

1. Introdução

A questão da pobreza, do déficit habitacional e o anseio de ver resolvido o crescimento informal e excludente de nossa cidade motivaram a escolha deste tema, cuja maior dificuldade foi precisar o foco e o recorte da investigação a ser feita..

Em uma de minhas primeiras experiências profissionais, como estagiário do Iplan-Rio, órgão municipal voltado para o planejamento urbano e a centralização de dados sobre a cidade, tive a oportunidade de ilustrar uma cartilha voltada para a população do Morro do Alemão e do Jacarezinho, explicando sobre projetos de melhorias que estavam sendo desenvolvidos ali, para serem executados pelos próprios moradores em regime de mutirão..

Àquela época, em 1982, não era permitida a atuação direta da prefeitura em obras de melhorias nas áreas informais, a não ser por problemas de segurança, por se tratar de construções ilegais. A solução para este problema foi posteriormente solucionado com a criação das AEIS – Áreas de Especial Interesse Social, delimitadas pela prefeitura, onde através de legislação específica possibilitou-se a legalização de construções em desacordo com o código de obras vigente no restante da cidade., desde que não se tratasse de terrenos particulares invadidos ou áreas de risco.

De lá para cá a prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro vem investindo maciçamente em programas de urbanização de favelas, ao invés de seguir as antigas propostas de erradicação que “demandavam um altíssimo custo social, rompendo relações socioeconômicas, familiares e de amizade” (Conde, 2004, p.52). Integrar

estas áreas ao conjunto da cidade é hoje uma meta expressa no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro.

Esta dissertação parte da premissa de que a comunicação voltada para a orientação no espaço urbano é fundamental para viabilizar aos cidadãos o trânsito autônomo entre os diferentes espaços da cidade. Seu propósito inicial foi estudar como os projetos de melhoria urbana, até aqui implantados nas AEIS, tratam a comunicação de orientação desses espaços, seja para seu acesso quanto para sua orientação interna.

A principal questão era se deveriam ser tratado como no restante da cidade, ou se, em virtude das características morfológicas diferente nas favelas, mais adensadas e orgânicas, deveriam sofrer adaptações.



Figura 7.1 - Cartilha para divulgação do projeto junto às comunidades do morro do Alemão e do Jacarezinho desenhadas pelo autor desta dissertação, enquanto estagiário do Iplan-Rio.

A medida em que seguia as etapas básicas de uma pesquisa científica em busca das informações - observações preliminares, formulação do problema, fundamentação teórica, amostragem, instrumentos, coleta de dados, organização dos dados, análise, inferências e conclusões (GRESSLER, 2004, p.44) – o foco do trabalho sofreu adaptações e modificações, como sinteticamente descrito a seguir:

Observações preliminares

O Favela-Bairro não foi a primeira experiência da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro a levar em conta o que foi construído pelos moradores para então propor melhorias estruturais, mas foi o de maior repercussão e abrangência. Ele teve início na SMH (Secretaria Municipal de Habitação), através de projetos selecionados por concurso público em 1994.

Por esta razão, esta pesquisa teve início com visitas à SMH e ao IPP (Instituto Pereira Passos), duas instituições municipais que surgiram para dar prosseguimento e aprofundar os estudos urbanos iniciados no Iplan-Rio, que passou a ter, a partir de suas criações, a missão específica de prestar serviços de informação de dados sobre a cidade. Os primeiros levantamentos foram facilitados por profissionais que eu conhecia desde minha época de estágio e que migraram para estes dois órgãos públicos.

As primeiras entrevistas e leituras logo indicaram a ausência de diretrizes específicas para a implantação de um projeto de comunicação visual para orientação nos espaços atendidos pelo Favela-Bairro, o que foi confirmado em etapa mais avançada da pesquisa, por uma entrevista que tive a felicidade de fazer com Sérgio Magalhães (2007), Secretário Municipal de Habitação em 1994, ano do surgimento da SMH e do concurso público para o lançamento do Programa de urbanização Favela-Bairro. Como a intenção é a integração com o restante da cidade, Magalhães não vê razão para diferenciações na forma de orientar qualquer espaço da cidade, inclusive os de origem informal.

Analisando posteriormente este comentário, me dei conta de que, comunicação para orientação no espaço urbano, remete à maioria das pessoas ao sistema de sinalização viária, com suas placas, simbologias e códigos. No entanto, os nomes de ruas e a numeração das construções, também são comunicações indispensáveis para a viabilização do deslocamento de um ponto a outro na cidade, e estas comunicações visuais possuem maior liberdade formal.

Outra percepção importante a ser ressaltada para este trabalho é a de “orientação no espaço urbano” pode ser de direção, de regulamentação ou educativa (voltada para

o comportamento no espaço público). Todas estão presentes no espaço urbano, seja fazendo parte do sistema viário de sinalização, seja fora dele, em mobiliários urbanos para comunicação e outdoors, orientando de alguma forma o cidadão que o utiliza.

Em um dado momento do trabalho ficou evidente que o objeto de estudo deveria ser uma área de grandes proporções. A SMH desenvolve o Programa “Grandes Favelas”, voltado para áreas de origem informal de maiores proporções. Durante um longo período de indefinição do lugar a ser estudado, coletava dados ligados ao universo da sinalização e dos espaços informais sem saber ao certo o que fazer com eles.

Na visão de Thiollent (2004), raciocínios imprecisos no processo de busca de uma pesquisa são válidos, e não desmerecem o seu valor científico, o que me confortava até certo ponto:

A pesquisa não perde a sua legitimidade científica pelo fato dela estar em condições de incorporar raciocínios imprecisos, dialógicos ou argumentativos acerca de problemas relevantes (THIOLLENT, 2004, p.28).

Nesta fase, fiz levantamentos iconográficos da sinalização viária nas principais vias de acesso da zona oeste, sul e norte, ao mesmo tempo em que desenvolvia pesquisa bibliográfica sobre favelas, momento em que alterei significativamente minha ótica sobre elas, através de autores como Mike Davis, Licia Valladares, Paola Berenstein, Andreilino Campos, Marcelo Burgos e Jailson de Souza; este último, diretor do Observatório de Favelas, organização não governamental situada na Maré, que veio a ser a minha porta de entrada para meu novo objeto de estudo. Cinco comunidade do complexo: Parque Maré, Nova Holanda, Baixa do Sapateiro, Nova Maré e Morro do Timbau.

Tive a oportunidade de entrevistar Jailson e de ser apresentado à sua equipe de profissionais, dentre eles os fotógrafos Bira Carvalho, Ratão Diniz e Naldo, autores das fotografias tiradas dentro da Maré, especialmente para este trabalho.

Uma terceira frente vertente foi a pesquisa bibliográfica sobre sinalização. Por intermédio de Edna Cunha Lima tomei contato com o autor Joan Costa que entre outras importante informações sobre o universo da sinalização, chamava a atenção,

em 1987 para a ausência de estudos sobre as características da comunicação emitida por sistemas de sinalização, o que ajudou na formulação de meu problema.

Formulação do problema

A partir da escolha das cinco comunidades do Complexo da Maré como objeto de estudo, e pela opção de uma abordagem que enfocasse a mensagem da comunicação usada para “a orientação nos espaços de origem informal da cidade”, a formulação do problema partiu da premissa de que a comunicação visual, como viabilizadora da mobilidade urbana, é um importante componente na promoção da integração entre as áreas informais e as áreas formais da cidade.

O sistema de sinalização viária está direcionado aos motoristas de transportes coletivos e particulares, responsáveis pela grande maioria dos deslocamentos no dia-a-dia das metrópoles. Por esta razão, boa parte da pesquisa foi dedicada a compreender o teor e a abrangência de sua comunicação.

No decorrer da pesquisa, no entanto, ficou claro que a importância dos veículos motorizados nos deslocamentos dos espaços de origem informal diminui em função do adensamento e organicidade de sua malha urbana. Carros e ônibus não têm acesso a muitas vielas; a motocicleta é o veículo motorizado de maior penetração. Usa-se muito a bicicleta ou a caminhada para os deslocamentos mais frequentes.

Alem de alertar para a necessidade de adequar a mensagem à velocidade com que seus receptores a recebem, esta percepção chamou a atenção para a pouca importância dada à sinalização para orientação direcional dos pedestres e ciclistas na Cidade do Rio de Janeiro, a não ser quando estes cruzam os caminhos dos veículos motorizados.

O acima exposto constrói as formulações das questões aqui colocadas:

- ao ser implantada nos espaços de origem informal, a comunicação visual para orientação no espaço urbano deve sofrer adaptações de mensagem e formato, em função de uma realidade morfológica, sociológica e cultural diferente.?

A terceira questão refere-se a amplitude dessa comunicação. Nos logradouros públicos da Cidade do Rio de Janeiro, as orientações do sistema de sinalização viário, estão acompanhadas de mensagens subjetivas da prefeitura, muitas vezes com teor educacional, orientando sobre o uso do espaço público e o respeito com a coisa pública:

- com que abrangência deve ser pensada a mensagem da “comunicação visual para orientação nos espaços de origem informal da cidade” para favorecer a percepção da população local, de suas ações naquele lugar?

Fundamentação teórica

Toda comunicação possui um emissor que envia uma mensagem a um receptor. Uma característica da comunicação para orientação no espaço urbano é seu vínculo imediato com o contexto, no caso, os lugares de origem informal, comparados, em uma oposição simplificada, aos lugares formais no restante da cidade.

Como morador da cidade formal, meu olho para os espaços informais da cidade com estranhamento. Desconheço seus códigos. Este pareceu ser também o olhar da CET-RIO – Central de Engenharia do Tráfego, empresa ligada à SMTR – Secretaria Municipal de Transporte e do IPP – Instituto Pereira Passos, ligado à SMU – Secretaria Municipal de Urbanismo, agentes municipais responsáveis pela comunicação de orientação nos logradouros públicos da cidade. Estas duas instituições públicas são as emissores da comunicação de orientação no espaço urbano formal. Junto com a SMH – Secretaria Municipal do Habitat, foram importantes na fundamentação teórica deste trabalho.

As pesquisas sobre o bairro Maré foram feitas junto aos agentes oficiais de urbanismo e a instituições de pesquisas da Maré, especialmente o CEASM – Centro de Estudos e Ações Solidárias da Maré, e o Observatório de Favelas;

Amostragem

Dentro do Complexo da Maré, foram escolhidas cinco, das dezesseis comunidades existentes, todas com suas peculiaridades topológicas, sociais e culturais.

A comunidade Parque Maré foi a primeira região a ser visitada. É nela que se localiza o Observatório de Favelas. Situado próximo à av. Brasil, foi a porta de entrada na Maré para este trabalho. A contígua Nova Holanda é onde se encontra uma das sedes do CEASM, importante fonte de dados e de projetos ligados à educação, cultura e cidadania.

Na Baixa do Sapateiro encontra-se a sede da XXX Região Administrativa – Maré. No morro do Timbau, localiza-se mais uma sede do CEASM e a Casa de Cultura da Maré, que contou com a presença do ministro da Cultura Gilberto Gil em sua inauguração. E, finalmente, Nova Maré, o último conjunto habitacional implantado na região, que tem sofrido modificações promovidas pelos moradores, a exemplo de todos os conjuntos habitacionais ali introduzidos ao longo de seis décadas.

Uma via de mão dupla entre o formal e o informal

Esta pesquisa, portanto, pretendeu verificar de que maneiras a comunicação visual para orientação no espaço patente na cidade formal pode participar dos ambientes informais e como o designer pode contribuir para a integração desses espaços. Para tal, procuramos investigar a amplitude do sistema de comunicação urbana enquanto orientador do uso do espaço, tanto em suas características objetivas e pontuais – como, por exemplo, nas sinalizações de regulamentação de trânsito “vire à esquerda” e “proibido estacionar” – quanto em suas características subjetivas e educacionais – como “se beber, não dirija”, “use o cinto de segurança”, além de mensagens voltadas para a cidadania.

Consideramos que, enquanto as primeiras privilegiam aspectos relacionados à globalização, as segundas podem assumir elementos mais próximos da identidade regional e local. Após a realização de um levantamento do sistema de sinalização e do

mobiliário urbano utilizados para comunicação do poder público na cidade do Rio de Janeiro, e eleitas as cinco comunidades do Complexo da Maré, cuja comunicação para orientação no espaço urbano é insuficiente, partimos da hipótese de que investimentos em sistemas de orientação urbana nos ambientes informais trazem qualidade de vida, uma vez que viabilizam a mobilidade urbana autônoma.

Consideramos ainda que a comunicação visual para orientação no espaço público contribui para a inserção do poder público em ambientes informais, levando o Estado a fazer parte do lugar e aumentando a noção de pertinência social daquela população. O designer, enquanto agente de comunicação, tem como premissas básicas identificar, informar, instruir, apresentar e promover (Hollis, 2001). Como centralizador de projetos dessa ordem, deve ter em vista o potencial de integração social desses sistemas, que viabilizam o surgimento de uma via de mão dupla entre os espaços formais e informais da cidade.

Neste trabalho, é perceptível a ênfase nas questões do lugar informal e da sinalização viária, decorrente da percepção tardia da atuação da mídia urbana na orientação no espaço. A importante inclusão dos agentes do urbanismo da cidade, CET-RIO e IPP, também se deu em estágio avançado já que “favelas é um assunto da SMH – Secretaria Municipal do Habitat”.

Instrumentos

Foi realizado um estudo de caso nas cinco comunidades escolhidas, embasados por pesquisas bibliográficas sobre sinalização viária, sobre o espaço informal, sobre as teorias da comunicação. Pesquisa bibliográfica e de campo para a coleta de dados sobre os órgãos da prefeitura responsáveis pela comunicação visual para orientação nas vias públicas da Cidade do Rio de Janeiro. Foram entrevistas com duas personalidades da área do urbanismo e da sinalização, Sérgio Magalhães e Ivan Ferreira, uma autoridade, com nível de doutorado, nos estudos sobre as áreas informais, Jailson de Souza e Silva, entrevista com uma ex-funcionária, a nível de gerência de manutenção de área, da CET.Rio. Levantamento iconográfico das cinco comunidades estudadas no bairro Maré, e em diversas vias da cidade.

Coleta de dados

O maior destaque, no que se refere à coleta de dados, foi a generosa contribuição e acolhida da equipe do Observatório de Favelas. Graças ao seu departamento de fotografia, especialmente os fotógrafos Ração Diniz, Naldo e Bira, as fotografias desta dissertação puderam ser efetuadas sem houvesse nenhum problema com o poder paralelo do tráfico de drogas.

A grande quantidade de fotos fornecida por estes profissionais foi instrumento de inestimável valor para todas as reflexões aqui realizadas, visto que esta pesquisa possui marcado caráter iconográfico.

Os fotógrafos da equipe, entretanto, mais do que fotografar, prontificaram-se a fazer longos passeios por todas as cinco áreas escolhidas, criando oportunidades para que o autor desta dissertação convivesse e sentisse o calor humano que permeia a interação com a população local . Deu para ver que “a Maré da pé”. Morar na Maré não é sinônimo de morar mal, pelo contrário, a localidade oferece aspectos importantes para uma vida social de qualidade, muitos deles ausentes nos bairros nobres da cidade.

Organização dos dados

Embora não tenha sido o eixo estruturador do recorte desta dissertação, foram os seis fatores constitutivos da comunicação formulados por Jakobson: emissores, mensagem, contexto, contacto, código e receptores, que guiaram os rumos da pesquisa.

Quem são os emissores responsáveis pela comunicação visual para orientação no espaço urbano da cidade e quais suas atuações e omissões dentro do objeto de estudo investigado, as cinco comunidades do bairro Maré. Quais as características e amplitudes das mensagens emitidas com esta finalidade. Como é o contexto dos lugares informais da cidade, onde devem atuar a comunicação para orientação que queremos investigar. Como os receptores recebem as mensagens, a que velocidade, em que circunstâncias.

Análise

As análises, finalmente, procuram chamar a atenção para a necessidade de um novo olhar no que diz respeito à metodologia e o formato de todos os serviços rotineiros da cidade quando estes passam a acontecer em uma nova escala urbana.

Ao descrever a forma como são delimitadas as responsabilidades dos agentes oficiais sobre o espaço público, esta dissertação procura identificar as conseqüências que podem advir da busca de novas e criativas concepções para gerir a comunicação no espaço público de áreas adensadas e orgânicas, encontradas nos espaços informais, AEIS e bairros de origem informal.

Inferências e conclusões

A título ilustrativo, e focando o objeto de estudo deste trabalho, algumas premissas objetivas são sugeridas para a ergonomia dos veículos das comunicações de orientação do espaço urbano na Maré.

Dentre as constatações de âmbito geral, percebeu-se uma possível “negligência” por parte dos agentes urbanos do urbanismo aqui analisados, em dedicar parte de seus esforços na busca de soluções para os novos bairros da cidade, de origem informal.

Projetos para estas áreas vêm acontecendo pontualmente de forma crescente pela SMH. Mas estes investimentos, cujo esforço é reconhecido por organismos internacionais, diferem da prática inclusiva de gerir, principalmente os novos bairros oficiais da cidade, que vieram de origem informal, aos moldes de como são geridos todos os demais bairros, sejam eles nobres ou populares. Este possível adiamento pode ser explicado pelo investimento e o esforço necessário para se criar novos paradigmas, procedimentos e tecnologias, como também pode ser explicado pelo preconceito que grande parte da sociedade formal tem com relação aos espaços informais da cidade e seus cidadãos.

1.2.5 Os capítulos

No capítulo: 1.A comunicação visual para orientação no espaço urbano, fala sobre a linguagem da sinalização, seu poder de síntese e sua característica pontual, voltada objetivamente para o contexto urbano imediato. Em um rápido histórico fica registrado a participação da iniciativa privada nas primeiras implantações de sistemas de sinalização nas grandes cidades, e sua participação nos dias de hoje.

Outra definição que se procura fazer neste capítulo é a de que, embora o sistema de sinalização viária seja a mais visível comunicação para orientação no espaço urbano, outros sistemas são necessários para que os diferentes trajetos possam ser realizados. E ainda, que a orientação sobre o comportamento adequado no uso do espaço público urbano, algumas vezes veiculados em mídias urbanas, também pode ser visto como pertencente ao conjunto de mensagens voltadas para a orientação urbana, o que pode vir a ser uma visão interessante para formulações destas comunicações nas áreas de origem informal da cidade.

O capítulo 2: Lugares, o contexto da orientação urbana, trata do contexto a que se refere a comunicação visual do sistema de sinalização, os lugares e suas identidades. Mais especificamente, dos lugares que na maior parte das vezes estão fora dos discursos da sinalização oficial, os lugares informais, sua origem e crescimento acelerado na Cidade do Rio de Janeiro, no Brasil e no mundo.

A comunicação visual para orientação no espaço urbano é uma apresentação do lugar aos visitantes. Seu emissor deve portanto, pertencer ao lugar para ter condições de apontar os principais caminhos e atrações do lugar

O capítulo 3: Comunicação Visual de orientação no espaço público do Bairro Maré, descreve o objeto de estudo desta dissertação, o atual bairro da cidade oficial, Maré, ainda vista sob o estigma de favela, apesar de ser um lugar com intensa variação de identidades urbanas, algumas delas semelhantes a diversos bairros do subúrbio da cidade, sem que, no entanto, sejam tratados como igual pelos agentes do urbanismo da prefeitura.

Fala sobre as competências dos agentes responsáveis pela orientação do espaço público da cidade, especulando sobre suas atuações e omissões, em bairros que vieram de origem informal, como a Maré. Apresenta um recorte sobre o resultado de pesquisas que buscam estabelecer parâmetros para esta nova configuração da cidade, os bairros adensados e orgânicos que surgiram de origem popular, na tentativa de embasar propostas voltadas para estas áreas.

Aponta, ainda, premissas gerais na intenção de enfatizar a importância de flexibilizar procedimentos padronizados, descentralizar poderes e subsidiar o investimento na comunicação visual para a Maré, entendo que esta deva ser tida como uma prioridade pelo poder público, haja visto o seu poder de amplificar a presença da prefeitura no lugar.