalidades do posicionamento e da temporalidade.

# CAPÍTULO 3

## Estudo de Caso

“Toda percepção é também pensamento.”

Rudolf Arnheim

### 3 Estudo de Caso

#### Construção de paisagens

No início do século XX, surgem em São Paulo os bairros formalmente inspirados na cidade-jardim<sup>21</sup>, e que se tornam padrões de urbanização para as áreas residenciais das camadas de maior poder aquisitivo do país. Trata-se da casa edificada no meio do lote, totalmente recuada e cercada de jardins<sup>22</sup>. Esse padrão substitui o velho modelo de edificações geminadas, alinhadas ao longo das ruas, e forma, ainda hoje, importantes áreas nas cidades brasileiras, visto que é tido como o protótipo ideal de habitação para todos.

O modelo da casa isolada e do bairro verde persiste no ideário das camadas mais abastadas e de setores significativos das classes médias urbanas. Dessa forma, nas cidades de ocupação sazonal das grandes metrópoles e ao longo da costa, criam-se loteamentos que visam reproduzir tal modelo. São construções à beira-mar, junto às represas ou em áreas de montanha, que contêm, na essência, a idéia de possibilitar a compra de um espaço em que o usuário possa construir a sua casa segundo padrões urbanísticos que, raramente, são obtidos em sua primeira residência.

Essa forma de ocupação urbana visa basicamente à apropriação de um valor paisagístico significativo, intrínseco à região sobre o qual se implanta. Somente no início do século XX estes loteamentos de trechos significativos da zona costeira do país passaram a ser socialmente aceitos como uma figura urbana.

O mar, como valor cênico e paisagístico, e a praia, como espaço para o lazer, são incorporados, nessa época, ao repertório urbano brasileiro. Refletiam ideários

---

<sup>21</sup> A cidade jardim é um modelo de cidade concebido por Ebenezer Howard, no final do século XIX, buscou-se um equilíbrio entre o crescimento econômico e os problemas sociais integrados ao desenho da paisagem. A comunidade era autônoma e cercada por um cinturão verde.

<sup>22</sup> Subsídios para um projeto de gestão / Brasília: MMA e MPO, 2004. (Projeto Orla). Pág. 44.

provenientes do continente europeu e dos Estados Unidos, onde o usufruto das praias já se consolida no final do século XIX e início do século XX.<sup>23</sup>

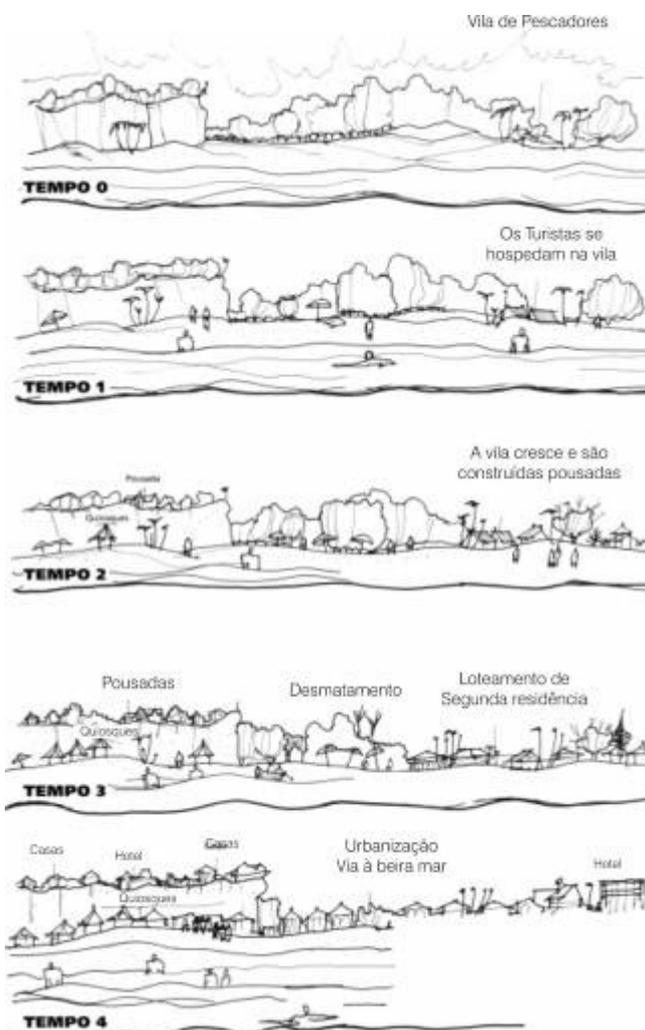


Figura 28: Processo de urbanização de uma praia.

Ter um imóvel em frente ao mar vira interesse das elites, e nas cidades de porte surgem bairros que foram construídos, tendo Copacabana, marco desse processo, como principal referencial.

<sup>23</sup> Ibidem pág. 46.

A via beira-mar vira sinônimo de modernidade e a praia assume a função urbana da praça e do parque, sendo utilizada como centro de encontro e lazer por um público amplo.

Segundo Villaça (2001):

(...) A partir do final do século passado, no caso do Rio; da década de 1940, no caso de Santos; e a partir da década de 1960 nos do Recife e Fortaleza, as praias passaram a concorrer fortemente com outros sítios como local agradável para a moradia das burguesias. Começaram a exercer tal fascínio sobre as camadas de mais alta renda que sobre seu sítio limitado desabou uma violenta demanda para a localização residencial (p. 181-188).

Os projetos paisagísticos definiram os calçadões de passeios à beira-mar e desfrutar das vistas panorâmicas é uma nova função também a ser explorada como atrativo para o turismo. O mobiliário urbano a ser instalado deveria atender às novas necessidades de seus frequentadores assumindo outras características formais e funcionais relacionadas à beleza natural do mar e às novas atividades ali realizadas, tais como: a instalação de quiosques, posto guarda-vidas, bancos, chuveiros e sanitários.

As mudanças dos hábitos da população urbana, que viu nas caminhadas nos calçadões à beira-mar uma atividade cotidiana de melhoria da qualidade de vida e do culto ao corpo, demandaram produtos necessários ao desenvolvimento dessas atividades, tais como: aparelhos para prática de exercícios físicos; quadras poliesportivas; e vias específicas para tráfego de bicicletas e patins. Nestas áreas para pedestres é possível ser banhista, esportista, consumidor, trabalhador, ciclista, e, na maioria dos casos, participante de atividades de lazer como festas e manifestações culturais das mais variadas (figura 29). Vale ressaltar a quantidade de produtos que são implantados de acordo com a variância temporal ocorrida nas praias, como: cadeiras e guarda-sol (figura 29), postos de comidas e bebidas, além de comerciantes ambulantes (figura 30).



Figura 29: Dia 8 de dezembro, dia de Iemanjá, Salvador, BA.



Figura 30: Praia do Pina, Recife, PE.

Desde a consolidação dos calçadões que temos hoje, décadas de 1950 e 1960, estes espaços ainda sofrem constantemente processos de reordenamento a fim de se cumprir todas as funções que uma orla demanda: de acessibilidade, de circulação, de contemplação, de estar e lazer.

As Orlas podem ser dispostas em áreas não só litorâneas como também no limite de lagos, açudes, rios e manguezais. Os limites aquáticos são para Lynch

(1997:73), na maioria dos casos, magníficos exemplos de limite visível, gigantes em suas dimensões, que podem expor toda uma cidade aos nossos olhos.

Em único ambiente urbano concentra-se a construção de várias paisagens: de um lado uma massa edificada, construída, comumente residencial; uma via pública de papel fundamental para a cidade; um calçadão repleto de mobiliários urbanos; e, por fim, a praia e o mar. Trata-se de um local de encontro, de reunião social, e de ampla complexidade. Por isso, esta dissertação se desenvolve em torno deste espaço, em especial orlas marítimas, e seu ordenamento visual como item complementar de convivência urbana, visando à necessidade do pedestre, com especial atenção para a configuração dos calçadões.

Praias são feições deposicionais no contato entre terra emersa e água, comumente constituídas por sedimentos arenosos, podendo também ser formadas por seixos e por sedimentos lamosos. A praia de Boa Viagem pode ser classificada, segundo o princípio de classificação tipológica das praias da zona costeira brasileira, apresentada pelo Projeto Orla do Governo Federal (2004), como uma praia urbana residencial ou turística adensada, uma vez que é composta por terrenos à beira-mar ocupados por construções verticalizadas, alto adensamento de construções e população, e paisagem totalmente formada com antropismo. Uma proposta de reordenamento para este tipo de praia, dificilmente terá êxito, sem uma estreita articulação com a gestão de seu entorno, o que implica o estabelecimento de um jogo interescalar na definição e implementação de metas planejadas.

É necessário que as orlas brasileiras deixem de ser apenas matérias de cartão-postal e passem a ser entendidas como áreas estratégicas das cidades; para que haja o reconhecimento da relação direta que existe entre as práticas políticas, a forma urbana e sua representação social. A compreensão de que a configuração e o tratamento das orlas não é uma questão meramente estética, mas de valorização da identidade da cidade como um todo, pode ser o ponto de partida para uma mudança de postura do poder público, quanto à responsabilidade sobre sua imagem. Em suma, a praia é, sem dúvida, o maior e mais democrático espaço

público de uma cidade. Por isso, o resgate da cidadania, proposto por tantos Planos Estratégicos, poderia ter início com a valorização desses espaços.

### **3.1 O objeto de estudo**

O Objeto apresentado neste capítulo é a Orla que compõem o calçadão da Avenida Boa Viagem, na capital de Pernambuco. Com uma extensão de 8 km e uma área total de 74 mil m<sup>2</sup>.

Há 300 anos, a praia de boa viagem, recortada por mangues e apinhada de cajueiros e coqueirais, era onde os moradores do Recife se despediam a quem ia embora aos navios rumo ao sul. Em 06 de junho de 1707, o fidalgo Baltazar da Costa Passos cedeu espaço para a construção de uma capela para as missas dos remotos moradores e freqüentadores em férias. A Igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem, símbolo cultural e marco do bairro.

A ocupação da praia se manifestou através do interesse de poucas famílias pioneiras que a ocupavam com casas de veraneio. Bem depois que a cidade já se encontrava urbanizada, em 1920, e cedendo a pressões políticas das burguesias, é o que o estado introduz melhorias na infra-estrutura viária e, mais tarde, na de saneamento e de comunicações.

No início da urbanização da orla, a terra tem seu preço elevado em função de uma demanda de alta renda que incide sobre terras privilegiadas e bem localizadas, embora com acessibilidade precária. A Avenida Boa Viagem, inaugurada no governo de Sérgio Loreto, em 20 de outubro de 1924, é uma via que marcou a urbanização do local, tornando a orla não só a mais famosa do Recife, como também, referência de modernidade do país. Com isso, na década de 1970, a orla oceânica recifense começou a se transformar em local de residência permanente das camadas de alta renda.

A partir disso, as edificações da orla seguem baseadas em vários estilos contemporâneos, projetos arquitetônicos que envolvam a utilização dos materiais associados a indústrias de alta tecnologia da década de 1980 e 1990, como revestimento metálico, vidros e pedras. Com poucos adornos e elaboração formal, linhas retas e formas geométricas; resultando, na maioria, em prédios com formato de paralelepípedo, com largura e profundidade desproporcionalmente menores que a altura.

Com relação às edificações representativas da praia, boa parte foi substituída pelos prédios de luxo, com exceção de algumas casas, patrimônios históricos, da Praça de Boa Viagem e dos Três Jardins; os quais sofreram reformas que interferiram no projeto original. Com isso, nota-se que a orla não se constitui de consideráveis apelos históricos em sua composição.

O mar de Boa Viagem interfere consideravelmente na leitura de todo o bairro. Apenas na praia é possível visualizar o bairro de frente, ou seja, a maioria das edificações é direcionada para o mar. Assim, no primeiro contato que se pode fazer com o bairro, a impressão percebida é de que se entra por trás. Portanto, o mar se configura como o marco<sup>24</sup> mais significativo de Boa Viagem. Além disso, essa orla é o maior espaço público de que os moradores dispõem para áreas de lazer, descanso e contemplação do bairro.

A praia é delimitada pelas praias do Pina e da Piedade (figura 03), numa disposição retilínea. É nela onde acontece a maioria dos eventos sociais da zona sul da cidade, tais como: a abertura oficial do verão, os torneios esportivos, o Carnaval, e o *reveillon*. No calçadão, encontram-se instalados quiosques que comercializam água de coco, equipamentos para ginástica, quadras poli-esportivas, parques infantis e

---

<sup>24</sup> Os conteúdos das imagens das cidades remetem às formas físicas e são classificados por Lynch em cinco elementos: vias, os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual; limites, os elementos caracterizados como fronteiras entre duas fases; bairros, regiões de uma cidade com características comuns que os identificam; pontos nodais, junções, locais de interrupção do transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias; Marcos, pontos de referência, elemento externo de destaque. LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo. Martins Fontes. 1982. P. 51-53.

pistas de *cooper*, *skate*, patins e bicicletas. Dispõe de uma infraestrutura de água, esgoto, rede elétrica, telefonia e segurança pública.

Hoje, a praia de Boa Viagem é um dos cartões postais do Recife e também seu lugar de mais elevado índice de alta renda. A orla da praia até o Pina possui o maior IDH-M<sup>25</sup> no Atlas do Desenvolvimento Humano no Recife, elaborado pela Prefeitura do Recife em 2005, tendo atingido o índice da área com os imóveis mais valorizados da capital.

Segundo o Plano Diretor do Recife<sup>26</sup>, Boa Viagem possui mais de 100 mil habitantes, excluindo-se as pessoas que embora não durmam, transitam diariamente pelo bairro, já que é um dos principais corredores viários para os que saem e chegam à cidade. É em Boa Viagem onde encontramos hoje boa parte do fluxo empresarial, comercial e turístico do Recife, reunindo grande número de bares, restaurantes, centros de compras, hotéis e empresas com foco na prestação de serviços e bens de consumo. Ainda, de acordo com a mesma fonte de pesquisa, o bairro concentra 22,4% do total da área a ser construída ou em construção no Recife.

Como referências espaciais, destacam-se a Praça de Boa Viagem (fig. 04), onde se localizam a Igreja de Nossa Senhora da Boa Viagem e a feira de artesanato, os três Jardins (fig. 06), os recifes e os altos prédios de luxo (fig. 07). De antemão, ao observar os mobiliários urbanos destes marcos culturais, Praça de Boa Viagem e os Jardins, nota-se que não apresentam a mesma linguagem configuracional que aqueles dispostos na orla, caracterizando uma dessemelhança visual e simbólica aplicada a contextos diversos.

---

<sup>25</sup> O IDH-M é uma síntese de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. Fonte: RECIFE, Prefeitura; PNUD. Atlas do Desenvolvimento Humano no Recife. 2005.

<sup>26</sup> Plano Diretor do Recife. Recife. Prefeitura do Recife. 2004.



Figura 04: Praça de Boa Viagem.



Figura 05: Terceiro Jardim.



Figura 06: Recifes e edificações de Boa Viagem.

O Projeto Orla para Boa Viagem, desenvolvido pela Colméia Arquitetura e Engenharia e implantado pela Construtora Camilo Brito, foi aprovado no ano 2007, tendo um investimento de cerca de R\$ 18 milhões, que foram investidos em um novo planejamento urbano para toda a extensão da orla. O projeto incluiu intervenções na área dos passeios públicos (calçadas), iluminação, quiosques, pista de *cooper*, ciclovia, estacionamentos, entre outros elementos do mobiliário urbano.

O antigo calçadão, em pedra portuguesa, foi substituído por tijolos intertravados (calçamento com blocos de cimento colorido que se encaixam). O projeto que envolve iluminação é chamado de Programa Reluz e trocou todos os postes da orla, cerca de 270, por outros 131, com 20 metros de altura, com maior potencial de luminescência. A nova proposta para a ciclovia do bairro se estende por toda extensão da orla do Pina até a divisa com Jaboatão dos Guararapes, na Região Metropolitana. Para isso, algumas áreas de estacionamento foram readequadas. A obra acarretou na diminuição das vagas, de 1.500 para 480, com 82 exclusivas para ônibus de turismo.

Segundo Del Rio (1999), o sentido do lugar é gerado na sobreposição de três esferas de nossa consciência: atividades de uso, atributos físicos propriamente ditos e as concepções e imagens. Em vista disso, este autor enfatiza que:

O Homem se comunica através de um processo cognitivo, que é a construção do sentido em nossas mentes. Este processo possui três fases distintas: percepção (campo sensorial), seleção (campo da memória), e atribuição de significados (campo do raciocínio), num curso que leva a dois fins precisos, ou seja, ação e memorização (p. 92).

Diante desse fato, avaliar o impacto que tais transformações poderão trazer ao cotidiano dos frequentadores do local ao final de 12 meses de realização das obras do Projeto Orla, justifica a realização de um estudo desta natureza, no que diz respeito à importância da análise das dinâmicas urbanas no desenvolvimento de projetos que envolvam mudanças significativas na configuração do espaço habitacional, como o que está em andamento na orla do Recife.

### **3.2 Apresentação dos setores**

Os 8 km de extensão da Orla foram divididos em seis setores ponderando critérios de uso como a predominância de banhistas em um trecho, e esportistas em outros; e paisagísticos, que consideram a configuração da praia, da vegetação e da largura do calçadão, por exemplo.

É convencional numerar elementos urbanos tendo como ponto de partida o posicionamento do centro da cidade. Porém, os seis setores da orla foram divididos no sentido oposto, uma vez que é considerada, além da direção de circulação dos veículos na Avenida à beira-mar, a Praça de Boa Viagem, onde também se localiza o Mercado de Boa Viagem, como o centro do bairro. Por isso, foram tomados como referenciais para o início da divisão dos setores.



- remanescente da década de 1960, existentes no bairro (figuras 42, 43 e 44);
4. está situado na continuação do Setor 3 até a extensão do 3º Jardim, onde está localizada a Padaria Boa Viagem, ponto de referência do setor, e a vegetação começa a ficar mais densa (figuras 46, 47 e 48);
  5. trecho que compreende os 3 Jardins de Boa Viagem, onde se localizam os parques infantis, a Academia da Cidade<sup>27</sup> e maior Pólo Gastronômico da Avenida Boa Viagem (figuras 50 e 51);
  6. trecho da Orla referente ao bairro Pina. Estão localizados restaurantes, quadras de tênis e futebol (figuras 53 e 54).

Por meio da técnica de reapropriação da cidade dos Situacionistas, a deriva, e do caráter sequencial de compreensão e percepção do espaço de Cullen, a Orla de Boa Viagem foi explorada observando as solicitações que a própria paisagem faz e aos encontros que ela cria.

Dessa forma, acreditando que a imagem da cidade se constrói na medida em que nos movimentamos, foi realizada a técnica de leitura cinética da orla com o objetivo de apropriação do espaço, ao longo do percurso, assim como a identificação dos elementos e efeitos visuais mais expressivos e portadores de informação sobre a configuração física do caminho. Esse procedimento é realizado por meio de uma série de registros fotográficos, assim como no livro de Cullen, "Paisagem Urbana".

Os conceitos que envolvem a psicogeografia dos situacionistas e o mapa mental de Lynch também nortearam o estudo dos setores da orla. As imagens seqüenciais do espaço são atribuídas a colagens, esquemas gráficos e desenhos, a fim de se apresentar por meio gráfico o estudo da maneira mais próxima à experiência vivenciada pelo observador treinado (figuras 32 a 54 e 119).

---

<sup>27</sup> Programa implantado em 2002 em toda a cidade como política de promoção à saúde, disponibiliza equipamentos e aulas de ginástica, bem como acompanhamento médico e nutricional com profissionais da área.

Durante este estudo, foi possível analisar as imagens com relação ao ordenamento e desordenamento visual, e as causas configurativas que classificam estes atributos perceptivos como o tratamento superficial<sup>28</sup> e a proporção<sup>29</sup> dos mobiliários urbanos, por exemplo.

Para Lobach (2001), o ordenamento visual significa uma oferta de percepção com baixo conteúdo de informação. Em consequência, este tipo de configuração é rapidamente compreendido, sem precisar desviar ou prender a atenção do observador, tornando a ação do pedestre mais fácil de ser exercida. Ainda, para o mesmo autor:

(...) a ordem dá uma sensação de segurança. Ao captar e compreender rapidamente em todos os seus detalhes, os objetos de ordem elevada liberam a percepção para outros estímulos. Ao contrário, um ambiente altamente complexo, onde a percepção humana recebe uma multiplicidade de informações, dá uma sensação de insegurança, que pode atuar sobre a psique humana (LOBACH, 2001, p. 167).

Por outro lado, a desordem visual ou complexidade, como qualifica Dondis (2003:144) e Lobach (2001:169), é a formulação oposta da ordem, compreende uma confusão visual constituída por inúmeros contrastes e elementos que dificultam a comunicação de uma informação formal e comprometem a atenção do observador por mais tempo.

Dessa forma, a desordem visual é utilizada como um atributo, do ponto de vista urbano, inadequado, uma vez que, ao atrair nossa atenção e demandar maiores esforços para a captação de estímulos, dificultam o uso cotidiano da cidade e seus elementos urbanos.

---

<sup>28</sup> Para Guedes (2005) “o tratamento superficial é uma modalidade que se ocupa da aparência final das formas; esta modalidade, parte integrante do conteúdo formal, investiga o aspecto de como as superfícies se apresentam”.

<sup>29</sup> Para Guedes (2005) No conceito de proporção, o caráter da dimensão e de escala assume um papel bastante importante, visto ser a dimensão um dos elementos referenciais no estudo das proporções. No método investigativo de Guedes, procurou-se identificar as relações de dimensões dos equipamentos e relacioná-las com as dimensões existentes no meio.

A seguir são apresentados todos os setores, com ênfase na configuração disposta pelos mobiliários urbanos na paisagem.

### Setor 1:

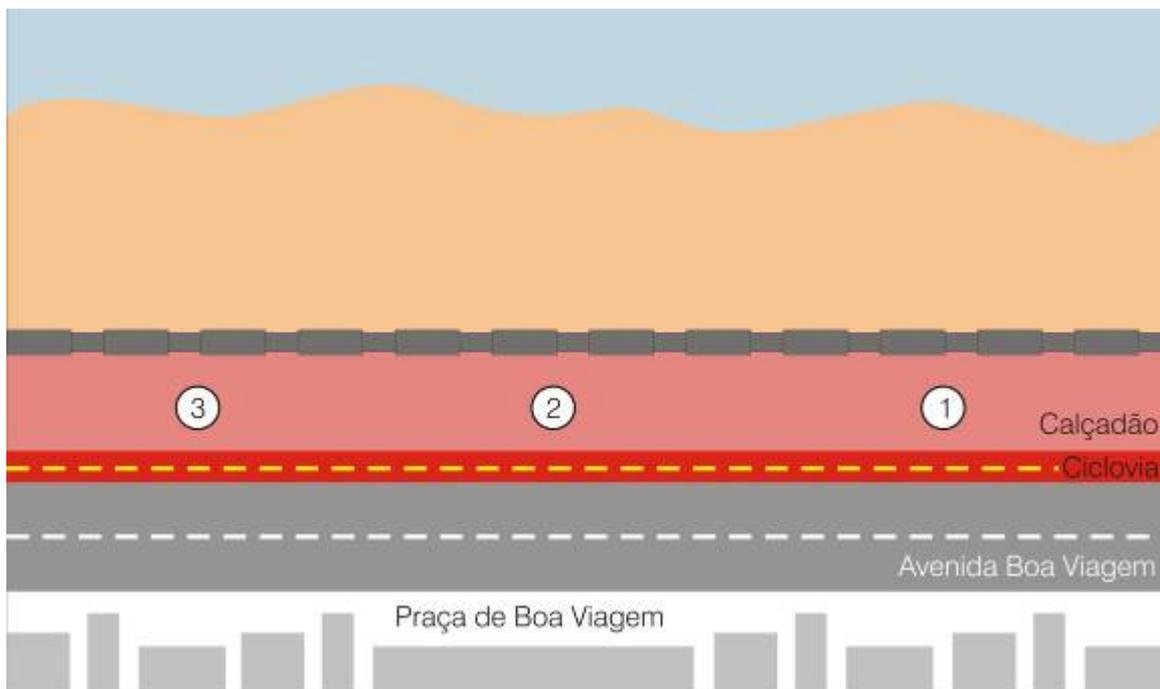


Figura 32: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

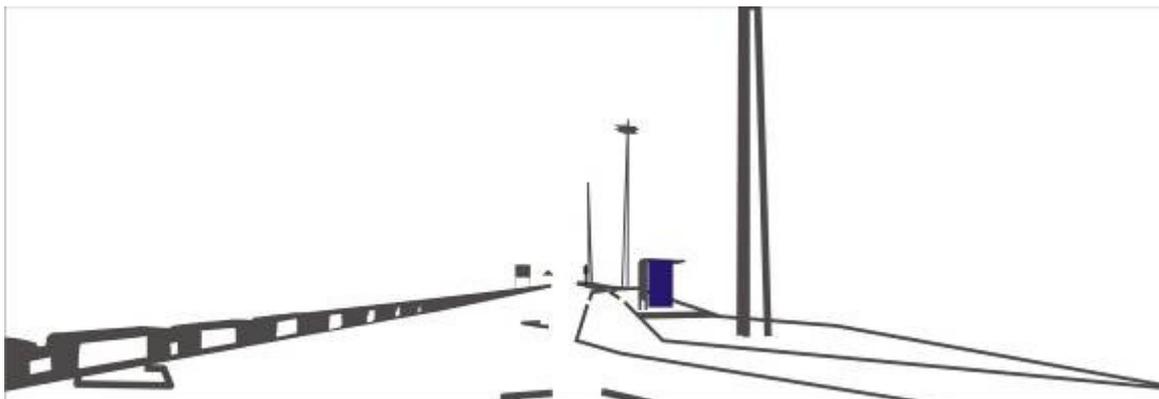


Figura 33: Setor 1, ponto 1.

No trecho inicial do setor 1, são distribuídos os abrigos de ônibus entre a ciclovia e a Avenida. Assim como a configuração da ciclovia, o espaço de circulação sofre mudanças de direção indicadas pelas cores quentes do grafismo da calçada, os elementos visuais mais perceptíveis desta situação.

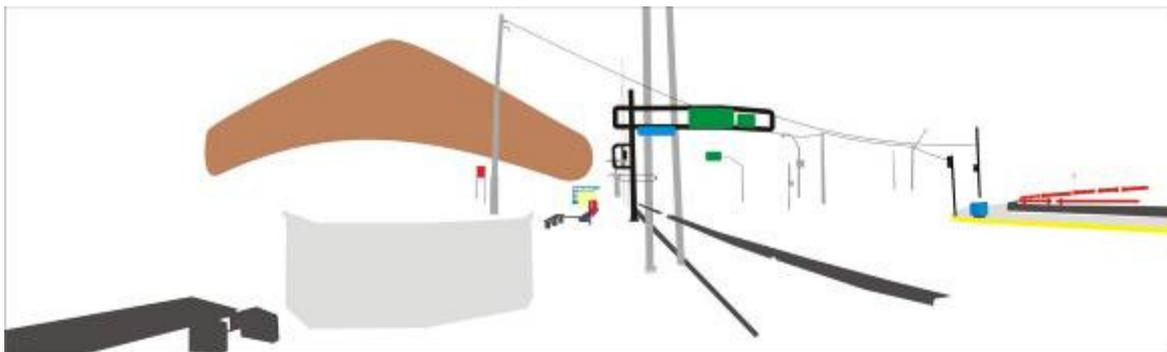


Figura 34: Setor 1, ponto 2.

Esta paisagem, em frente à Praça de Boa Viagem, demonstra o tamanho mínimo da largura do calçadão em toda a Orla, 4 metros. O trecho de praia é artificial e o agrupamento de mobiliários, nesta menor área espacial, torna o ambiente mais desordenado visualmente que a situação anterior.

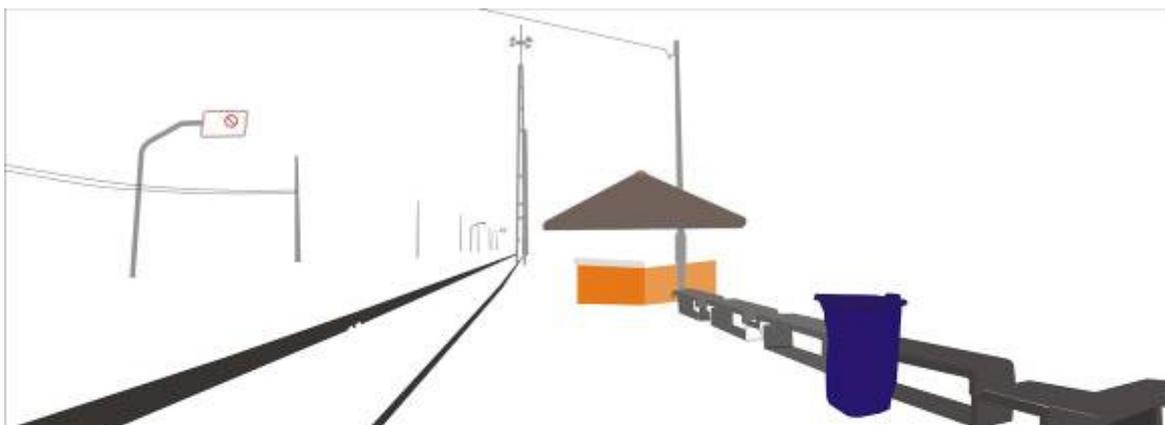


Figura 35: Setor 1, ponto 3.

A situação da paisagem anterior permanece após a Praça de Boa Viagem: a área de circulação é reduzida com a presença de quiosques e caixas coletoras de lixo dispostas no calçadão. Neste momento é possível perceber o uso alternativo de mobiliários com funções diversas para suprir a demanda das funções de outros mobiliários inexistentes no local, como os bicicletários por exemplo.

## Setor 2:

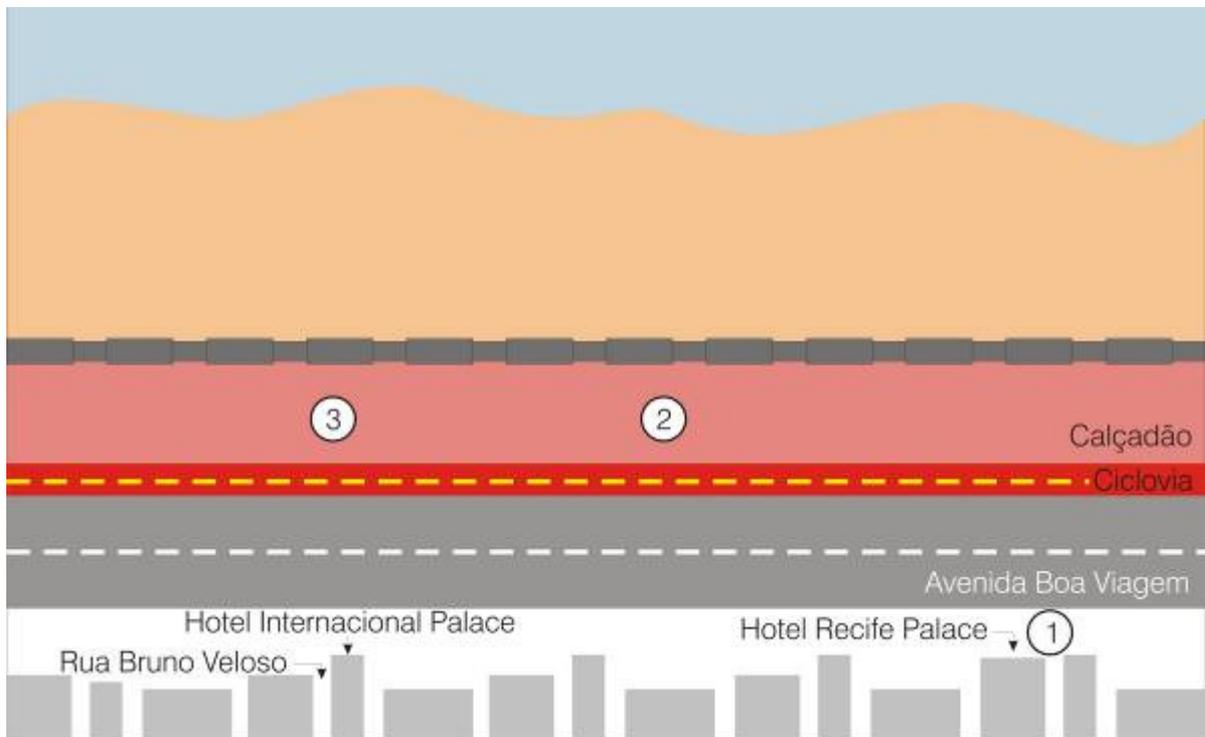


Figura 36: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

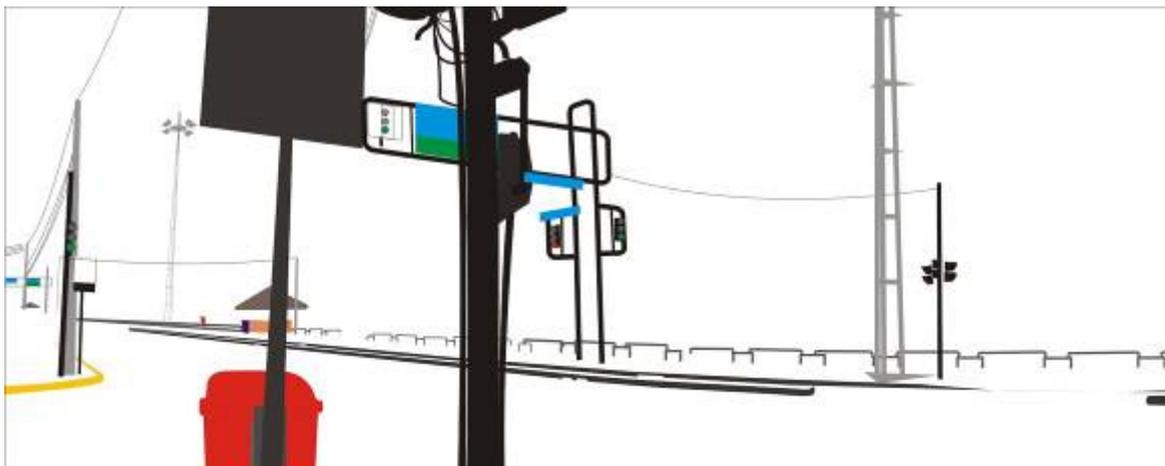


Figura 37: Setor 2, ponto 1.

Na situação acima, observa-se o efeito perceptivo da configuração complexa e visualmente densa dos mobiliários de sinalização, principalmente o semáforo, que desordena a paisagem no setor onde há a maior concentração de Hotéis da Avenida Boa Viagem.



Figura 38: Setor 2, ponto 2.

Nesse momento, é possível identificar a noção de perspectiva que é composta pela distribuição dos mobiliários e dos edifícios. A tentativa de atribuição de identidade cultural local é representada na configuração icônica da sombrinha de frevo como cúpula do telefone público. Este tipo de intenção fortalece a construção da identidade de um espaço, porém, neste caso, a configuração que foi implantada para fazer alusão a um ritmo do estado não traz referências formais com o entorno próximo. Dessa forma, um pernambucano ou turista que tenha visitado o estado, provavelmente identifica que este telefone público pertence a Pernambuco, mas, dificilmente será criada alguma imagem na lembrança que faça referência à Orla de Boa Viagem, visto que este mobiliário pode e é distribuído por todo estado.

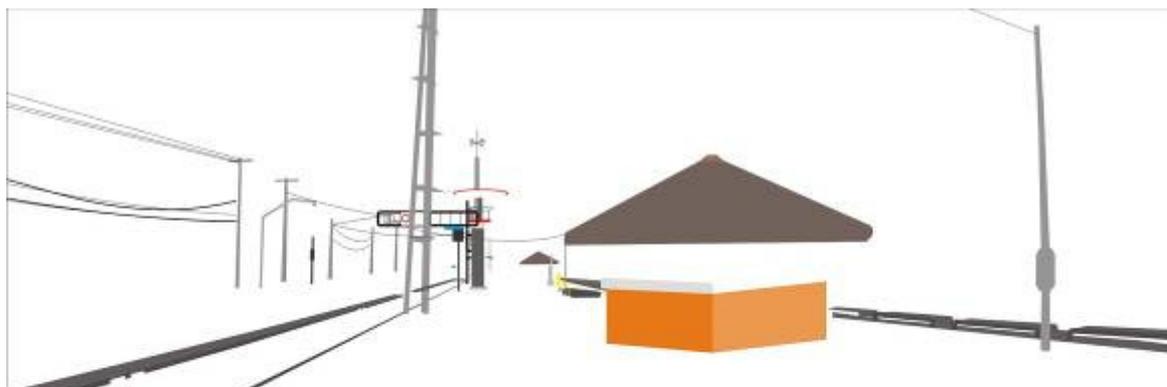


Figura 39: Setor 2, ponto 3.

A largura do calçadão aumenta, assim como a quantidade de mobiliários. No segundo setor está posicionado o primeiro Posto salva-vidas da Orla. Porém, existia um (figura 40) posicionado no setor 1, que foi demolido durante as obras do Projeto Orla. Segundo o arquiteto Bruno Barreto, "os postos salva-vidas a gente não quis derrubar, apesar de terem derrubado o mais importante, que era o primeiro de todos, por falta de comunicação mesmo".

## Setor 3:



Figura 40: Posto salva-vidas demolido durante as obras do Projeto Orla.



Figura 41: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

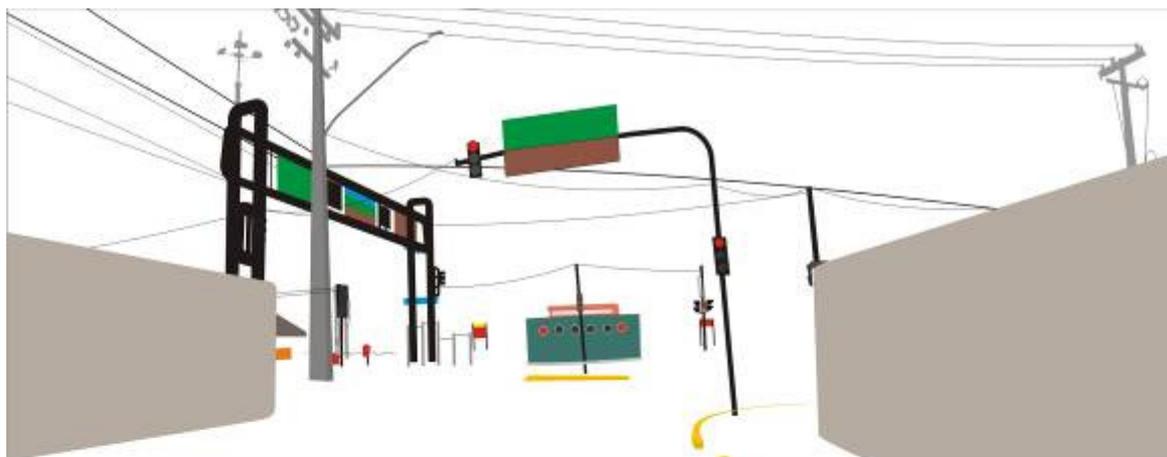


Figura 42: Setor 3, ponto 1.

Esta é a paisagem formada por quem vai para a praia de Boa Viagem por uma das principais vias de acesso à Avenida Boa Viagem, a Rua Félix de Brito Melo. Quase todos os tipos de equipamentos que a Orla dispõe estão implantados neste trecho: sinalização, banheiro, limpeza, comércio, ginástica, distribuição de rede elétrica, iluminação, telefonia, descanso. Com isso, a paisagem natural desenvolvida para quem chega à Avenida Boa Viagem é camuflada pelo acúmulo de barreiras, como o banheiro <sup>30</sup>, ou seja, o primeiro contato com quem pretende contemplar a paisagem

<sup>30</sup> Para alguns autores pequenas edificações como os banheiros da Orla de Boa Viagem não são considerados mobiliários urbanos.

natural de Boa Viagem se configura de forma desordenada pelo excesso de elementos visuais. O arquiteto Bruno Barreto, durante entrevista, justifica a grande quantidade de mobiliários, neste momento, pela formação de um espaço de convivência no encontro de ruas “Na maioria dos lugares que têm os mobiliários urbanos, como os chuveiros e os equipamentos de ginástica são onde termina as ruas perpendiculares à avenida. Então, isso forma um ponto de encontro, uma pracinha. A gente pensou nisso.”



Figura 43: Setor 3, ponto 2.

O uso de cores fortes e variadas é muito presente no piso e nos mobiliários urbanos, sendo talvez o elemento mais desordenador desta paisagem que, somado ao banheiro, ao semáforo e aos outros mobiliários de grande e médio porte tornam o ambiente invasivo visualmente.

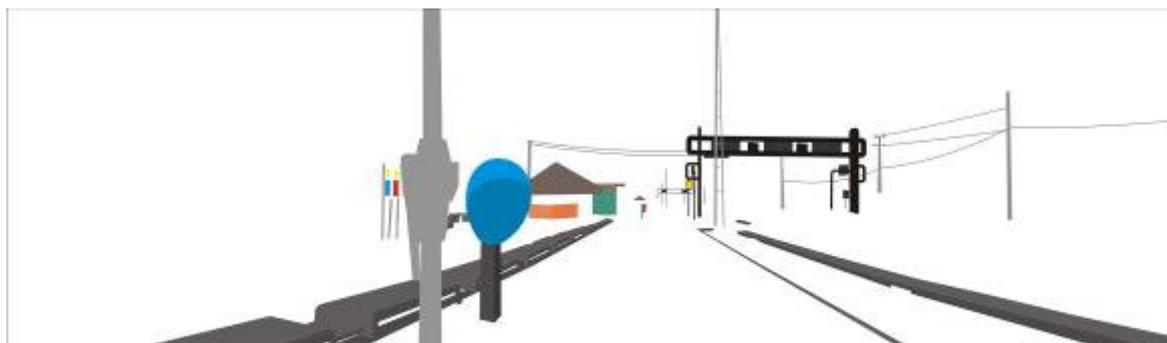


Figura 44: Setor 3, ponto 3.

Edifício Acaiaca. ←

A paisagem permanece desordenada pelos mesmos motivos da situação anterior. Este setor apresenta uma especificidade com relação ao restante da Orla, por ser o mais movimentado por pedestres e banhistas durante o dia (ver p. 162). O Edifício Acaiaca é o ponto de encontro mais utilizado como referência da Avenida Boa Viagem.

## Setor 4:

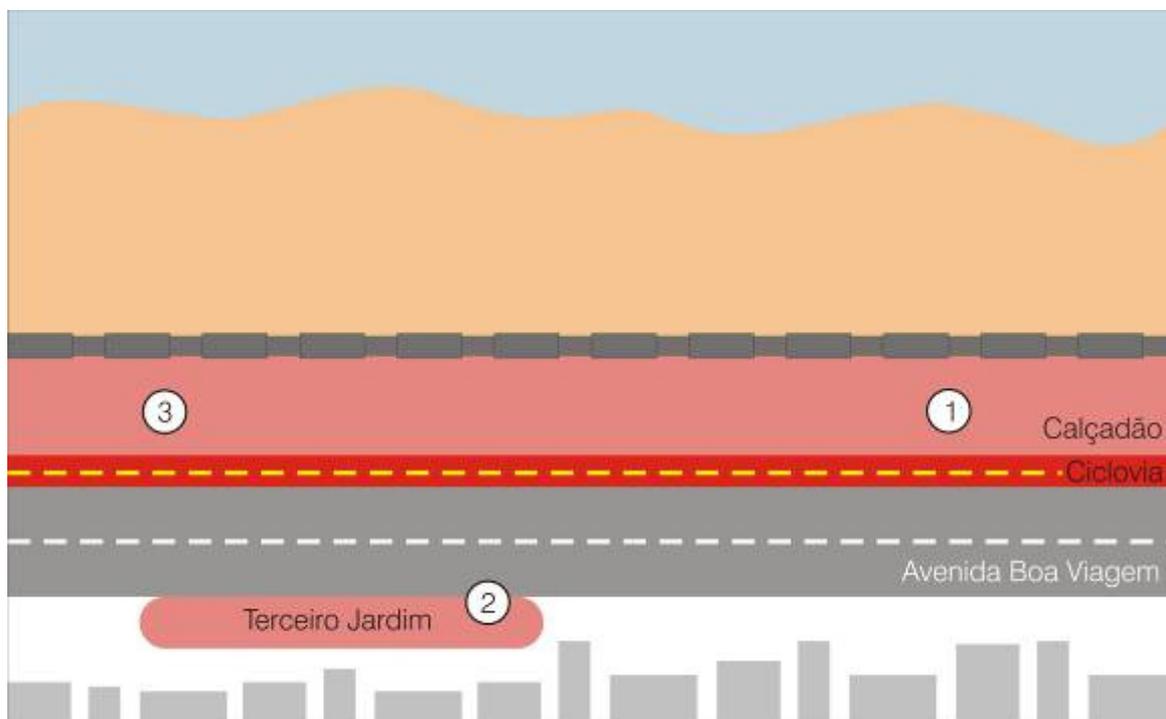


Figura 45: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

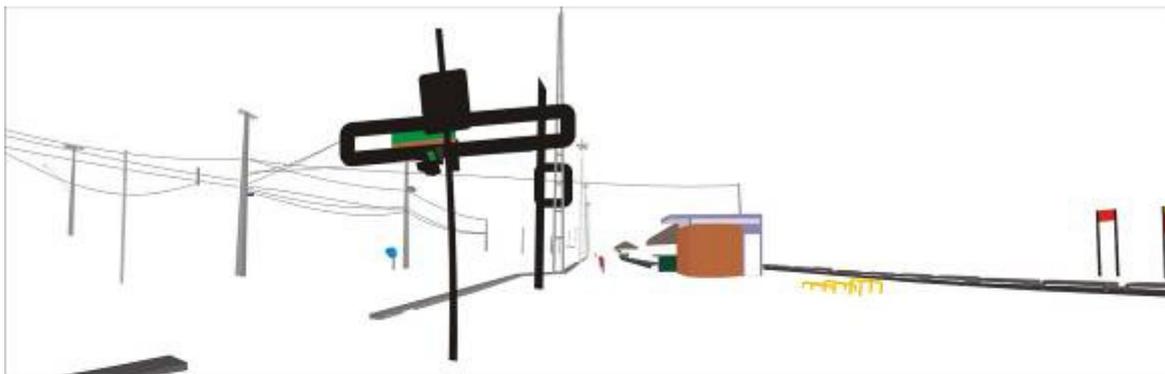


Figura 46: Setor 4, ponto 1.

No setor 4 a desordem diminui e o espaço de circulação é mais amplo e acessível, com isso a noção de profundidade do caminho a ser percorrido é compreendido com mais facilidade do que nas situações anteriores.



Figura 47: Setor 4, ponto 2.

Outros tipos de árvores se misturam aos coqueiros e diversificam a vegetação. Na situação acima, é possível perceber a altura das torres de iluminação que ultrapassam a barreira vegetativa formando novamente sombras no período da noite, isto ocorre principalmente neste setor, onde a vegetação é mais densa. As torres de iluminação, assim como a maioria dos mobiliários dispostos no calçadão, são desproporcionais com relação à dimensão deles e a do pedestre que transita nesta mesma superfície (ver p. 155).

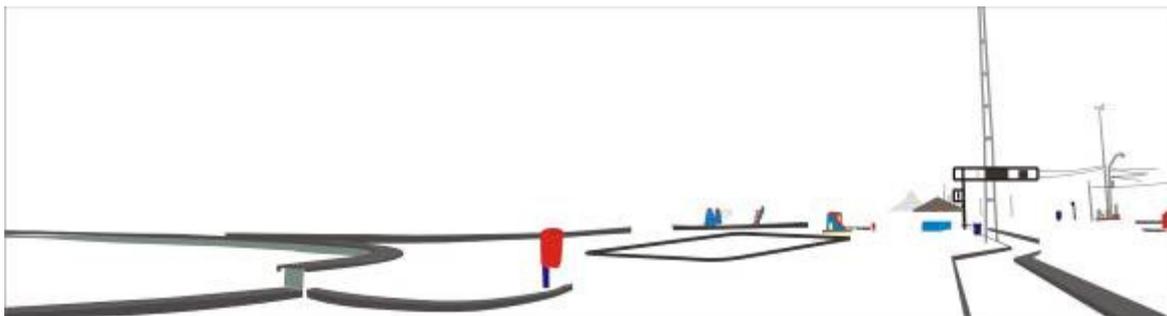


Figura 48: Setor 4, ponto 3.

A situação acima mostra o único momento em que os bancos ganham curvas, e a vegetação vai além das árvores. Em toda extensão da Orla este trecho do setor 4 é considerado o mais ordenado visualmente. A organicidade da configuração dos bancos e a presença de jardineiras tornam a calçada mais próxima da praia, em comparação com as imagens anteriores. Porém, a configuração da lixeira implantada não condiz com o contexto e se forma como um mobiliário de contraste por não dialogar com a paisagem da orla.

## Setor 5:

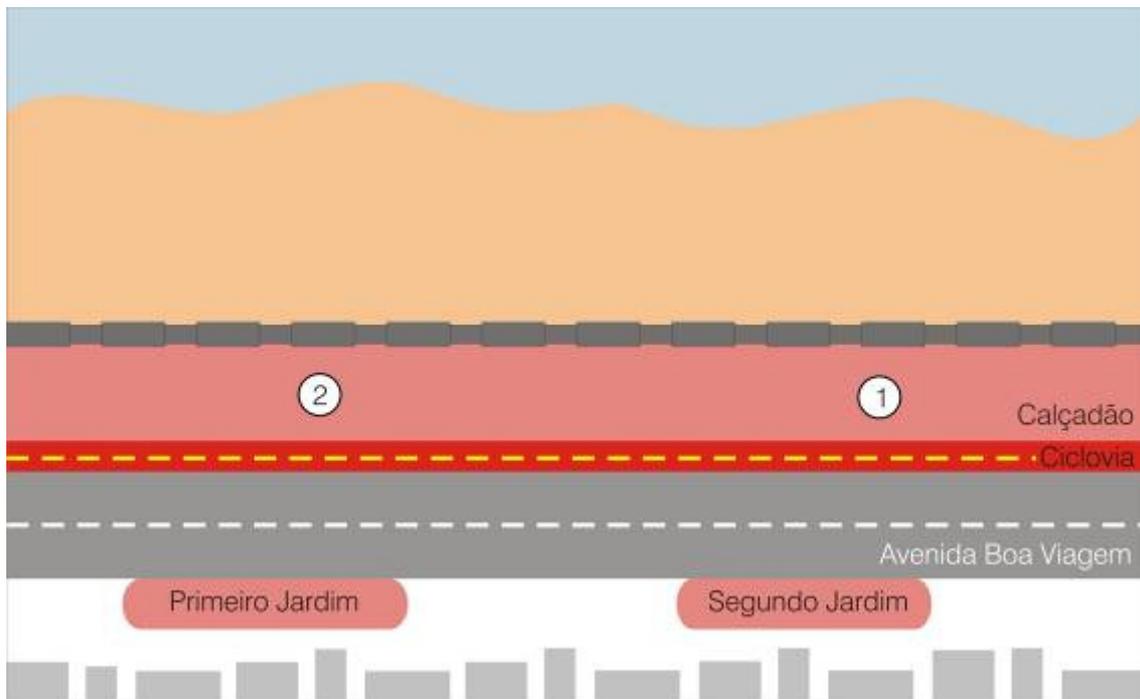


Figura 49: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

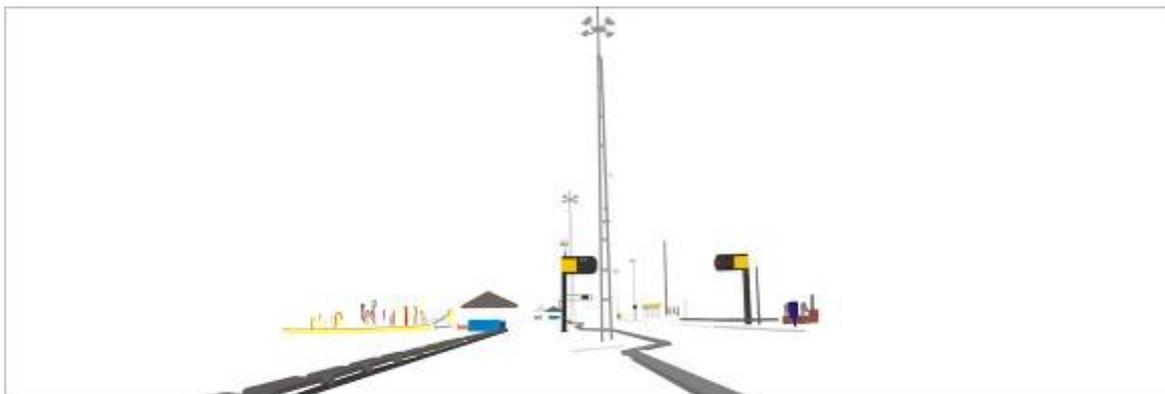


Figura 50: Setor 5, ponto 1.

Neste trecho são implantados mobiliários específicos do setor 5 como as lombadas eletrônicas. Com relação à redução de velocidade dos carros na Avenida Boa Viagem e valorização da circulação de pedestres entre o calçadão e os jardins, a consultora de acessibilidade do Projeto Orla, a arquiteta Ângela Carneiro Cunha, citou durante a entrevista que "o redutor de velocidade não precisaria ser aqueles eletrônicos, mas os relevos, como a gente fez no Aeroporto e no *Shopping*. Aquela avenida é de lazer, então poderia se reduzir mesmo a velocidade".

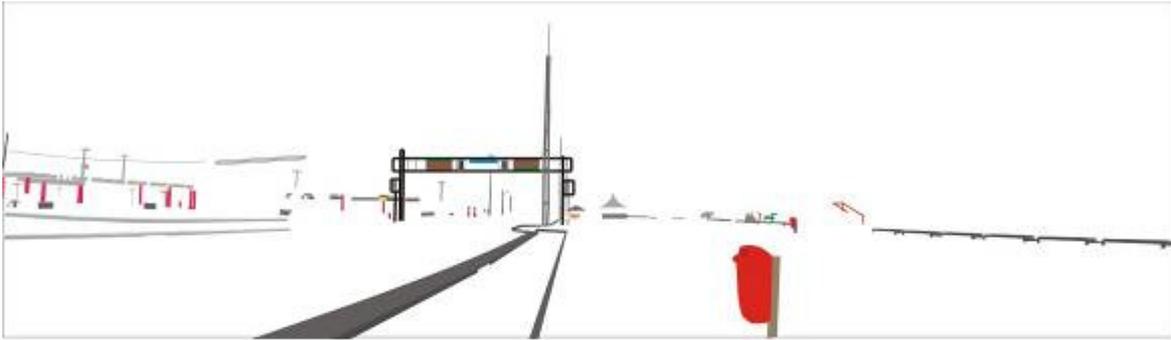


Figura 51: Setor 5, ponto 2.

No setor 5 está implantada a Academia da Cidade. É também, o trecho com a maior largura do calçadão, chegando a 12 metros.

## Setor 6:

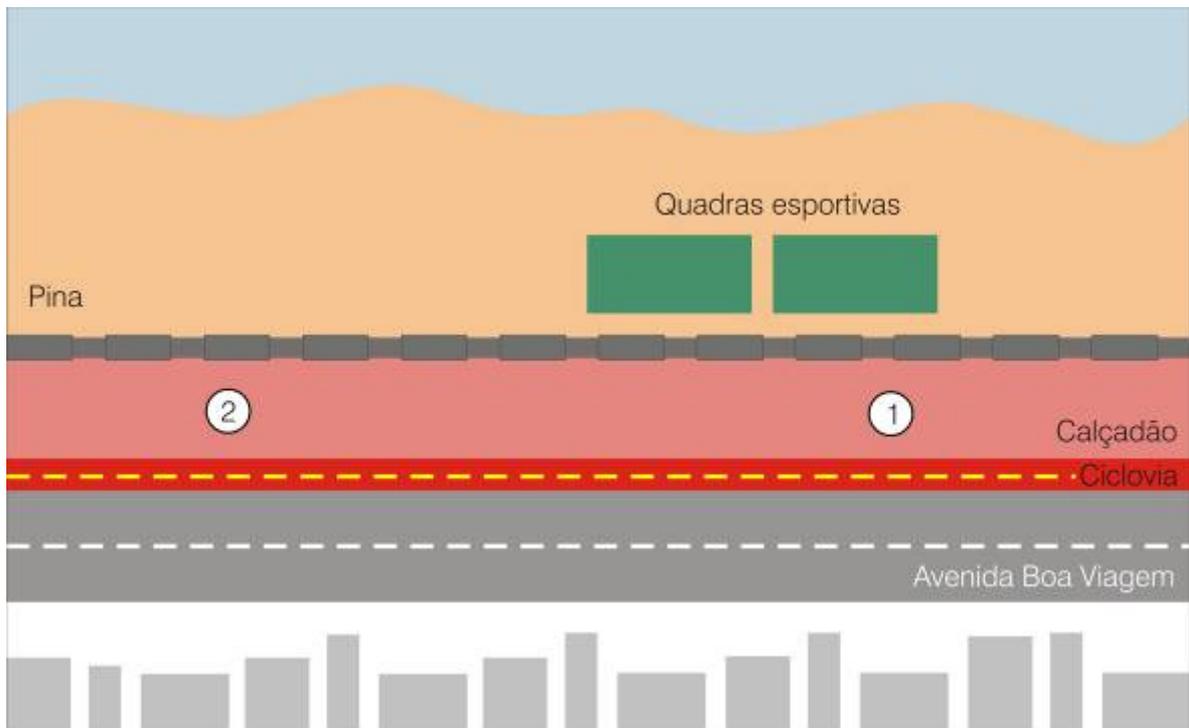


Figura 52: Esquema com indicação dos pontos de vista da seqüência de percurso.

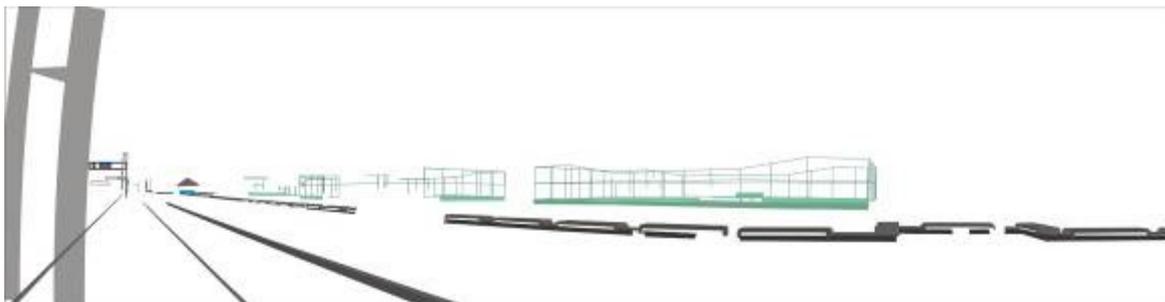


Figura 53: Setor 6, ponto 1.

No setor 6, o limite formado pelos bancos segrega 2 espaços diferentes, que deveriam ser integrados. No natural, são implantadas quadras de *tênis*, basquete, futebol e pista de *skate*, e no ambiente urbano o calçadão.



Figura 54: Setor 6, ponto 2.

O setor 6, no bairro do Pina, possui a maior extensão de praia e o movimento de banhistas volta a ser intenso, como no setor 3, em frente ao Edifício Acaiaca. A configuração contínua e repetitiva dos elementos por toda a extensão da orla não permitem a identificação da passagem de um bairro para outro.

---

Durante a análise sequencial da Orla, é possível entender que apesar da repetição periódica dos mobiliários urbanos em toda extensão do calçadão, os setores apresentam características visuais e funcionais diferentes. Por isso, este capítulo, trata da construção das várias paisagens que constituem a Orla de Boa Viagem. São apresentados casos predominantemente ordenados (setor 4 figura 48) e desordenados (setor 3 figura 42). Percebe-se também que a mesma configuração da orla é repetida para todos os setores, com exceção de parte do setor 4, isso resulta na profusão de elementos visuais no setor 1, o que não ocorre na composição dos setores com maior largura no calçadão, 4 e 5 por exemplo.

O mobiliário é tratado, neste trabalho, como um produto de cunho essencialmente industrial, por isso, deve ser produzido para que seja aplicado de forma repetitiva, a fim de se equipar um significado espaço de circulação. Porém, o design industrial permite que sejam trabalhadas modulações e articulações que sejam adaptáveis ao contexto. Estes conceitos podem evitar a profusão de elementos visuais sem comprometer a função prática do espaço.

O tratamento superficial, mais especificamente as cores aplicadas nos mobiliários urbanos, foi um atributo encontrado no estudo, relacionado, muitas vezes, à desordem visual. De acordo com Lobach (2001), o uso de cores fortes e intensas pode ser praticado por algumas empresas, com o objetivo de provocar a compra, desviando a atenção dos consumidores da possível escolha por produtos com cores neutras. Porém, quando se trata de paisagem o foco principal não é um comprador, mas o pedestre; não é a compra, e sim a ação cotidiana; e os produtos não estão numa prateleira à venda; mas dispostos no espaço de convívio, prontos para serem utilizados. Por isso, não só os próprios mobiliários urbanos como também o ambiente que eles compõem precisa comunicar com eficácia suas funções.

Portanto, a aplicação de cores fortes e saturadas, na orla de Boa Viagem, cria contrastes excessivos e uma estrutura visual formada por várias cores diferentes

saturadas (figura 43 do setor 3) que, ao invés de evitarem alguma monotonia na forma urbana, confundem os efeitos estéticos que se pretendiam obter com o uso das cores.

Além disso, em termos de acessibilidade vale ressaltar o que a consultora deste tema do Projeto Orla, Ângela Carneiro Cunha, citou durante entrevista a respeito do tratamento superficial do piso: “uma calçada muito desenhada confunde a pessoa de baixa visão, ela acha que é buraco ou degrau”.

O conceito de proporção, tratado também como um elemento de complexidade da paisagem, também resulta em contrastes que manipulam a visão à força da proporção dos mobiliários. Para Dondis (1997:127), a relação entre o significado de um elemento visual mais enfático, por sua dimensão, com outros elementos também importantes é de primeiro plano, com fundo, dramatizando a importância do elemento desproporcionalmente maior.



Figura 55: Um dos acessos à praia.



Figura 56: Desvios da ciclovia.

Esse é o efeito do contraste de escala causado pelo grande dimensionamento dos mobiliários, perante a visualização do mar e a escala humana. De acordo com a disposição dos postes e do desenho da ciclovia, o ciclista precisa desviar dos 25 metros de altura das torres de iluminação enquanto pedala (figura 56). Para ter acesso à praia, é necessário procurar uma passagem ou atravessar, pular os bancos que limitam os 8 km de extensão do calçadão (figura 55). O visitante que vai à Orla pelo bairro de Boa Viagem, nas ruas perpendiculares à Avenida Boa Viagem, antes de ver o mar se depara com o banheiro público (figura 42 do setor 3).

Assim, o significado relativo à proporção e à figura e fundo proposto por Dondis e citado anteriormente, pode ser desdobrado no caso de Boa Viagem, ao se referir aos grandes mobiliários como elemento visual de primeiro plano na paisagem; e o mar é entendido como o fundo, onde deveria ser formulado o contrário, uma vez que o artefato contemplativo possui maior poder cênico e deve agregar valor à configuração do espaço de contemplação.

# CAPÍTULO 4

Análise Visual da Orla da Praia de Boa Viagem

“O princípio oposto ao ritmo é o princípio do contraste.”

Bernd Löbach

## 4 Análise Visual da Orla da Praia de Boa Viagem

Este capítulo procura apresentar a simbiose de procedimentos metodológicos que possibilitem a análise visual da relação formal existente entre os mobiliários urbanos e o espaço da cidade. Apresenta a análise dos mobiliários da Orla de Boa Viagem, como eles se comportam diante da forma urbana existente, da paisagem natural e de seus efeitos de variância temporal. Por fim, como instrumento de síntese das análises e compreensão das informações pesquisadas é construído um mapa psicogeográfico, que procura ressaltar os elementos principais que caracterizam o estudo de caso.

Dada à natureza da investigação, optou-se por trabalhar com dados qualitativos, baseados na escala visual do observador em movimento, indicada pelos itens 1.2 e 1.3 do primeiro capítulo; e nos procedimentos propostos pela base teórica da pesquisa (Capítulo 2).

Além disso, são pesquisadas também, como estudos de caso, outras orlas, bairros e cidades, em especial o Leblon, no Rio de Janeiro. Em 1993, a equipe formada pelo arquiteto Luis Eduardo Indio da Costa foi uma das vencedoras do concurso de ideias da prefeitura carioca, voltado à requalificação do eixo comercial do Leblon. O projeto fez parte do Programa Rio Cidade, promovido pela gestão de César Maia (prefeito) e Luiz Pablo Conde (secretário de urbanismo). A equipe, que contava ainda com o designer Guto Indio da Costa, o paisagista Fernando Chacel e a lighting designer Esther Stiller recebeu o prêmio em 1998, pela IF Design Award.

A Avenida Ataulfo de Paiva, reformada, é uma referência de ordenamento visual resultante de um trabalho submetido a um programa que exigiu, segundo o arquiteto Luiz Eduardo Indio da Costa:

que o projeto tivesse passado, presente e futuro. Quer dizer, na verdade, ele respeitou a história do bairro porque ele mantinha a pedra portuguesa – foi redesenhada, mas foi mantida -, o meio-fio de granito – foi redesenhado, mas foi mantido -, a idéia de colocar jardineiras nas calçadas é uma idéia muito usada no Rio de Janeiro todo, de botar vaso na calçada, jardineira na calçada. E nós fizemos isso tudo de uma forma

muito organizada. Foi uma releitura dessa história toda e trouxemos para uma linguagem atual. E o mobiliário urbano ficou a ponta mais avançada em termos de futuro, até porque, mobiliário urbano não tinha, praticamente, passado.

A respeito da relação configuracional do projeto urbano e do bairro - foco principal deste trabalho - segundo o arquiteto, surgiu em decorrência de uma análise bastante profunda e de um diagnóstico muito correto do bairro. Sobre isto, o designer Guto Indio da Costa descreve este processo de análise e desenvolvimento da seguinte forma:

Bom, na verdade, o que o Leblon não tinha antigamente era nenhum tipo de ordenamento no mobiliário urbano, não é? Era caótico. Primeiro, porque a fiação aérea era horrível. Era muito forte. Depois, porque cada empresa trabalhava independentemente. Então, tinha um poste de iluminação, da Rio Luz, tinha um poste de sinal de trânsito, da Sete Rio, tinha o poste de orelhão que era, na época, a TeleRJ. Cada um com um produto diferente, entendeu? E eles não se comunicavam também. Então, cada um ia lá e botava o seu poste. Havia esquina, cruzamento no Leblon, que a gente tinha mais de 16 postes. Quer dizer, completamente surreal. Além desses todos, tinham os postes com os nomes das ruas, que também era um outro cara que botava. Então, a gente conseguiu limpar, não é? Tirar aquela bagunça. Tinham alguns que tinham 20 postes no cruzamento. A gente conseguiu botar sempre 4. Então, assim, como o nosso histórico era caótico, o projeto Leblon teve muita preocupação nesse ordenamento, não é? Esse ordenamento visual foi muito importante. Então, a gente, por conta das árvores, que eram muitas no Leblon – a iluminação da rua ficava muito fraca na calçada -, a gente, então, resolveu fazer o rebatedor, a iluminação baixinha, e ele se repete a cada 15 metros. Praticamente cria uma linha, não é? A cada 15 metros, um poste, com a linha toda ordenada. Para aquele mobiliário que ficava solto – a lixeira, orelhão, o abrigo, lata de lixo –, a gente resolveu agregar a esta modulação de 15 metros. Então, quer dizer, você tem sempre um poste a cada 15 metros e, sempre, um deles tem ou uma lixeira, ou um orelhão, ou um abrigo de ônibus, no mesmo poste, não é? O semáforo de sinalização passando também por um poste só. Então, assim, esse ordenamento visual, eu acho que causa uma sensação de muito bem-estar. Como você ter uma casa com tudo arrumadinho ou você ter uma casa com tudo entulhado, cada um botou o sofá em um lugar e quando você viu, tinha um sofá junto de uma mesa de jantar, uma cadeira da mesa de jantar está na sala.

Por isso, o projeto foi aprofundado<sup>31</sup> para estabelecer um estudo analítico entre metodologias e resultados de dois projetos de requalificação, um iniciado em 1993

---

<sup>31</sup> Em anexo as entrevistas com os projetistas do Leblon e a análise cinética registrada por meio fotográfico do bairro.

e o outro em 2007, ainda em andamento, em bairros valorizados das duas capitais brasileiras em questão, Rio de Janeiro e Recife.

#### 4.1. Análise dos Mobiliários Urbanos

Os mobiliários urbanos da orla foram analisados a fim de se identificar e caracterizar os aspectos formais, em especial, da inter-relação entre eles, a paisagem e o contexto do local. Tenta-se compreender as referências formais que auxiliaram no projeto destes produtos e estabelecer uma relação entre as funções dos mobiliários buscando exemplificar soluções convenientes, que valorizam a paisagem e o bom funcionamento da calçada como espaço de circulação.

Toda forma visual é concebida com a finalidade de não só satisfazer seus aspectos configuracionais e simbólicos, mas também de ter a capacidade de comunicar o observador sobre si mesma e seu próprio mundo, ou ainda sobre outros tempos e lugares. Por isso, o conceito central desta análise do objeto é o da forma, assim como os elementos que a conformam (como suas funções demandadas) e os elementos que resultam dela.

A orla, no geral, dispõe de:

- Equipamentos de iluminação - torre de iluminação pública;



Figura 58: Torres de iluminação de Boa Viagem.



Figura 57: Detalhe das luminárias de Boa Viagem.

De acordo as entrevistas realizadas com os projetistas do Projeto Orla, as torres de iluminação e os bancos foram os únicos mobiliários projetados especificamente para o local. A proposta destas torres inclui iluminação tanto para a calçada como para a Avenida. Estas estruturas dispõem de um sistema sensorial que permitem a variação da intensidade da luz de acordo com o tráfego de carros da Avenida.

O conceito do projeto das torres condiz com a imponência, altura e o apelo tecnológico das edificações do bairro. Referente aos carros, o mobiliário cumpre sua função prática de maneira satisfatória. Porém, com relação à iluminação da calçada, por se tratarem de torres mais altas que os coqueiros (figura 59) dispostos em todo o calçadão, são projetadas sombras dessas árvores, escurecendo a área que deveria ser plenamente iluminada. As torres do Leblon têm braços com alturas mais elevadas e iluminação direcionada para a via, e mais rebaixada para a da calçada, com iluminação rebatida que não ofusca o pedestre (figura 60). Ou seja, alternativas diferentes foram desenvolvidas para um mesmo mobiliário que deve atuar para situações distintas, a via e a calçada.



Figura 59: As torres de iluminação de Boa Viagem são mais altas que os coqueiros.



Figura 60: Torres de iluminação do Leblon, RJ.

- Equipamentos de rede elétrica - torres de distribuição de rede elétrica;



Figura 61: Torres de distribuição de rede elétrica.

Este tipo de equipamento pode ser implantado em outros mobiliários como os próprios quiosques ou torres de iluminação pública, evitando o excesso de elementos no espaço visual e de circulação.

- Equipamentos de limpeza - caixas coletoras de lixo;

Estes mobiliários não foram desenvolvidos exclusivamente para a Orla, encontram-se à venda, por isso seguem requisitos de projeto que levam pouco em consideração as especificidades locais do espaço urbano de implantação. Dessa forma, não podem ser analisados sob o ponto de vista do foco desta pesquisa. Porém, vale recordar as antigas lixeiras (figura 64) que foram retiradas com o Projeto Orla, funcionavam como um marco e identificavam, por sua singularidade, o calçadão de Boa Viagem. Além disso, eram um dos poucos mobiliários que se mantinham bem conservados desde a sua implantação, devido às parcerias estabelecidas com empresas privadas que utilizavam o mobiliário como meio publicitário.



Figura 62 e 63: Atuais caixas coletoras de lixo da Orla de Boa Viagem.



Figura 64: Antiga lixeira de Boa Viagem, retirada pelo Projeto Orla.

- Equipamentos de comunicação - painéis, relógios digitais, comerciais, sinalização;

O sistema semafórico da Avenida Boa Viagem disponibiliza uma sinalização visível e eficaz, porém, não condiz com a paisagem urbana da orla. A forma do mobiliário remete a um pórtico com aparência robusta, grosseira, que não segue os princípios formais nem da paisagem construída e nem da natural.



Figura 65: Sistema semafórico da Avenida Boa Viagem.

Como exemplo, podemos citar a Avenida Paulista, em São Paulo, composta apenas por uma paisagem predominante de edificações, utiliza na forma do equipamento de sinalização uma clara preocupação com a forma urbana.

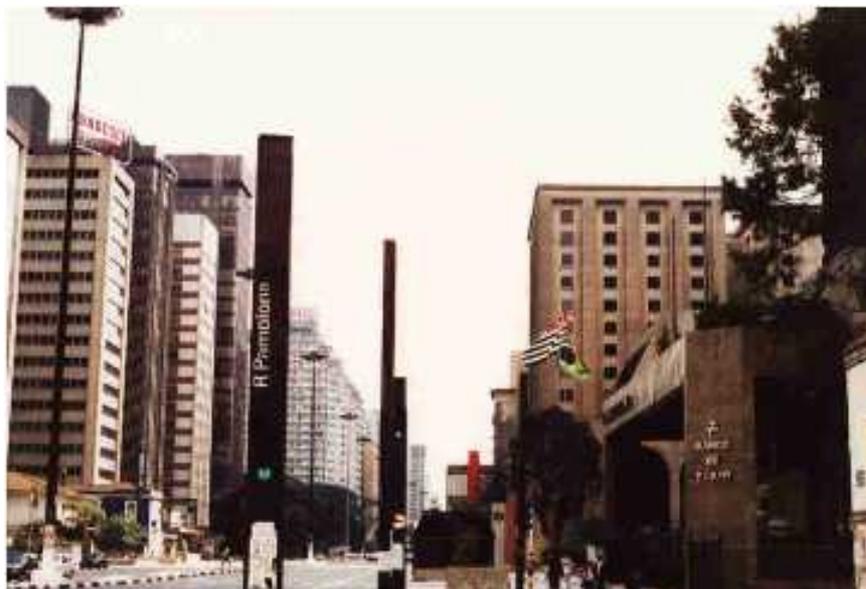


Figura 66: Sistema semafórico da Avenida Paulista, SP.

Voltando à Praia de Boa Viagem, percebemos que várias placas alertam os banhistas à proibição da prática de esportes aquáticos e ao perigo causado pela existência de tubarões no mar. As sinalizações utilizam cores de alerta como amarelo e vermelho, mas não seguem uma mesma concepção nem na forma do mobiliário e nem no design gráfico da mensagem, muito menos com o restante dos mobiliários urbanos da Orla.

Já no Jardim Botânico do Rio de Janeiro, o projeto de sinalização do parque dispõe de uma identidade formal e visual que é mantida e adaptada aos diferentes tipos de mensagens: informativas, de alerta ou proibitivas. A forma destes mobiliários segue características do ambiente natural que compõem o espaço público, diferente do equipamento de sinalização de Boa Viagem.



Figura 67 e 68: Sinalização da Praia de Boa Viagem. Figura 69: Sinalização do Jardim Botânico do Rio de Janeiro com clara influencia da praia na configuração do mobiliário.

- Equipamentos de telefonia pública;

Assim como as lixeiras, o “orelhão” não foi projetado para a Orla. É importante ressaltar que, durante sua implementação, não foi elaborado nenhum tipo de sinalização para deficientes visuais, podendo machucá-los com um choque entre a cabeça do pedestre e a estrutura superior do mobiliário.



Figura 70: Telefone público.

Os mobiliários listados anteriormente são comparados aos que têm as mesmas funções práticas do Leblon, principalmente em relação à linguagem que eles estabelecem entre si. Em Boa Viagem, não há claramente conexões configuracionais entre estes mobiliários. No Leblon, as estruturas, além de seguirem um mesmo conceito projetual, são dispostas de forma modular e estabelecem uma interdependência funcional e estética, tornando mais nítida à família, a sintonia, que existe entre os mobiliários, e mais singular a identidade do espaço (figura 71).

As torres de iluminação indireta das calçadas, e direcional das vias carroçáveis, foram desenvolvidas pelo designer Guto Indio da Costa e pela lighting designer Esther Stiller. Os postes são multifuncionais, agregam-se a peças de sinalização viária e semaforica, recebem os telefones públicos de cabine translúcida, as lixeiras e os abrigos das paradas de ônibus – para Grunow (2008:8) caracterizados pelo banco enxuto e pelo perfil em arco delgado dos elementos estruturais e de cobertura.

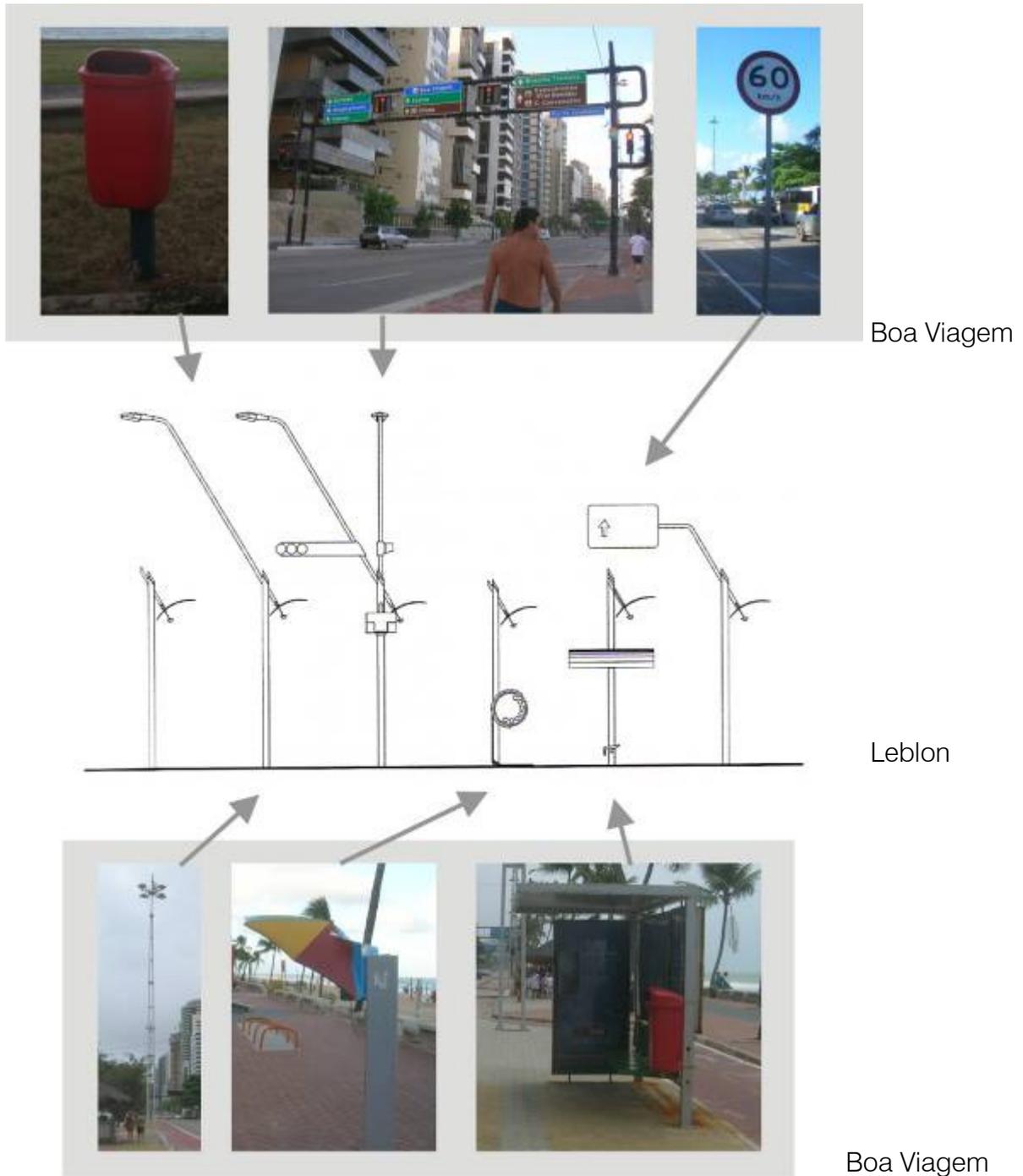


Figura 71: Esquema comparativo entre o projeto dos mobiliários do Leblon e os implantados em Boa Viagem com foco na articulação configuracional entre os mobiliários e suas funções.

- Equipamentos esportivos e de lazer;



Figura 72: Quadras de tênis e basquete. Figura 73: Pista de skate.

- Equipamentos de descanso - bancos.

Os mobiliários destinados ao descanso ou à contemplação, os assentos, se estendem por toda a orla e funcionam também como o guarda-corpo da orla, sendo uma barreira física de acesso à praia. Este limite se torna exagerado, uma vez que dificulta a integração da calçada com a praia e, por isso, o mar poucas vezes é contemplado por quem utiliza o calçadão. Por isso, cita-se o caso dos bancos de Copacabana que, por sua configuração, aproximam os banhistas dos pedestres.



Figura 74: Os bancos que se estendem por toda orla de Boa Viagem. Figura 75: Bancos, Copacabana, RJ.

- Mobiliários de proteção da vegetação.

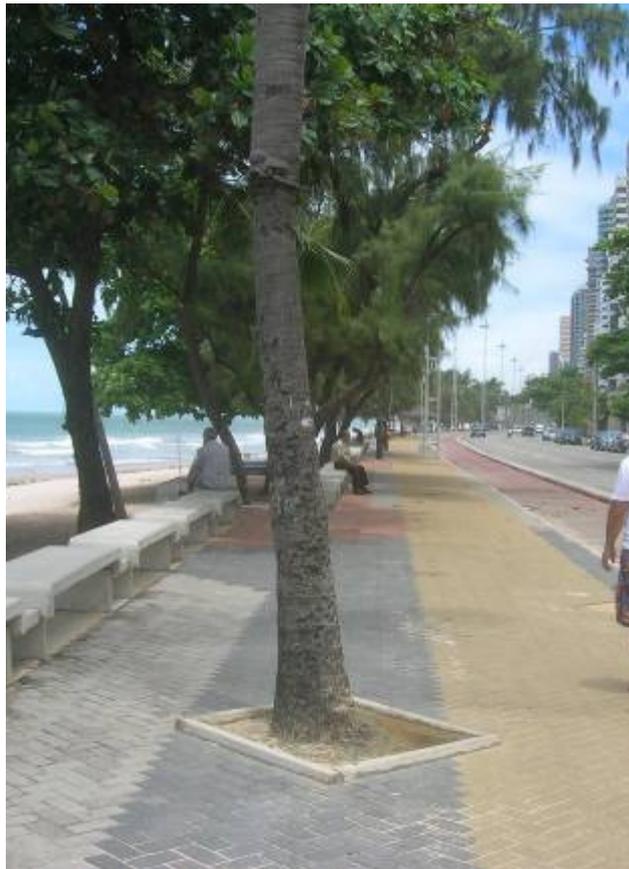


Figura 76: Molduras de árvores, em especial coqueiros.

- Equipamentos infantis;



Figuras 77 e 78: Brinquedos.

- Equipamentos para ginástica;



Figura 79: Mobiliários urbanos para ginástica.



Figura 80: Academia da Cidade.

- Equipamentos de saneamento - banheiros.



Figura 81: Banheiro público de Boa Viagem.

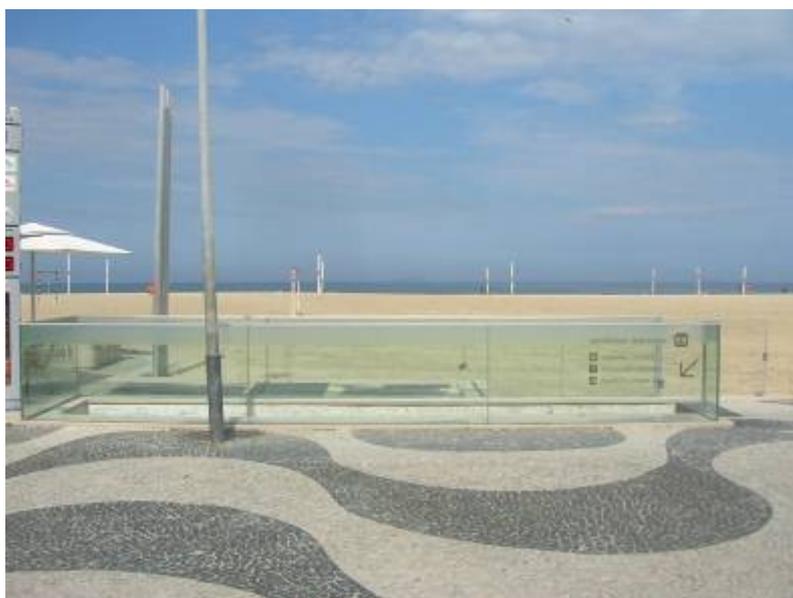


Figura 82: Banheiro de Copacabana, RJ.

Em Copacabana, dois conceitos que valorizam a paisagem foram utilizados no projeto do banheiro, proposto pelo Projeto Rio Orla<sup>32</sup>: o uso de materiais translúcidos e o uso do espaço subterrâneo. Dessa forma, o elemento principal de

---

<sup>32</sup> Projeto implantado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 1990, responsável pelas intervenções urbanas das Orlas que vão do bairro do Leme ao Pontal no Rio de Janeiro.

contemplação, o mar, pode ser comunicado de forma mais eficaz, em comparação com o banheiro da Orla de Boa Viagem.

- Mobiliários de transporte - abrigo para parada de ônibus;

Assim como em Copacabana, citada no item anterior, o conceito de transparência foi utilizado nos pontos de ônibus da Orla marítima de Salvador – BA (figura 84).



Figura 83: Abrigo de Ônibus. Figura 84: Abrigo de Ônibus com transparência, Salvador, BA.

- Mobiliários para comércio - quiosques;



Figura 85: Os quiosques de Boa Viagem que estão sendo substituídos.

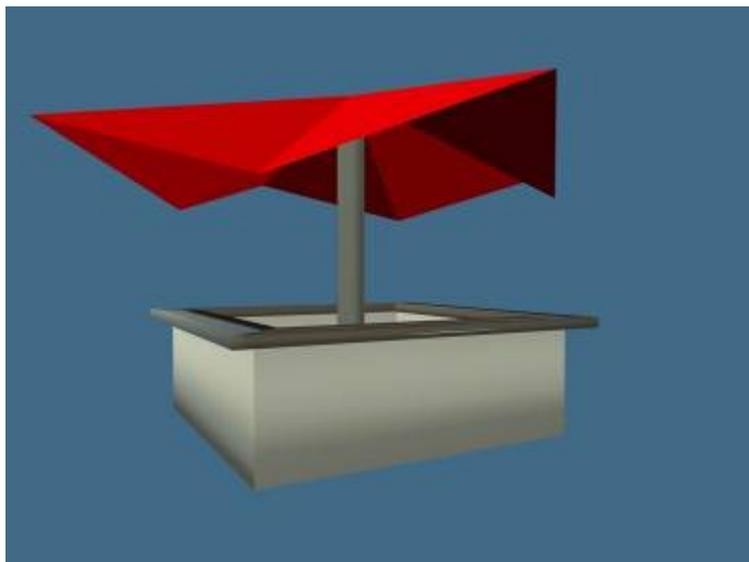


Figura 86: Quiosque proposto pelos projetistas entrevistados do Projeto Orla.



Figura 87: Os novos quiosques que estão sendo implantados.

Os quiosques de Boa Viagem estão sendo substituídos por novas estruturas (figura 87) com sistemas e materiais menos rústicos que os antigos (figura 85), nenhum deles está pronto para ser utilizado. Assim como nos banheiros implantados no Projeto Orla Rio, os quiosques de Copacabana seguem o mesmo conceito, utilizam o subsolo como cozinha para os quiosques, permitindo maior espaço e ampliação dos serviços prestados (figura 88). E se estruturam por meio de materiais translúcidos e espelhados que amenizam o impacto do produto industrial implantado no ambiente natural.

Vale ressaltar também a proposta de conexão entre a calçada e a praia, que o espaço projetado pelo escritório Indio da Costa em Copacabana fornece (figura 89), ao contrário dos quiosques de Boa Viagem, os quais são de uso quase exclusivo de pedestres e pouco servem banhistas.



Figura 88: Quiosques de Copacabana, RJ.



Figura 89: Integração dos quiosques da Orla de Copacabana com a praia.

- Mobiliários de segurança pública e proteção - postos salva-vidas.



Figura 90: Postos Salva-vidas.



Figuras 91: Estrutura móvel atualmente utilizada pelos guardas salva-vidas.

Os postos salva-vidas estão atualmente sem uso prático (figura 91). Trata-se de estruturas construídas nas décadas de 1940 que se tornaram patrimônio histórico do local. Atualmente os salva-vidas trabalham na areia da praia com aparelhamento móvel.

Os banheiros públicos, brinquedos, equipamentos de ginástica e postos salva-vidas seguem características visuais similares, uma vez que são mobiliários de grande e médio porte, em seus usos e utilizam cores saturadas em seu tratamento superficial. Trata-se de elementos que seguem uma mesma concepção de projeto, formam uma família de mobiliários urbanos entre si, e fortalecem a identidade do local.

Em contrapartida, esses mobiliários, apesar de formarem uma família de mobiliários urbanos, não têm a mesma coerência formal com o contexto paisagístico. A dimensão e o posicionamento dos banheiros públicos desvalorizam as características naturais e contemplativas da orla.

No Rio de Janeiro, foram encontradas soluções mais adequadas para esses mobiliários implantadas nas praias metropolitanas. A paisagem é valorizada com a compactação de vários mobiliários em uma mesma estrutura, evitando a desordem visual causada pelo excesso de equipamentos (figura 92). O Posto Salva-vidas funciona também como banheiro público, informações turísticas e chuveiro. Além disso, o formato em barco do mobiliário carioca - de grande porte - se comporta da maneira menos agressiva à contemplação mar.

Em Boa Viagem, alguns dos mobiliários urbanos implantados, por não atenderem corretamente às demandas e usos aos quais deveriam corresponder, como por exemplo, os chuveiros e o bicicletário, acabam tornando-se elementos praticamente inexistentes. Por conta disso, criam-se adaptações por força da necessidade. Os barraqueiros instalam chuveiros gratuitos na areia da praia para atender às solicitações dos clientes. E os ciclistas estacionam suas bicicletas junto a postes, árvores e telefones públicos.



Ipanema, Rio de Janeiro.

Boa Viagem.

Figura 92: Comparação entre os mobiliários de Boa Viagem e das Orlas do Rio de Janeiro. Integração de várias funções em uma mesma estrutura de mobiliário.

Para Dondis (1997), a categorização dos conceitos estilísticos e as variações técnicas são de grande utilidade na compreensão e no controle dos meios visuais. O conhecimento da natureza de todos os componentes da comunicação visual oferece um meio de buscar métodos de design que propiciem alguma certeza quanto ao acerto das soluções projetadas. Portanto, segundo as categorias da comunicação visual de Dondis, os mobiliários urbanos da Orla podem ser caracterizados da seguinte maneira:

## a) Simetria:

As formas dos mobiliários adotam uma concepção visual caracterizada pela lógica e pela simplicidade absoluta, mas que se torna estática, e mesmo enfadonha. “O equilíbrio também pode ser obtido através da variação de elementos e posições que equivale a um equilíbrio de compensação” (*ibid.*, 142).

## b) Complexidade:

O conjunto formado pelos mobiliários, na calçada, compreende uma complexidade visual constituída por diferentes linguagens e concepções configuracionais. O ambiente se torna muitas vezes desordenado - ausente de ordem - ou seja, de síntese visual livre de elaborações secundárias.

## c) Unidade:

Os banheiros públicos, brinquedos, equipamentos de ginástica e postos salvavidas, apesar de comporem um ambiente complexo, por sua hiperdimensionalidade e suas cores saturadas, conservam o mesmo parentesco, por isso, formam uma unidade.

## d) Profusão:

O oposto de economia, para Dondis, é uma organização visual excessiva, carregada de elementos. No caso da orla, isso se dá na exagerada utilização dos elementos, em que a um único mobiliário, normalmente de grande ou médio porte, é atribuída uma única função, tornando profusa a quantidade de grandes objetos na paisagem que atendem a diversas necessidades.

## e) Ênfase:

O realce dos mobiliários urbanos (através de suas cores, formas e dimensões) contra um fundo que predomina a uniformidade, a paisagem natural. A neutralidade, segundo Dondis, pode ser o procedimento mais eficaz para vencer a resistência do observador, e mesmo sua caoticidade.

f) Repetição:

Além da repetição periódica de quase todos os mobiliários urbanos, na calçada, que diz respeito à função de equipar um meio urbano, na orla, este item é encontrado também na configuração dos objetos em si. Principalmente nos mobiliários de ginástica, os quais tendem a uma modularidade, uma repetição de elementos numa só composição.

Por fim, como classificados, os mobiliários urbanos da Orla de Boa Viagem são objetos desconexos, desprovidos de uma linguagem que torne facilmente identificável uma linha de produtos de um espaço específico. Parecem não utilizar a forma urbana como requisito norteador de projeto e, por vezes, ofuscam a paisagem contemplativa do mar. Para isso, três atributos formais, já utilizados em projetos referenciais, são sugeridos para mimetizar os mobiliários no meio: superfícies transparentes; a exploração do nível subterrâneo; e a compactação de várias funções em um único mobiliário, evitando o excesso de elementos na calçada.

Para a etapa da concepção projetual, esses atributos devem ser associados às tecnologias do design industrial, como alternativas que influenciam no processo de fabricação, a fim de se contrapor à configuração física e esteticamente pesada dos mobiliários analisados. Esta proposta é ressaltada pela hipótese da possibilidade de compreender os processos de fabricação que extrapolam a pré-moldagem e buscar a capacidade específica industrial de produzir objetos que incorporem uma concepção de beleza, como a que está nas prateleiras e nós consumimos por opção.

A relação entre a forma do produto e o seu processo de fabricação é uma das claras questões que diferenciam os mobiliários de Boa Viagem e do Leblon. No primeiro caso, nota-se a limitação projetual na exploração de materiais e processos que chegam a comprometer os sistemas funcionais de produtos como os quiosques e postos salva-vidas. Já no Leblon, tecnologias do mobiliário são aplicadas às soluções de Guto Indio da Costa, caracterizadas por produtos

articuláveis, tais como: o uso do nível subterrâneo, tanto para os banheiros como para as cozinhas dos quiosques (figura 93); e o sistema de abrir e fechar dos quiosques de Copacabana com portas de vidro que permitem que a estrutura,



quando fechada, funcione como uma grande luminária (figura 94).

Figura 93: Uso do nível subterrâneo para banheiros e cozinhas. Figura 94: Quiosque fechado e iluminado durante a noite, Copacabana, RJ.

#### 4.1.1 Orientação da forma e Proporção

A orientação da forma investiga o sentido para onde esta se orienta, e é uma etapa das mais relevantes para determinação de uma nova forma a ser implantada no meio ambiente. Neste sentido, Guedes analisou um pequeno recorte geográfico do bairro Ipanema, no Rio de Janeiro. Segundo ele, a diversidade formal promovida pela implantação de elementos parece ignorar as características existentes no meio, sendo sublinhada pelos diferentes vetores presentes em um mesmo ambiente.

Um caso contrário pode ser visto na Avenida Paulista, em São Paulo, os mobiliários implantados respeitam o sentido vertical da massa arquitetônica, facilitando a promoção do equilíbrio visual no meio (figura 96).

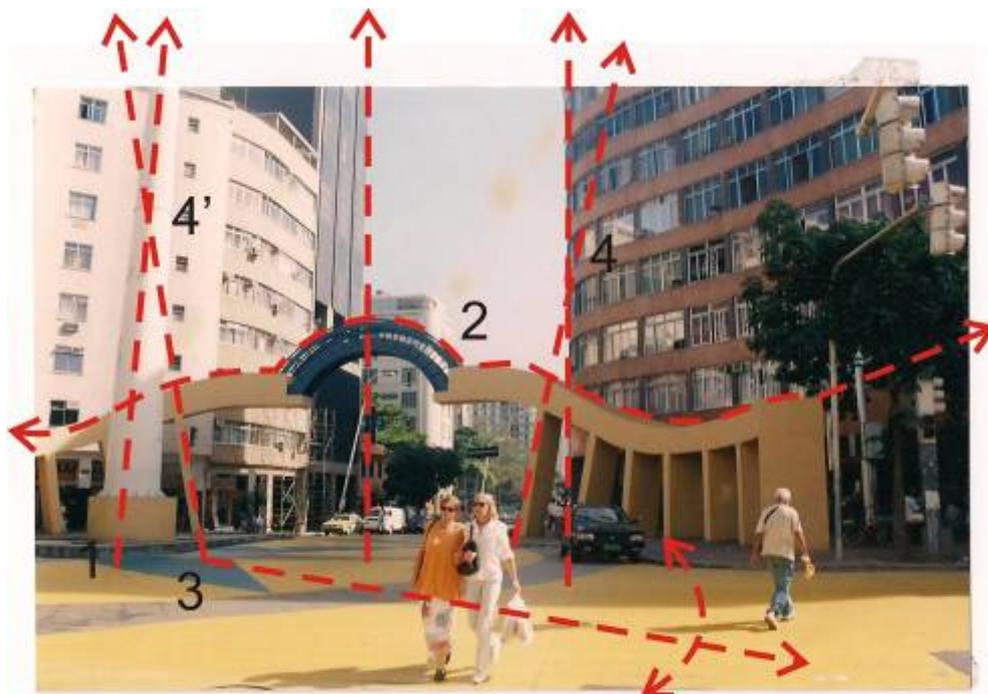


Figura 95: Pórtico implantado em Ipanema pelo Projeto Rio Cidade demolido em setembro de 2009, RJ.

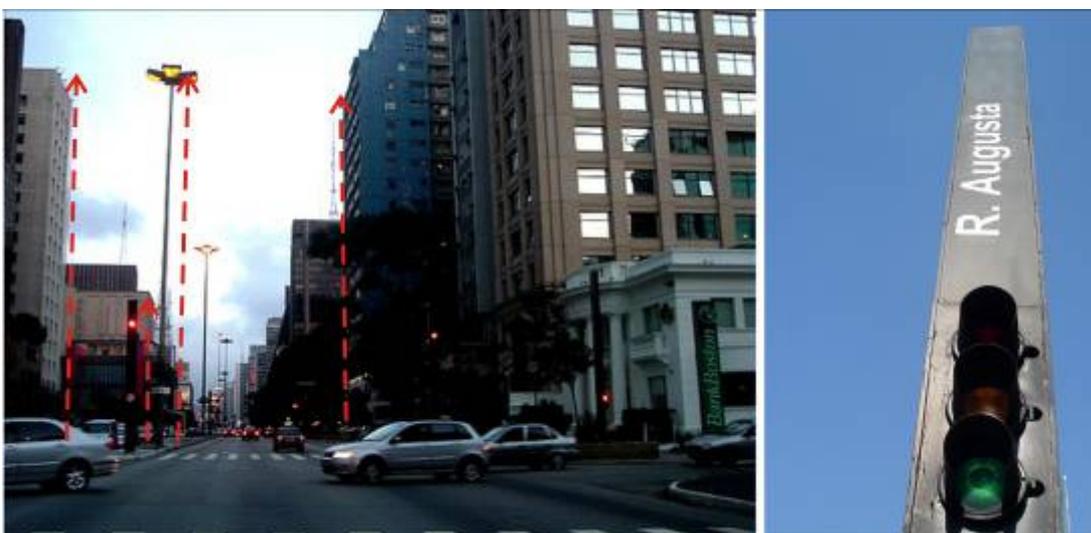


Figura 96: Avenida Paulista, SP.

Portanto, a orientação formal indica o modo como a configuração urbana se desenvolve, a partir dos pontos referenciais. Na orla de Boa Viagem, os prédios e alguns mobiliários orientam a forma para cima (figura 97), já a praia, o mar, a avenida e a o calçadão direcionam na horizontal de maneira contínua (figura 98).



Figura 97: Orientação da forma, Avenida Boa Viagem.

Ao observarmos a forma dos mobiliários urbanos da Orla é possível perceber que predomina o sentido vertical condizente com a configuração dos edifícios construídos na Avenida Boa Viagem, porém, desarmônico com a paisagem horizontal da linha do horizonte e da praia. A análise da orientação da forma dos mobiliários foi realizada no setor 3, entretanto, representa a situação de todos os setores.



Figura 98: Orientação da forma, Avenida Boa Viagem.

A Academia da Cidade, implantada no setor 5, é um dos poucos exemplos de ordenamento da orientação formal da Orla de Boa Viagem. Esta paisagem é construída a partir de direções mais próximas à horizontalidade do mar. Além do uso de formas orgânicas que são associadas à natureza.



Figura 99: Orientação da forma, Academia da Cidade.

A paisagem litorânea de Copacabana, no Rio de Janeiro, é ressaltada pela harmonia na relação dos mobiliários com a paisagem natural de maneira dinâmica, tecnológica, suave mas não monótona.



Figuras 100 e 101: Orientação da forma, Copacabana.

No bairro do Leblon, também no Rio de Janeiro, é perceptível a sintonia da multidisciplinaridade da equipe do projeto submetido ao Rio Cidade em 1993. Um

dos aspectos da intervenção, que também permite esta percepção, é a configuração dos elementos visuais da Avenida Ataulfo de Paiva; o diálogo dos desenhos e vegetações do paisagista, Fernando Chacel, com o design dos mobiliários urbanos projetados por Guto Indio da Costa; e, com as soluções urbanísticas do arquiteto Luis Eduardo Indio da Costa (figuras 102, 103 e 104).

Durante a entrevista, Chacel declarou que “No caso do Leblon foi uma equipe totalmente diferente das outras do Rio Cidade. Uma das razões desse projeto ter dado certo, foi porque nós trabalhamos em equipe e associados (...) E essa foi a grande diferença do Leblon, foi muito interessante, porque foi um trabalho respeitoso.”.



Figuras 102, 103 e 104: Orientação da forma, Leblon.

Por fim, essa análise de orientação formal possui o objetivo de enfatizar a importância do equilíbrio relacional entre todas as direções formais das configurações existentes no meio. Com exceção das torres de iluminação, que são relacionadas em termos formais diretamente aos edifícios de Boa Viagem, e os bancos com o formato visual do mar, por exemplo, pode-se considerar que não há equilíbrio formal que constitua uma família de mobiliários urbanos na Orla estudada. Ou melhor, existe equilíbrio apenas na orientação formal dos objetos isolados, como os exemplos citados anteriormente.

Esse ordenamento é mais forte quando se trata da verticalidade dos altos Edifícios da Avenida à beira mar, neste caso não só a orientação formal prevalece como também a proporção dimensional entre os equipamentos do ambiente. Para Arnheim (1986:185) “A semelhança de tamanho mantém juntos os itens. É quase impossível estabelecer uma relação visual direta entre, digamos, uma figura humana e um alto edifício”.

Para Guedes, a hierarquia baseada na importância relacional configurativa e dimensional é certamente um fator. Portanto, os grandes e altos equipamentos de Boa Viagem prevalecem como os principais pontos imagísticos do bairro. Alguns mobiliários urbanos: os postos salva-vidas, os banheiros, chuveiros e os postes de iluminação têm escalas condizentes com o ambiente construído de edifícios. A composição contrastante em relação à escala humana funciona como barreira visual que ofusca o panorama natural diminuindo a força da praia e do mar na paisagem do bairro (figuras 105 e 106).



Figura 105: Vista da praia de uma das ruas de acesso à orla,



Figura 106: Visualização da praia em direção ao interior do bairro.

#### 4.1.2 Temporalidade

##### Iluminação e ocupação do espaço

A temporalidade é uma das modalidades de análise presentes no método de análise visual<sup>33</sup> do espaço urbano proposto por Guedes (2005), e procura identificar a variância temporal envolvida no processo da observação, tendo por finalidade estudar as modificações na configuração do espaço provocadas pelos efeitos temporais, incluindo os eventos públicos.

O estudo mostra que o observador, realizando suas análises em diversos horários, dias ou anos, não precisa deslocar-se para obter diferentes configurações de um mesmo espaço. Nesta perspectiva, os elementos relativos às condições de tempo podem ser definidos como indicadores da duração dos períodos observados, possibilitando subdividir a observação em períodos curtos, médios ou longos.

De acordo com Guedes (2005:192), entendem-se por períodos curtos, aqueles que são observados em intervalos de até vinte e quatro horas, incluindo os diversos horários do dia e da noite. Por períodos médios, entendem-se aqueles cujos intervalos compreendem mais de uma semana de observação. Os períodos longos identificam-se pelos demorados intervalos empreendidos na observação do meio, mas cuja duração depende, sobretudo, daquilo que se deseja averiguar, como as interferências configuracionais provocadas pelas estações do ano, e as modificações ocorridas no decorrer dos anos; que podem ser analisados diacronicamente ou mesmo por uma perspectiva de compreensão histórica.

Em Boa Viagem, por se tratar de uma Orla litorânea, este estudo é de grande relevância, principalmente no que diz respeito à ocupação do espaço, ou seja, a orla não possui o mesmo fluxo de pedestres, se compararmos o período do verão

---

<sup>33</sup> A metodologia de análise visual trata de um método que possibilita a análise da forma dos mobiliários urbanos em relação ao meio em que estes se inserem. O método proposto é baseado na articulação das modalidades de análise, que são agrupadas em três categorias: o modo visual, a qualidade da forma, e a configuração do meio. GUEDES, João Batista. Design no Urbano. *Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano*. Tese de Doutorado. 2005.

com o do inverno, por exemplo. O mesmo acontece em períodos curtos como a noite e o dia, não só o tipo de ocupação sofre modificações significativas como também a visualização configuracional do ambiente. Para Arheim (1986:39), a configuração perceptiva por contraste pode mudar consideravelmente quando sua orientação espacial ou seu ambiente muda. As formas visuais se influenciam mutuamente.

Os primeiros estudos a respeito das variações temporais foram realizados com o observador posicionado no setor 3 (diagrama de divisão dos setores na página 95, figura 31), em um sábado, em horários distintos, durante o dia e a noite.



Figura 107: Sábado, outubro de 2009 às 12h e 30min.



Figura 108: Sábado, outubro de 2009 às 19h.

A visualização dos elementos da orla apresenta maior contraste de figura e fundo, e com isso, maior visibilidade, nos horários da manhã, como: os pedestres, a vegetação e os mobiliários urbanos. Nos horários da noite, enfatizam-se os mobiliários iluminados. Na Orla de Boa Viagem, apenas um mobiliário tem iluminação própria, além das torres de iluminação, os quiosques. Porém, a iluminação é um forte elemento de ordenamento visual, torna os espaços iluminados mais legíveis e valorizados, por isso deveria estar mais presente com iluminação direcionada para a calçada e os mobiliários.

A configuração perceptiva é o resultado de uma interação entre o objeto físico e o meio de luz agindo como transmissor de informação<sup>34</sup>. Quando este meio se modifica e o objeto permanece da mesma maneira, a configuração é percebida de modo diferente, podendo comprometer o desempenho do produto e do meio.

---

<sup>34</sup> Arnheim coloca um terceiro elemento relevante da percepção, as condições que prevalecem no sistema nervoso do observador. Pág. 40.

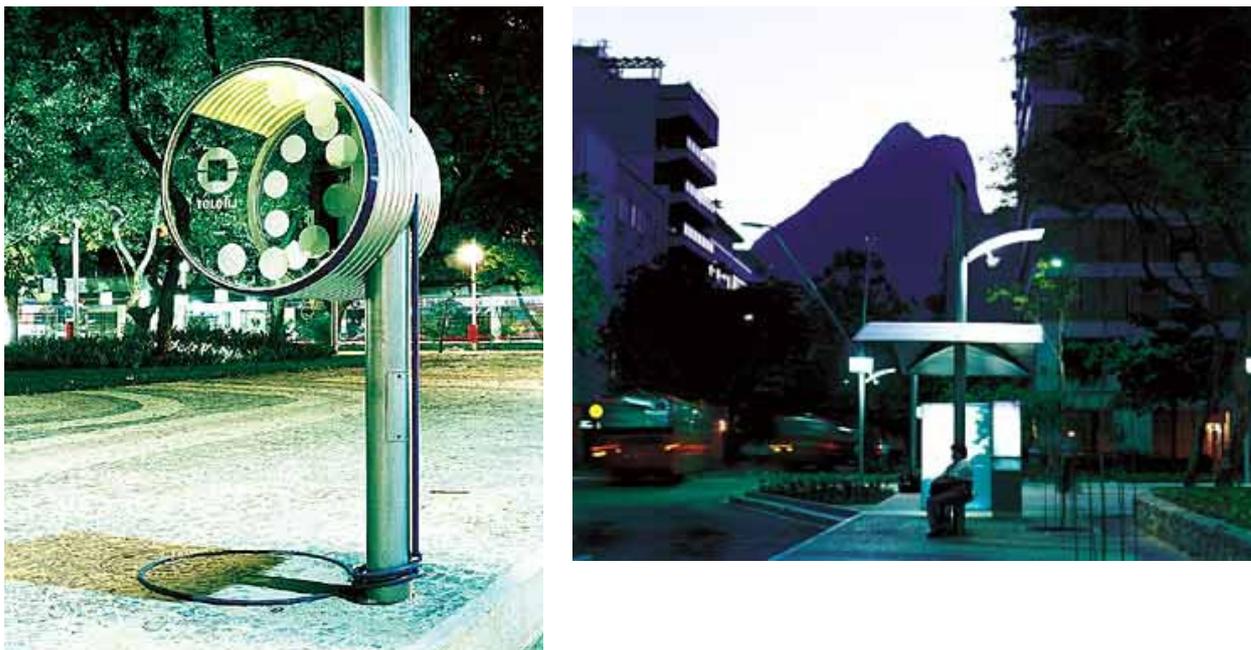


Figura 109: Mobiliários com luminárias no Leblon, RJ.

É na orla de Boa Viagem onde ocorrem os eventos mais significativos do bairro, como a festa de réveillon, o Carnaval e os campeonatos de esportes de praia (figuras 110 e 111). O meio urbano também é modificado temporariamente<sup>35</sup> a partir da ocorrência desses eventos, que modificam a configuração em função da instalação de mobiliários específicos temporários.

---

<sup>35</sup> Para Guedes a modalidade de temporalidade presta-se ao registro e análise desses eventos, no sentido de definir uma espécie de calendário do tipo e ocorrência dessas alterações, possibilitando uma melhor compreensão dos efeitos provocados por este tipo de evento ao meio ambiente urbano. p. 192.



Figuras 110 e 111: Configuração da orla alterada durante eventos temporários.

#### 4.2.1.1 O movimento natural e o estudo de pessoas estáticas

Este tópico introduz uma análise de como os testes padrões de uso do espaço da Orla podem ser determinados pelas propriedades morfológicas da configuração específica do espaço público. Esta análise foi realizada com base nas ferramentas do princípio de movimento natural, com o objetivo de entender como ocorre a distribuição dos pedestres no contexto que compreende a Praia de Boa Viagem.

Atualmente, os espaços públicos parecem proceder dos princípios do “enclausuramento” e da irregularidade derivados de praças medievais tradicionais. Sitte (1989), considera este “enclausuramento”, definido pelo agrupamento de massas arquitetônicas em torno de um espaço aberto, como a propriedade fundamental. Apesar da grandiloquência do mar, estes princípios procedem para quem caminha no calçadão de Boa Viagem, uma vez que a sensação de enclausuramento é causada no pedestre por uma massa arquitetônica de edifícios muito densa de um lado e o limite físico dos bancos do outro, o que dificulta a exploração da praia por quem não é banhista.

Porém, os espaços mais agregados à grade urbana permitem uma maior interação social, e podem fornecer aos usuários um sentido de bem estar, de conforto e de prazer, característicos dos espaços públicos. Conseqüentemente, determinariam finalmente a preferência pelo público a tais espaços. A qualidade e a variedade de elementos e de mobiliários urbanos é outra propriedade importante que fazem parte integrante da atração de um lugar. Vale ressaltar a importância de conexões visuais e físicas com os arredores, como uma propriedade necessária para assegurar o fluxo constante dos pedestres.

A teoria do movimento natural, baseada na estrutura teórica da sintaxe espacial, refere-se à relação entre a disposição configuracional e os testes padrões espaciais do uso, isto é, a ocupação e o movimento de pedestres no espaço e como este movimento é afetado pela configuração espacial. A teoria do movimento natural indica que o teste padrão do movimento de pedestres, em um sistema urbano, é gerado primeiramente pela configuração da grade urbana - neste trabalho, a configuração da orla de Boa Viagem - como os pedestres tendem a seguir o mais curto e a maioria de caminhos diretos.

Este estudo se justifica pela atenção que deve ser dada aos efeitos de uso do espaço causados por intervenções urbanas. E objetiva trazer novas possibilidades técnicas de análise visual da morfologia da cidade direcionadas ao uso do espaço, além da composição da paisagem como tratado nos outros itens deste capítulo. Cullen (1971) defende que qualquer intervenção urbana deverá promover, portanto, a articulação de espaços a qual só pode ser experimentada através do movimento.

Como o estudo de caso se refere a um espaço localizado à beira mar, e com funções que são, para seus visitantes, mais recreativas, a análise do seu uso levou em consideração a temporalidade proposta por Guedes. Neste caso, os usos do espaço público são atribuídos de forma diferente no decorrer do tempo, dias, estações do ano. Em toda área litorânea é comum o maior fluxo de pessoas no final de semana. Por isso, o dia em que foi realizada a observação foi um sábado de verão, no mês de outubro de 2009.

Durante a análise cinética apresentada anteriormente pode-se observar que quem pratica caminhada e corridas no calçadão e na areia percorre vários setores, por isso seria inviável considerar este tipo de pedestre para a análise comparativa do movimento natural entre setores da Orla. Encontra-se a seguir um estudo de observação dos pedestres que predominam estacionários no calçadão e na praia, no dia observado. Os pontos azuis indicam homens; os pontos vermelhos, mulheres; e, os pontos amarelos, crianças. Este estudo é representado por meio de um esquema que reproduz apenas as partes de cada setor que foram registradas, e não a Orla inteira, trata-se de um resumo da ocupação usual do espaço.

**Dia**

Ocupação da praia durante o dia:



Fig. 112 (a)



Fig. 112 (b)



Fig. 112 (c)



Fig. 112 (d)



Fig. 112 (e)



Fig. 112 (f)

Figura 112: Estudo de pessoas estáticas na praia de Boa Viagem durante o dia.

Ocupação do calçadão durante o dia:



Fig. 113 (c)



Fig. 113 (d)



Fig. 113 (c)



Fig. 113 (d)



Fig. 113 (e)



Fig. 113 (f)

Figura 113: Estudo de pessoas estáticas no calçadão de Boa Viagem durante o dia.

Esquema de ocupação do espaço por pedestres durante o dia:

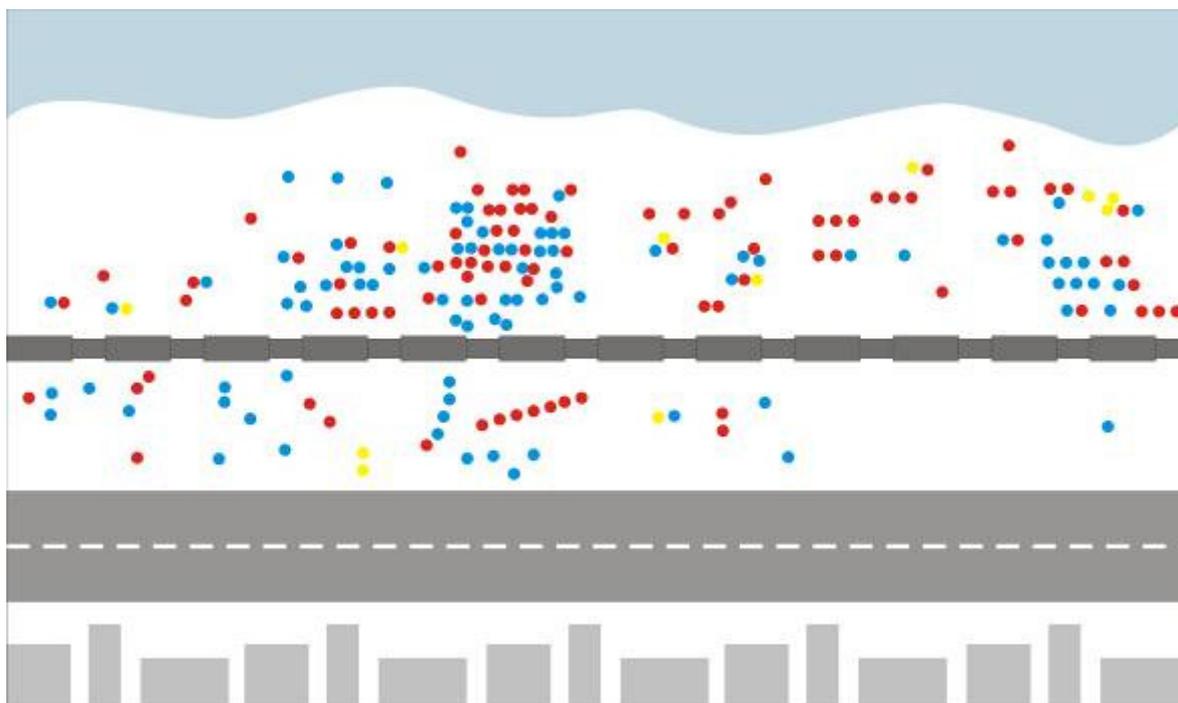


Figura 114: Esquema representativo do uso da praia por pessoas estáticas.

Durante o dia o fluxo de pessoas é mais intenso na Praia, em especial nos setores 2, 3 e 6 (Figura 112 itens b, c e f). O esquema mostra que alternativas devem ser geradas para estimular o uso do calçadão, que se apresenta quase deserto nos setores 4, 5 e 6 (Figura 113 itens d, e e f).

### Noite

Durante a noite, pode-se perceber que toda a extensão da praia se apresenta uniformemente deserta. Por isso, não são apresentadas imagens e esquemas desta situação. Apenas alguns atratores como os eventos temporários que ocorrem na praia de Boa Viagem, os jogos esportivos e *shows*, trazem movimento mais intenso de pessoas na praia, no período da noite.

No calçadão, além da contemplação da paisagem natural, existem atratores permanentes como os quiosques que vendem lanches e bebidas também durante a noite. Encontra-se a seguir o estudo do efeito destes atratores com relação ao uso do espaço à noite.

Calçada durante a noite:



Fig. 115 (a)



Fig. 115 (b)



Fig. 115 (c)



Fig. 115 (d)



Fig. 115 (e)



Fig. 115 (f)



Fig. 115 (g)

Figura 115: Estudo de pessoas estáticas no calçadão de Boa Viagem durante a noite.

A penúltima e a antepenúltima imagem são do setor 5 (figura 115 e e f), representam o calçadão e a calçada contrária ao mar da Avenida Boa Viagem, a qual apresenta bastante movimento em bares e restaurantes que não se estendem para a Orla.

Esquema de ocupação do espaço por pedestres durante a noite:

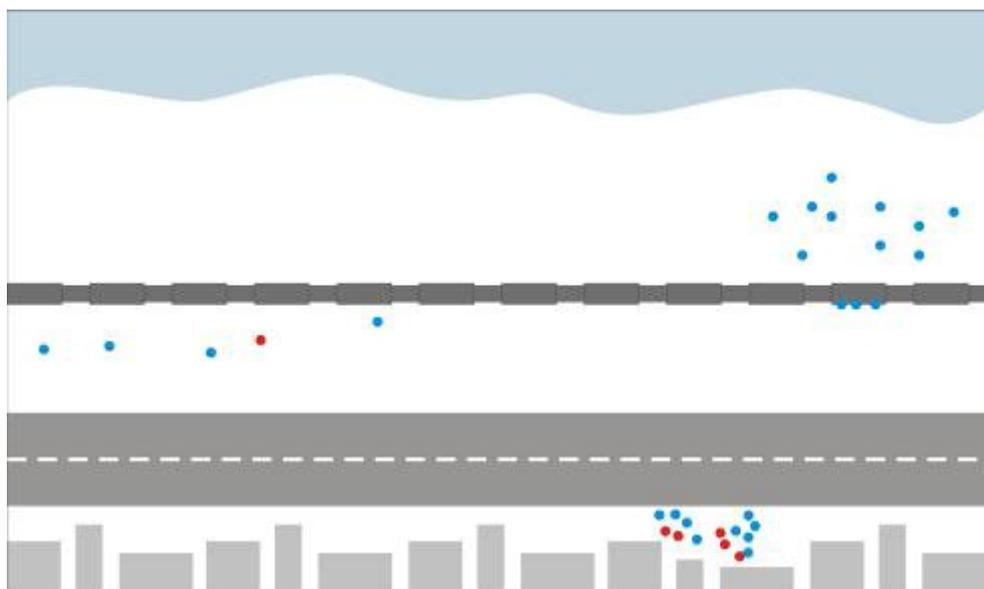


Figura 116: Esquema representativo do uso da praia por pessoas estáticas.

O esquema que representa as pessoas estáticas no calçadão demonstra o mau uso de um espaço de caráter recreativo, no período da noite. Os setores permanecem desertos e os quiosques, que deveriam ser os principais atratores deste período, não exercem adequadamente esta função.

Vale ressaltar outras Orlas de cidades brasileiras que utilizam a gastronomia como principal agente atrator de um espaço de convivência mais intenso, como Maceió, em Alagoas e Rio de Janeiro, RJ. Em Maceió, a orla é dividida em dois pólos comerciais durante a noite; de um lado, é disposta uma feira de artesanato; e do outro, os quiosques se aglomeram e investem na venda de comidas típicas, dispõem mesas e cadeiras na areia para os consumidores. No Rio de Janeiro, os quiosques se distribuem por toda a Orla de Copacabana, mesas e cadeiras são dispostas tanto na praia quanto no calçadão e de acordo com a estrutura de cozinha e atendimento que os quiosques dispõem, permitem uma variedade gastronômica que oferece serviços que vão desde o *à la carte* ao *fast food*, tornando a orla num grande complexo de alimentação (figura 117 e 118).



Figura 117: Ocupação da Orla durante a noite de Maceió, AL.



Figura 118: Ocupação da Orla durante a noite do Rio de Janeiro, RJ.

A *teoria do movimento natural* sugere que nos sistemas urbanos, o primeiro gerador de padrões de movimento de pedestres é a disposição configuracional do espaço. Os *atratores*, geralmente, funcionam como niveladores e multiplicadores dos padrões básicos estabelecidos por esta configuração. O entendimento da configuração espacial como a principal geradora de padrões de movimento, é fundamental para a compreensão do movimento de pedestres, da distribuição de atratores e, por fim, da morfologia urbana.

No espaço estudado, permanecem e se movimentam um grande número de pessoas durante toda a semana. Porém, de acordo com os estudos de uso encontram-se espaços considerados incluídos e não-incluídos, áreas dinâmicas, com movimento intenso de pessoas e, em contrapartida, outras desertas. Isto, estimulou o estudo para a compreensão de como ocorre e quais são as variáveis que interferem na distribuição do movimento natural dos pedestres na Orla litorânea.

Com isso, a análise configuracional realizada na orla prova que qualidades locais dos espaços estabelecidos influenciam no uso da calçada e da praia por pedestres. Porém, observou-se que estas qualidades locais estão fortemente relacionadas: a)

a pouca integração dos espaços, tornando a calçada e a praia ambientes distintos e não associados, sendo esta a principal variável influenciadora do movimento na praia durante o dia; e, b) ao layout do sistema comercial, em especial dos quiosques, que interfere no movimento do calçadão, principalmente à noite.

Portanto, de acordo com a teoria do movimento natural, a configuração espacial da orla é um agente que pode promover ou restringir o movimento e a permanência de pessoas. Segundo HILLIER et al. (1993, p. 31 e 32), em uma situação onde há convergência de *movimento, configuração e atração*, todos trabalhando em sincronia, “haveria poderosas razões lógicas para preferir a configuração como a principal causa do movimento”.

Do ponto de vista turístico, segundo o Projeto Orla do Governo Federal (2004), quanto mais atrativos sociais uma determinada praia tiver a oferecer, como feiras de artesanato, vida noturna, festas, prática de esportes, ou seja, valores sociais essencialmente urbanos, melhor ela será, definindo assim, uma melhor qualidade de praia.

Além disso, destacamos a importância que o mobiliário urbano tem na configuração espacial de uma orla e na complementação e melhoria da qualidade dos serviços ofertados à beira-mar, pois desempenham funções ligadas diretamente às necessidades urbanas da sociedade contemporânea.

#### **4.4 Mapa Psicogeográfico**

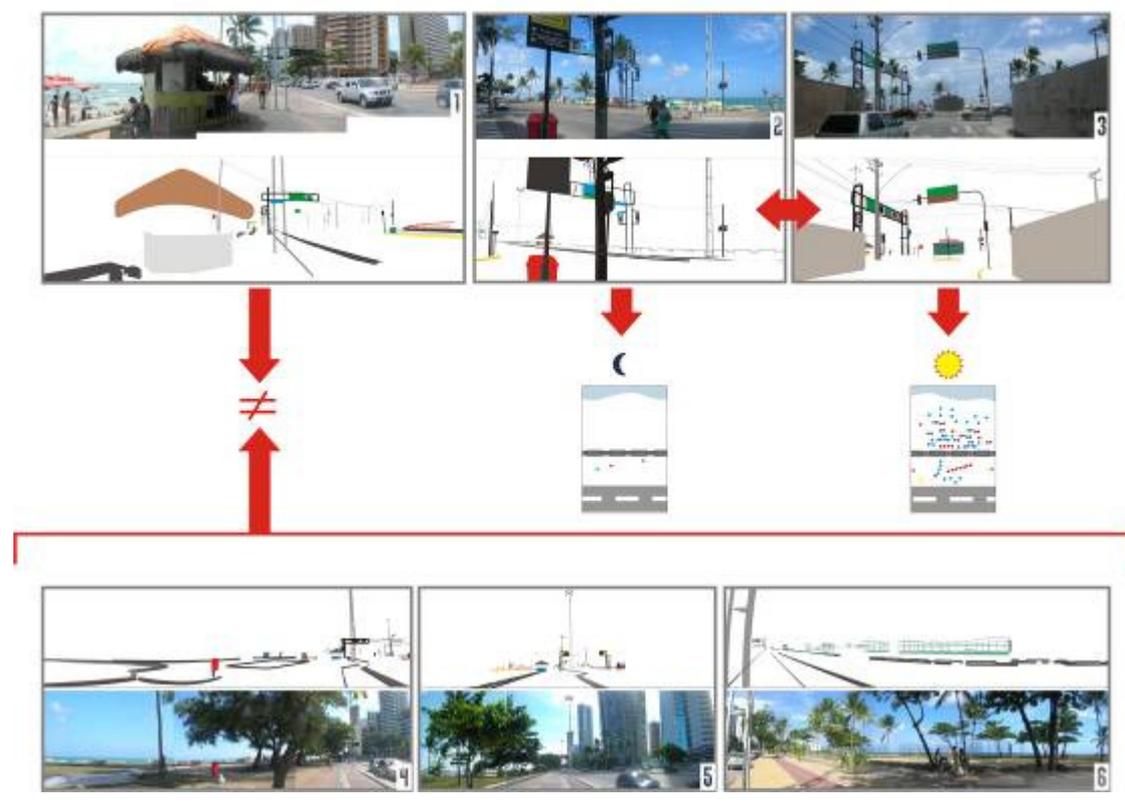
A partir da pesquisa de campo, foram mapeados os pontos mais relevantes para o entendimento da Orla de Boa Viagem sob o ponto de vista deste estudo. Assim como na pesquisa de Lynch, o mapa mental ou psicogeográfico busca a paisagem urbana a partir das experiências públicas, frutos de suas operações cotidianas, as quais foram desenvolvidas por meio da ferramenta urbano-situacionista, a deriva. A ferramenta tentar desenvolver, na prática, a ideia de construção de situações

através da psicogeografia. Para o pensamento urbano-situacionista, a cidade tornou-se lugar-chave das investigações em psicogeografia, cujo objetivo consistia em estabelecer novas formas de habitar a cidade.

Diante da vivência do espaço público, da ação básica do caminhar nas calçadas, tentou-se mapear os diversos comportamentos significativos e relevantes para o conhecimento do ambiente estudado.

Vale ressaltar que a psicogeografia manifesta a ação direta do meio geográfico sobre a afetividade. Uma forma de cartografar as diferentes ambiências psíquicas provocadas. Por isso, um mapa psicogeográfico ilustra uma maneira de apreender o espaço urbano através da experiência afetiva e pessoal desses espaços, organizando os “dados coletados” do observador treinado desta pesquisa, por exemplo. Desta forma, para qualquer outro cidadão que não vivenciou a cidade, este mapa pode não ter sentido algum.

A construção deste mapa potencializa a visão global do espaço estudado, o resumo dos principais dados coletados sobre o ambiente que se pretende aprofundar. Neste estudo de caso, o mapa funciona como a síntese dos 8 km de extensão da Orla de Boa Viagem, ressaltando as paisagens dos setores que se diferenciam por questões como a largura da calçada, a vegetação ou o excesso de mobiliários nas ruas perpendiculares à Avenida. Além disso, aponta demandas de uso, como os trechos mais movimentados e os que necessitam de maior atenção projetual para atraírem pedestres.



Legenda:

- Paisagens diferentes de um mesmo contexto | Maior uso do espaço por banhistas | Maior uso do calçadão por pedestres à noite

Figura 119: Mapa psicogeográfico do estudo realizado na Orla de Boa Viagem.

# CAPÍTULO 5

## Conclusão

“O espetáculo em geral, como uma  
concreta inversão da vida, é um  
movimento autônomo do não vivente.”

Guy Debord

## 5 Conclusão

A qualidade da paisagem urbana é percebida, entre outras coisas, pelo **design** do mobiliário urbano, por sua interatividade não só com o usuário, mas também pela influência exercida no ambiente que o envolve. Tal paisagem tem como ponto de partida o estudo morfológico dos elementos que adquirem informações, com o decorrer do tempo e articulados, entre si e com o todo, compõem a **forma urbana**.

Trata-se da relação entre a forma da cidade e a **forma do produto urbano**. A constituição de uma família de mobiliários é fundamentada num princípio de coerência formal que envolve a concepção de cada elemento, a partir de conceitos comuns, concebidos de forma holística, na interação e integração das características ambientais de cada bairro, cidade ou região. Isto não significa que uma família de mobiliários urbanos é harmoniosa apenas por possuir um mesmo tipo de material ou princípio formal, é necessário também ser condizente com a função e a paisagem do lugar, caso contrário, o conjunto permanece desconexo.

Este trabalho não possui caráter avaliativo e sim analítico. Com relação às características formais da Orla da Praia de Boa Viagem, primeiramente vale ressaltar uma observação de Cullen (1983: 130-134) que se assemelha ao que pode ser concluído do estudo realizado na Orla: ao analisar as ruas e as calçadas da Europa, no final da década de 1950, o autor menciona a monotonia promovida pela falta de exploração adequada dos inúmeros formatos, cores e texturas dos revestimentos existentes e critica a pouca inventividade na utilização dos diversos recursos e materiais disponíveis.

Constatou-se, na orla, que os mobiliários existentes seguem um mesmo princípio conceitual de projeto<sup>36</sup>, porém, de acordo com a análise visual, na maioria dos casos não condizem com a paisagem natural e contemplativa da praia. Além disso, pode ser destacada, na Orla de Boa Viagem, a ausência de implantação de alguns

---

<sup>36</sup> Como o hiperdimensionamento dos produtos, o uso do concreto e a aplicação de cores saturadas.

mobiliários após o Projeto Orla, como chuveiros<sup>37</sup> e bicicletários, que deveriam ter sido inseridos para dar suporte aos banhistas e ciclistas. Estas exposições permitem o arremate da desconsideração dos mobiliários urbanos como elementos que equipam a cidade por parte dos projetistas.

Outra questão que foi concluída, em termos gerais da análise, é a segregação configuracional existente entre os espaços que compõem a orla, ou seja, as diferentes linguagens compositivas que formam a beira-mar de Boa Viagem. Um forte exemplo disto é observado na implantação do Projeto Orla apenas em lado da Avenida, assim, calçadas paralelas não parecem pertencer ao mesmo contexto: de um lado percebem-se torres de iluminação com tecnologias mais modernas e fiação subterrânea; e, do outro, antigas luminárias com fiação aparente que continuam desordenando toda a paisagem. Além disso, os Jardins e a Praça de Boa Viagem também não se apresentam integrados em termos configuracionais à orla, caracterizando uma dessemelhança visual e simbólica aplicada a contextos diversos.

Nas páginas 120 e 121, do capítulo 3, é rematado, entre outros temas, o uso excessivo de contrastes na composição das paisagens estudadas, referente principalmente ao tratamento superficial - cor - e a proporção entre elementos configuracionais. Neste sentido, para aguçar um significado, o contraste pode torná-lo mais importante e mais dinâmico, contudo, o uso demasiado de cores e dimensões contrastantes em diferentes elementos tende a dramatizar a importância de vários significados. Nessa observação encontra-se o significado essencial da palavra contraste: ressaltar um elemento contra outro ou, como observado, notar várias informações que concorrem visualmente entre si. (DONDIS: 2003, p. 119).

A intenção do lugar ordenado citada nas análises é a de fornecer ao pedestre a sensação de segurança durante seu exercício de movimento natural na cidade. Segurança relacionada não só à não violência, mas também à certeza que os

---

<sup>37</sup> O projeto Orla removeu os antigos chuveiros, inutilizados e com tecnologias ultrapassadas, do calçadão.

elementos que formam o conjunto de uma cidade pertencem a ela e não a qualquer uma. Assim como, costumamos almejar a sensação de ter uma casa própria, composta por móveis e objetos de decoração que dialoguem da forma mais harmônica entre si, e que, da mesma forma, carreguem significados da história e da personalidade de seus habitantes.

Trata-se de uma ordem que, apesar de ser, predominantemente, configuracional carrega um elenco de relações e inter-relações de significados e associações. Por isso, influencia no sentimento de identificação que faz com que as pessoas se refiram àquela cidade como àquela cidade, e, esta cidade como a minha cidade.

Os **mobiliários urbanos** ajudam a compor a paisagem e a imagem das cidades na prestação de serviços mais interativos, estabelecendo uma relação entre o usuário e o mundo a sua volta, tornando a cidade ou o bairro mais legível, com seus marcos facilmente identificáveis e agrupados num modelo geral, sem o medo decorrente da desorientação, criada pela situação de excitação e desconhecimento.

O estudo do meio urbano, considerando a categoria do movimento, desdobradas de acordo com os conceitos básicos mencionados de Lynch, Cullen e Internacional Situacionista enfatiza a noção da importância de se experimentar a cidade. Assim como, dos elementos urbanos responsáveis por tal experiência, uma vez que apenas o fato de haver mobiliário, por exemplo, associa-se à existência de sinais permanentes de convivência e inter-relação do homem e seu meio, ocupação que confere à cidade um caráter mais humano e diverso.

A hipótese de valorizar a mudança de escala da análise do ambiente urbano se fundamenta no conceito de que o papel primordial do arquiteto contemporâneo estrutura sua base na vida cotidiana, na construção de imagens e na exploração de ambiências. Suposição que não invalida o pensamento da vida cotidiana como espaço e intervenções, ainda que minúsculas, como a construção de uma situação. Segundo Cullen,

Um número excessivo de arquitetos tem andado demasiado ocupado, com os projetos de grande escala – planos diretores, planos nacionais, planos cósmicos, etc. - excluindo muitas vezes os interesses de âmbito local e particular. Em consequência disto, o arquiteto começou a perder a capacidade de ver diretamente (as coisas) pois apenas (as) vê mentalmente.

Para a arquitetura, essa hipótese talvez cause certo estranhamento, signifique o afastamento da obsessão pela grandiloquência, porém, quiçá, estabeleça um novo diálogo com o usuário. Um novo foco cujo objetivo visa à mudança da paisagem urbana, permitindo o reconhecimento do espaço e a composição de imagens que atribuam significados e identidade, estimulando assim, a construção espontânea de situações.

A presunção que defende a leitura e compreensão dos elementos que compõem e identificam as partes da cidade para a estruturação do todo, por meio da observação em escala humana, pode ser atribuída a esta mudança de escala que insere a visão pontual da produção do designer associada em equilíbrio à visão da macroespacial de trabalho do arquiteto. Neste sentido, metodologias de ambas as áreas de conhecimento são entrelaçadas, com foco em um objetivo comum: satisfação do usuário/observador comum, ou no caso desta pesquisa, o pedestre.

Dessa forma, tanto a hipótese de experimentação da cidade simulando as atividades cotidianas do pedestre como ferramenta primordial de análise da cidade, quanto a atuação multidisciplinar, focada neste trabalho a partir das mútuas contribuições das tarefas do designer e do arquiteto, como artifício para soluções projetuais mais adequadas são ratificadas e tidas como complementares.

Nesse sentido, para Chacel, paisagista do Rio Cidade, uma das razões do sucesso do projeto do Leblon foi a formação da equipe: “discutimos a arquitetura, o design e o paisagismo, cada um sabendo a sua área de atuação e seus limites, mas onde cada um também tinha que conhecer a área de atuação do outro”. Por isso, talvez, esta mesma razão tenha contribuído, a partir da construção unilateral da paisagem urbana, na Orla da Praia de Boa Viagem, para o desordenamento visual identificado na Análise do Estudo de Caso.

Para a entrevistada, coordenadora do Rio Cidade, Olga Campista, “o urbanismo não se faz sozinho. Eu acho que o design tem um caráter fundamental, que é dar a qualificação das áreas públicas (...) o espaço público, hoje, ele tem que ter um atrativo. E um bom design é um bom atrativo”.

Uma série de conceitos vem sendo constantemente citada em trabalhos no âmbito da morfologia urbana, que juntos têm como objetivo um ambiente público e rico em oportunidades, através da maximização das escolhas contidas nele. Embora tais idéias não sejam conclusivas, são peças-chave na produção dos espaços democráticos e precisam estar presentes desde os processos de planejamento, revitalização e inclusão dos espaços públicos nas cidades; resumem-se em:

- Permeabilidade: é um dos conceitos responsáveis pela vitalidade do ambiente construído e é representado pela capacidade que um espaço urbano tem de oferecer as pessoas escolhas de caminhos através dele e para outros pontos da cidade. A permeabilidade deve estar presente tanto fisicamente quanto visualmente e depende da forma que o espaço é organizado.
- Legibilidade: é uma característica visual importante; ela existe quando a cidade ou parte dela é facilmente reconhecida e organizada em um padrão coerente para seus habitantes. Uma cidade legível seria aquela onde todas suas regiões fossem facilmente identificadas, agrupadas e compreendidas.
- Integração: é a mais importante variável espacial responsável pela articulação entre espaços. Está relacionada ao movimento, neste sentido, o maior movimento de pessoas ocorre nos espaços mais integrados. Para a sintaxe espacial define um sistema de noção de rotas topologicamente mais curtas e caminhos mais lógicos para se trafegar entre um local e outro.

Além disso, a análise desenvolvida permitiu ressaltar conceitos que englobam os parâmetros, desdobrados empiricamente nos capítulos 3 e 4, tais como: a análise visual da paisagem e dos mobiliários urbanos existentes, a orientação da forma, a proporção e a temporalidade. Todos os subsídios de projeto citados aproximam de maneira mais sistemática a forma urbana do local de intervenção da forma do produto a ser projetada para o espaço. E, por fim, destaca-se o parâmetro que desencadeou a hipótese do problema desta pesquisa: a experimentação da cidade, a importância de enxergar a cidade como seus habitantes a enxergam.

A análise visual e metodológica dos estudos de caso deste trabalho pretende contribuir para a configuração e o reordenamento de novos espaços com foco no projeto de famílias de mobiliários urbanos, e facilitar a compreensão de um diálogo estabelecido por uma linguagem que utiliza formas, todas interdependentes entre si e dos demais fatores envolvidos no contexto. Neste sentido, a articulação de métodos e disciplinas permitiu indicar parâmetros mais direcionados à orientação do design de produtos urbanos. Este conjunto de parâmetros foi construído com base nos principais elementos entendidos como os causadores da desordem visual na praia de Boa Viagem ou da ordem visual no Leblon, indicados tanto pela análise empírica da pesquisa (capítulos 3 e 4) quanto pelas entrevistas (anexo).

## **5.1 Parâmetros para projeto de mobiliário urbano**

### **1- A história do lugar:**

A compreensão da forma de uma cidade depende do conhecimento da história daquela sociedade, não se trata apenas da análise do lugar, como também do seu povo e como eles sobreviviam e sobrevivem. A história se relaciona com o espaço através da forma, que é mutável, a partir das mudanças ocorridas no transcorrer do tempo (ver páginas 64 e 65 do capítulo 2).

Com relação ao projeto do Leblon, Chacel afirma que “Nós levamos muito em conta que nós estamos trabalhando um bairro com uma história muito acentuada. E que

nós poderíamos tentar uma contemporaneidade na nossa solução, respeitando a ambiência daquele bairro”.



Figura 120: Quiosque de flores com anuncio publicitário, França.

## 2- Manutenção:

A manutenção foi, sem dúvida, um dos grandes itens que limitaram o projeto dos mobiliários urbanos. Todo produto possui um tempo de vida útil, e para se manter útil, enquanto vivo, precisa de manutenção. Uma luminária, por exemplo, necessita da troca periódica de sua lâmpada. Da mesma forma, nenhum produto por ser projetado totalmente imune ao vandalismo.

Segundo Jairo Filho, da Colméia Arquitetura e Engenharia: “na verdade, a gente trabalha com o poder público e eles não fazem manutenção, eles só fazem substituir o equipamento, mas não fazem manutenção, esse conceito nem existe. Então, você não pode caprichar muito nos detalhes, por isso, a gente trabalha numa dimensão muito restrita”.

Além da possibilidade dos recursos tecnológicos existentes reverterem este quadro, uma solução para esse problema é o trabalho em parceria, do poder público com o setor privado. Em outros países, muitos mobiliários dispõem de publicidade e, por isso, são mantidos por grandes empresas que se divulgam nas ruas (figura 120). Esta parceria pode ser ampliada e envolver a manutenção não só do mobiliário com a publicidade, mas também da área em que ele se insere, incluindo outros elementos urbanos daquele trecho. Além da mídia exterior, empresas privadas -

tais como *shoppings*, supermercados e lojas - implantadas nos espaços de intervenção, podem adotar uma área pública para manter o espaço e seus elementos urbanos propostos pela prefeitura.

Para o designer Guto Indio da Costa, “o bom mobiliário, além das questões funcionais, estéticas, estruturais e tal, ele tem que vir acompanhado de uma solução financeira autossustentável. Eu acho que ele tem que se justificar e se manter por si só, não é?”.

### **3- Adição de mais de uma função numa mesma estrutura:**

Agregando-se várias funções numa só estrutura de mobiliário, evita o excesso de elementos visuais e, com isso, a desordem visual. Este recurso já é bastante utilizado no processo de design para o mercado, uma vez que torna o produto mais atrativo e funcional. Esta relação é estabelecida entre a Orla de Boa Viagem e a Avenida Ataulfo de Paiva, no Leblon nas páginas 132 e 142 do capítulo 4.

### **4- Acessibilidade:**

Acessibilidade no urbanismo significa proporcionar aos cidadãos a possibilidade e condição de uso com "segurança e autonomia" do espaço público, incluindo os mobiliários urbanos, as vias de circulação e os transportes coletivos. O Design Universal é o design de produtos e de ambientes para serem usados por todas as pessoas, na maior extensão possível, sem a necessidade de adaptação ou design especializado. É também conhecido, na Europa, como Design para Todos (Design for All). Seus princípios incluem a facilidade de uso e entendimento do design, assim como a minimização de riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais.

Esse parâmetro está intimamente ligado ao parâmetro anterior, uma vez que esses conceitos, no ambiente urbano, não significam apenas permitir que pessoas com mobilidade reduzida exerçam suas atividades. Mas tornar fácil o uso da cidade para

seus cidadãos, permitindo maior espaço de circulação e, com isso, diminuindo o número de obstáculos nas calçadas.

Com relação aos deficientes visuais, por exemplo, Ângela Carneiro afirma que “tem que usar a sinalização tátil, mas no mínimo. Temos que explorar a comunicação natural e só quando precisar, realmente, aplicar um piso tátil. Mas as pessoas usam em demasia, para mostrar que usam. (...) Na realidade essa palavra acessibilidade só vai ser considerada quando não for mais um item isolado, tem que ser inserida no projeto”.



Figura 121: Avenida Ataulfo de Paiva, Leblon - RJ. Adição de várias funções nas estruturas de mobiliários urbanos, reduzindo a quantidade de barreiras físicas e visuais na calçada e configuração diferenciada para vagas de carro para pessoas com dificuldades de mobilidade.

### 5- Produção:

Os mobiliários urbanos são produtos, assim como os comercializados, submetidos às limitações produtivas e à escala industrial. Isso não significa, por exemplo, que todas as torres de iluminação de uma cidade devem ser obrigatoriamente idênticas. Como demonstrado na página 132, a mesma estrutura industrial e modular das torres do Projeto de Guto Indio da Costa para o projeto do Leblon funcionam também como mobiliários de sinalização, telefone público e abrigo de ônibus.



Figura 122: Em Recife, na Rua Ernesto de Paula Santos, Boa Viagem, por exemplo, os abrigos de ônibus foram projetados e implantados de forma que prejudicam a circulação dos pedestres na calçada.

Por fim, esta pesquisa propõe a relação entre duas áreas de conhecimento o design e o urbanismo e um resultado disto que se refere à combinação de princípios metodológicos que poderão ser aplicados ao desenvolvimento de produtos industrializados que levam em consideração características peculiares aos mobiliários urbanos de acordo com um contexto e ambiente determinado, o design de cidade. Este primeiro resultado estimula o aprofundamento de outros que amplifiquem as atuações profissionais em prol de uma cidade mais diversa e acessível.

## REFERÊNCIAS

### Referências Bibliográficas

ABRAHÃO, Sérgio Luiz. **Espaço Público do urbano ao político**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.

AKAMINE, Rogério: **Avenida Central Paulistana Procedimentos de Desenho Urbano**. São Paulo, 1998, 190p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1998.

ALEXANDER, Christopher. Et al. **A Pattern Language**. Oxford. Univesity Press. 1977.

Arquitetura da paisagem. **Mobiliário Urbano**. Instituto Monsa de Ediciones. Barcelona, 2007.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo. Martins Fontes. 1995.

\_\_\_\_\_. *Projeto e Destino*. São Paulo: Editora Ática, 2000.

ARNHEIM, Rudolf. **A Dinâmica da Forma Arquitectónica**. Lisboa. Presença. 1988.

AYMONINO C. **Orígenes y desarrollo de La ciudad moderna**. Editorial Gustavo Gili S.A., 1972.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9284: equipamento urbano - classificação**, 1986.

\_\_\_\_\_. **NBR 9283: mobiliário urbano – classificação**, 1986.

BARDI, Pietro Maria. Design. In: **O Design no Brasil História e Realidade**. São Paulo. Masp/Sesc. 1982, p. 12.

BENÉVOLO, Leonardo. **Diseño de La ciudad**. La descripción del ambiente. Editorial Gustavo Gili, México D.F. 1978.

Benjamin, Walter. **Paris, capital do século XIX**. In: Espaço & Debates n.11, IV, 1984.

**BERMAN, Marshall.** “Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade”. São Paulo, Companhia das Letras, 2007.

BONSIEPE, Gui. **Teoría y Práctica Del Diseño Industrial.** Barcelona. Gustavo Gili. 1978.

BRANCAGLION, Ricardo Luiz. **Equipamentos Urbanos, Design e Identidade Sócio-cultural: Análise e Proposta para a Cidade do Núcleo Bandeirante no DF.** Brasília, 2006, 86p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 2006.

BRANDÃO NETO, José de Souza. **The Role of Urban Design in Strategic Planning the Case of Rio de Janeiro.** Tese de doutorado. London. Architectural Association School of Architecture Graduate School. Maio. 2004.

\_\_\_\_\_. **O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo.** Texto especial n<sup>o</sup> 131. [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br). Junho de 2002.

BRANDÃO NETO, José de Souza; DANTAS, Ney Brito (Org.). **Porto Para Sempre: Estratégias de Desenho Urbano.** 1 ed. Recife: Companhia Editora de Pernambuco - CEPE, 2008

BURNHAM, Daniel, Bennett, Edward. **Plan of Chicago.** Chicago: Thi Commercial Club, 1909.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo.** São Paulo: EDUSP, 2000.

CAMPOS, Maria Beatriz de A. **All that meets the eye: Overlapping isovists as a tool for understanding preferable location of static people in public squares.** Space Syntax Second International Symposium. Brasília, 1999.

\_\_\_\_\_. **Strategic Spaces: Patterns of Use in Public Squares of the City of London.** Space Syntax Second International Symposium. Londres, 1997.

Campos, M. Beatriz e Golka, Theresa. **Public spaces revisited: a study of the relationship between patterns of stationary activity and visual fields.** Space Syntax Limited, UK, 2004.

CARDOSO, Rafael. **Uma introdução à história do design.** 2ª ed. São Paulo: Edgard Blücher, 2004.

CERDÁ, Ildelfons. **The Five bases of the General Theory os Urbanization.** Edited by Arutor Soria y Puig. Madrid: Electa, 1999.

CHASE, John; CRAWFORD, Margaret; KALISKI, John (Ed.). **Everyday urbanism.** New York: Monacelli, 1999. 173 p. ISBN 1-885254-84-4.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** Editora Perspectiva, São Paulo, 1965.

\_\_\_\_\_. **A regra e o modelo.** Editora Perspectiva, São Paulo, 1980.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana.** Lisboa. Edições 70. 1983.

DONDIS, Donis. **A Sintaxe da Linguagem Visual.** São Paulo: Martins Fontes, 1996 .

DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo.** Rio de Janeiro, Contraponto, 1997.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento.** Rio de Janeiro. PINI. 1990.

FERRARA, Lucrécia d'Alessio. **Os Significados Urbanos.** São Paulo. EDUSP/FAPESP. 2000.

\_\_\_\_\_. **Design em Espaços.** São Paulo. Rosari. 2002.

\_\_\_\_\_. **Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental.** 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

EYCK, Aldo Van. **Steps toward a configurative discipline (1962)** IN: Joan Ockman (org.) *Architecture Culture 1943-1968.* New York: Rizzoli, 1993.

FONTOURA, Ives. **Design, Fator de Configuração do Entorno.** Rio de Janeiro. Anais P&D. 1998.

FORTY, Adran. **Objetos de Desejo. Design e sociedade desde 1750.** São Paulo: Cosac Naify, 2007.

FREITAS, Ruskin. **Entre Mitos e Limites. As Possibilidades do Adensamento Construtivo Face à Qualidade de Vida no Ambiente Urbano.** Editora Universitária UFPE, Recife, 2008.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução.** Campinas: Papirus, 1994.

GUEDES, João Batista. **Design no Urbano. Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano.** Tese de Doutorado. Recife, novembro de 2005.

GRANATA, Ricardo. **Leituras do espaço urbano: re-presentações da cidade de São Paulo.** São Paulo, 2004, 127 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2004.

GRUNOW, Evelise. **Indio da Costa.** 1. ed. – Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2008. p. 8.

HALL, Edward. **A Dimensão oculta.** São Paulo: Martins Fontes, 2005.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã.** São Paulo: Perspectiva, 1988.

HILLIER, B. **Against enclosure.** In N. Teymur, T. Markus, & T. Wooley (Eds.), **Rehumanizing Housing.** London: Butterworth, 1988.

\_\_\_\_\_. **The Nature of the Artificial: the Contingent and the Necessary in Spatial Form in Architecture.** Geoforn, 1985.

\_\_\_\_\_. **Space is the Machine.** Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

HILLIER, B, A Penn, *et al* **'Natural Movement: configuration and attraction in urban pedestrian movement'** Environment and Planning B: Planning and Design, 1993.

HILLIER, B. and HANSON, J. **The Social Logic of Space,** Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção.** Brasília: Editora UNB, 2002.

\_\_\_\_\_. **Arquitetura & Urbanidade.** São Paulo: Pro-Editores, 2004.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de Amanhã**. SP: Hucitec, 1996.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo. Martins fontes. 2001.

JAQUES, Paola Berenstein. **Internacional Situacionista: Apologia da Deriva: Escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A Apreensão da Forma Urbana**. Brasília. Ed. UNB. 1996.

KOOLHAAS, Rem. **Delirious New York: A Retroactive manifesto for Manhattan (1978)**. NY: The Monacelli Press, 1994.

KOSTOF, Spiro. **The city shaped: urban patterns and meaning through history**. Boston: Bulfinch, 1991.

\_\_\_\_\_. **The city assembled: the elements of urban form through history**. Boston: Bulfinch, 1992.

KRAUEL, Jacobo. **Elementos Urbanos 1**. Links. Barcelona, 2007.

KRAUEL, Jacobo. **Elementos Urbanos 2**. Links. Barcelona, 2007.

LOUREIRO, C., AMORIM, L. **O mascate, o juiz, o bispo e os outros: sôbre a gênese morfológica do Recife**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Recife, 2000.

LEACH, Neil. **A Anestésica da Arquitetura**. Antígona, 1999.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. Ed: Martins Fontes, São Paulo, 1992.

\_\_\_\_\_. **Carta de Atenas**. SP: Hucitec, 1991.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo. Martins Fontes. 1982.

\_\_\_\_\_. **Good city form**. Cambridge: The MIT Press, 1981.

\_\_\_\_\_. **De que Tiempo es este Lugar? Para una Nueva Definición del Ambiente**.

LOBACH, Berndt. **Design Industrial - Bases para a configuração de produtos industriais**. São Paulo: Editora Edgard Blucher, 2001.

LOUREIRO, C., AMORIM, L. **'O mascate, o juiz, o bispo e os outros: sôbre a gênese morfológica do Recife'** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Recife, 2000.

MASCARÓ, Juan Luis (org.), **Infra-estrutura da Paisagem**. Porto Alegre, RS, Masquatro Editora, 2008.

MEDEIROS, Valério A. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. Tese de Doutorado. Brasília, UNB, 2006.

MONTENEGRO, Glielson Nepomuceno. **A produção do mobiliário urbano em espaço públicos. O Desenho do Mobiliário Urbano nos Projetos de Reordenamento das Orlas do Rio Grande do Norte**. Natal, 2005, 192p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2005.

MOREIRA, Fernando Diniz. **Le Corbusier na terra das serpentes gigantes: sobre projeto moderno e paisagem**. In Seminário Paisagem e História: Burle-Marx e Jardins no Norte e Nordeste, Recife, 2007.

MOURTHÉ, Claudia Rocha. **Mobiliário Urbano**. Rio de Janeiro. 2AB. 1998.

\_\_\_\_\_. **Análise Comparativa de Telefones Públicos em Belo Horizonte, Curitiba e Salvador**. In: Anais P&D Design'98. Rio de Janeiro. PUC. 1998.

\_\_\_\_\_. **Mobiliário Urbano no pelourinho**. In Designe agosto 99. Rio de Janeiro. IAV. 1999.

MUNARI, Bruno. **Design e Comunicação Visual: contribuição para uma metodologia didática**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

\_\_\_\_\_. **Das coisas nascem coisas**. São Paulo: *Martins Fontes*, 1998.

WONG, Wucius. **Princípios de forma e desenho**. São Paulo : Martins Fontes, 1998.

NASCIMENTO, Cristiano F. **Até os limites do tipo: Emergência, adequação e permanência das propriedades sócio-espaciais dos edifícios de re-formação.** Recife, 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano), Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

NIEMEYER, Oscar. **A forma da arquitetura.** Rio de Janeiro: Revan, 2005, 4ª edição.

Olsen, Donald. **The City as a Work of Art: London, Paris and Vienna.** New Haven: Yale University Press, 1986.

PATETTA, Luciano. **História de la arquitetura (Antologia Critica).** Celeste Ediciones S.A., Madrid, 1997.

PEPONIS, J. **Space, culture and urban design in late modernism and after,** Ekistics, 1989.

PIGNATARI, Décio. **Semiótica da arte e da arquitetura.** 3ª edição, Coitia, SP: Ateliê Editorial, 2004.

Prefeitura do Recife. **As Praças que a gente quer.** Manual de procedimentos para intervenção em praças. Secretaria de Planejamento. Diretoria de Urbanismo. Recife, 2002.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro.** Secretaria Municipal de Urbanismo, Superintendência de Projetos. 1996.

RAPOPORT, Amos. **Aspectos Humanos de la Forma Urbana.** Barcelona. Gustavo Gili. 1978.

RIGATTI, Décio. **Do Espaço Projetado ao Espaço Vivido. Modelos de morfologia urbana no conjunto Rubem Berta.** Tese de doutorado FAU/USP. São Paulo 1997.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade.** Edições Cosmo, Lisboa, 1977.

RYKWERT, Joseph. **A Sedução do Lugar.** A História e o Futuro da Cidade. São Paulo. Martins Fontes. 2004.

SÁ CARNEIRO, Ana Rita ; MESQUITA, Liana de Barros. **Espaços Livres do Recife**. Recife. UFPE. 2000.

SADLER Simon. **The Situacionist City**. Cambridge: The MIT Press, 1998.

SANTOS, Carlos Nelson F. "Preservar não é tombar, renovar não é pôr tudo abaixo".

*Schorske, Carl, E. Viena Fin-de-Siècle. São Paulo:Cia das Letras, 1988.*

VOLKER, Welter, **Biopolis: Patrick Geddes and the City of Life**. Cambridge, MA: MIT Press, 2002.

SADLER, Simon. **The Situcionist City**. Cambridge: The MIT Press, 1998.

SECCHI, Bernardo. **A primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SERRA, Josep Ma. **Elementos Urbanos: mobiliário y microarquitectura**. GG. Barcelona, 1996.

SITTE, Camilo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. Editora Ática, São Paulo, 1992.

SOUZA, Pedro Luiz de. **Notas para uma história do design**. Rio de Janeiro: Ed. 2ab, 1998.

**Subsídios para um projeto de gestão** / Brasília: MMA e MPO, 2004. (Projeto Orla).  
104 p.

TRIEB, Michael e SCHIMIDT, Alexander. **Erhaltieng und Gestaltung de Ortsbildes**. Stuttgart: Kohlhamer, 1985.

TYRWITT, Jacqueline, Sert, Jose Luis, Rogers, Ernesto Nathan (editors). **CIAM 8: The Heart of the City**. London: Lund Humphries, 1952.

VARGAS, Heliana Comin. **O Espaço Terciário, O Lugar a Arquitetura e a Imagem do Comércio**. São Paulo. SENAC. 2001.

VENTURI, Robert / BROWN, Denise Scott / IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo. Cosac & Naify. 2003.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

Wiebenson, Dora. **TONY GARNIER: The Cite Industrielle**. New York, Braziller, 1969.

WILSON, William. **The City Beautiful Movement**. Baltimore/London: John Hopkins Press, 1989.

ZEVI Bruno. Erich Mendelsohn Expressionista, in **Arquitetura e Judaísmo: Mendelsohn**, org. Anat Falbel. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.

\_\_\_\_\_. **A Linguagem Moderna da Arquitetura**. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1984.

#### Referências das Imagens:

Figura 01: **Subsídios para um projeto de gestão** / Brasília: MMA e MPO, 2004. (Projeto Orla).

Figura 05: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br)

Figura 06: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br)

Figura 08: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br)

Figura 09: LOBACH, Berndt. **Design Industrial - Bases para a configuração de produtos industriais**. São Paulo: Editora Edgard Blucher, 2001, p.17.

Figura 10: Ermakoff, George. **Augusto Malta e o Rio de Janeiro. 1903 – 1936**. Casa Editorial. 2009. Rio de Janeiro, RJ.

Figura 11: Ermakoff, George. **Augusto Malta e o Rio de Janeiro. 1903 – 1936**. Casa Editorial. 2009. Rio de Janeiro, RJ.

Figura 14: <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2009/08/30/passarela-do-obelisco-de-ipanema-esta-sendo-demolida-neste-domingo-767387305.asp>

Figura 16: Salvador shopping.

<http://herdeirodocaos.wordpress.com/2007/08/12/salvador-shopping-a-arquitetura-da-nudez/>

Figura 17: Foto 1: a autora. Foto 2: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 21: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br)

Figura 23: **Ian Nairn e o manifesto Subtopia**. Lorenza Pavesi. Disponível em:

[http://www.risco.eesc.usp.br/Risco5-pdf/ref\\_4\\_risco5.pdf](http://www.risco.eesc.usp.br/Risco5-pdf/ref_4_risco5.pdf). Acessado em: novembro de 2008.

Figura 24: LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo. Martins Fontes. 1982. P. 22 e 23.

Figura 25: CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Lisboa. Edições 70. 1983. P. 21.

Figura 26: SADLER Simon. **The Situacionist City**. Cambridge: The MIT Press, 1998. P. 19.

Figura 28: **Subsídios para um projeto de gestão** / Brasília: MMA e MPO, 2004. (Projeto Orla).

Figura 29: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 57: Arquiteto Bruno Barreto.

Figura 66: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br) .

Figura 84: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 86: Projeto de quiosque proposto para a Orla de Boa Viagem, desenvolvida pela equipe da Colméia Arquitetura e Engenharia, cedido pelo arquiteto Bruno Barreto.

Figura 93: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 94: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br) .

Figura 95: João Batista Guedes.

Figura 96: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 109: <http://www.arcoweb.com.br/arquitetura/urbanismo-anos-90-24-01-2001.html>.

Figuras 110 e 111: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 117: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

Figura 120: [www.flickr.com.br](http://www.flickr.com.br).

As demais figuras foram produzidas pela autora, Ana Carolina Barbosa.