

2.

A comunicação para orientação do espaço urbano

A comunicação para orientação do destino no espaço urbano começou a se transformar em um sistema normatizado na França, em regulamentações de 1607, no período napoleônico, segundo Costa (1987, p. 46). A indicação dos nomes das ruas e da numeração das casas gerou a base de nossa sinalização urbana. Desta forma, o uso de placas proliferou-se e chegou até nossos dias. Um dos elementos universalmente empregado nas indicações direcionais, a seta, teria sua origem no gesto indicativo do dedo que aponta.



Figura 1.1 – No ato de apontar, um gesto intuitivo de sinalizar, está a provável origem do uso da seta

As primeiras placas de sinalização urbana, voltada para os veículos automotores, surgem por iniciativa de empresas privadas ligadas ao ramo automobilístico, como a Michelin e a Pirelli, nos Estados Unidos, e a Fiat, na Itália, nas primeiras décadas do século XX (COSTA, 1987, p.57). Estas empresas se

propuseram a instalar placas direcionais nos entroncamentos das principais vias, inserindo-lhes, em troca, seus logotipos.



Figura 1.2 – Placas de sinalização do Touring Club da França, cerca de 1910 e placas viárias italianas. (COSTA, 1987, p.56)

Desde seu surgimento, o desenvolvimento da sinalização viária sistemática no espaço urbano está ligado à iniciativa privada através da publicidade. Esta parceria entre a iniciativa privada e o poder público na organização e na manutenção do espaço urbano ainda acontece. Nos mobiliários urbanos, como lixeiras, relógios de rua e coberturas para ponto de ônibus, reservam-se espaços para publicidade, que patrocinam a manutenção dos equipamentos. Também nas placas com o nome dos logradouros, os “pirulitos”, a publicidade está presente.

Já nas sinalizações verticais* do sistema de sinalização de trânsito ela foi banida, a fim de não prejudicar a visibilidade das mensagens de orientação. Desta forma, os espaços sobre as vias, por onde trafegam os veículos, ficam reservados exclusivamente às mensagens das sinalizações verticais, ficando a publicidade liberada apenas nos espaços laterais, em *outdoors*, painéis de empena, e MUIPIs (Mobiliários urbanos para informações) espalhados pelas calçadas.

¹ *subsistema da sinalização viária que se utiliza de placas na posição vertical

A lei número 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 82 diz:

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junta a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Embora, o artigo 83, admita negociação sob consulta:

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

É difícil avaliar a eficácia desta restrição, uma vez que, mesmo nas laterais dos logradouros públicos, os anúncios publicitários podem atingir grandes formatos, interferindo na visão dos motoristas, como pode ser observado na figura 1.3 - Barra da Tijuca, e na figura 1.9,- Ponte Rio-Niterói.



Figura 1.3 – Na Av. Ayrton Senna, Barra da Tijuca, o totem publicitário deste shopping interfere nas informações da sinalização vertical

Esta interferência é citada no Código de Trânsito Brasileiro, que impõe restrições, subjetivas, a afixação de publicidade ao longo das vias públicas:

Art.81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário, que possam gerar confusão, inferfeir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Como as placas verticais do sistema de sinalização vertical não admitem publicidade, suas faces opostas, na maioria das vezes bem visíveis, espalham-se pelo caminho (fig.1.4).



Fig.1.4 – O verso das placas de sinalização fazem parte da paisagem urbana.

A utilização desses versos significaria uma grande otimização do uso de seus suportes. Nos exemplos acima, os versos poderiam conter mensagens subjetivas do próprio sistema, como as mensagens voltadas para a educação no trânsito. O lugar onde este tipo de discussão deve ser travado é o “órgão ou entidade com circunscrição sobre a via”, acima referido na citação do Art.83. Na Cidade do Rio de Janeiro, este órgão é a CET-Rio, Companhia de Engenharia de Tráfego, uma sociedade anônima de economia mista, controlada pelo Município do Rio de Janeiro e vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, criado em 1986 e regido por lei federal.

Em algumas áreas da cidade que funcionam sob concessão, como a Linha Amarela, empresas como a LAMSA, Linha Amarela S.A., se responsabilizam pela manutenção e operação da via, estando subordinadas à CET-Rio.

1.1

A busca da informação pontual e imediata: síntese, redundância, pictografia

Uma forte característica da comunicação transmitida pela sinalização é seu enunciado extremamente sintético, para tornar a compreensão o mais instantânea possível. Para isto, seu conteúdo deve restringir-se aos comunicados objetivos e pontuais ligados ao contexto imediato.

Nem sempre, no entanto, a informação pode ser tão sintética, o que pode dificultar a compreensão da mensagem, como vemos nas imagens a seguir. Na foto à esquerda, não está claro o significado da cor vermelha da seta, a não ser para os usuários habituais daquela via; e na foto à direita, a esquematização afixada próximo a um cruzamento, necessita de um tempo maior para sua compreensão.



Fig.1.5 -Placas de leitura não imediata no Jardim Botânico e na Freguesia: dificulta a recepção da mensagem na a velocidade do trânsito

O sistema vertical possui diferentes grupos de placas, a partir de suas funções comunicacionais. Esses grupos diferenciam-se pela cor, e pelo tipo de mensagem (CONTRAN², 2007)*:

- As Placas de Orientação de Destino, textos sobre fundo verde, indicam ao condutor a direção que ele deverá seguir para atingir determinado lugar,
- As Placas de Indicação, de cor azul, informam sobre o lugar onde se encontra o receptor da mensagem. Também indicam a direção de estabelecimentos públicos ou particulares, prestadores de serviços de interesse público. Também podem estar indicando marcos referenciais de atrativos turísticos, embora estas informações estejam, desde 1994, sendo afixadas em placas específicas, de cor marrom, as chamadas Placas de Atrativos Turísticos,
- As Placas Educativas, de cor branca, têm a função de emitir mensagens de educação para o trânsito. As placas brancas possuem enunciado abrangente, e pode conter diferentes informações do órgão responsável pela via,
- As Placas de Advertência, amarelas, alertam sobre condições perigosas,
- As Placas de Obras, cor laranja, são provisoriamente instaladas nas vias para indicar desvios por motivo de obra, e finalmente,
- As placas de Regulamentação, que possuem formatos especiais, em sua maioria redondos, e se utilizam de simbologias e pictogramas em sua comunicação internacionalmente reconhecida. Sua mensagem possui valor de lei, e multas são previstas no caso de serem descumpridas.

As simbologias utilizadas nas placas de regulamentação tem um grande poder de síntese, mas requerem conhecimento prévio do código (como o símbolo de

² Compete ao CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, estabelecer as normas regulamentares do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades.

proibido virar à direita, abaixo). Já os signos icônicos encontrado nas placas de advertência, podem ser deduzidos sem prévio conhecimento (travessia escolar).

Como em toda comunicação, no sistema de sinalização ocorrem ruídos, que vão desde a incompreensão de determinada iconografia, até a obstrução de uma mensagem devido a falta de manutenção, galhos que encobrem placas, ferrugem, etc. (fig.1.6).



Fig1.6- A comunicação para orientação no espaço urbano, seu contexto, a via pública da cidade e ruídos por falta de manutenção.

Se consideramos como um discurso, uma série de mensagens distribuídas ao longo de um trajeto da via pública unindo duas localidades da cidade, (origem e destino), concluiremos que existem múltiplos discursos inseridos nos sistema de sinalização vertical.

Uma única placa pode condensar diversos discursos. Na figura abaixo (1.7), duas placas justapostas apresentam 7 mensagens diferentes, com funções diferentes, caracterizadas por sua divisão em diferentes cores. Estas mensagens fazem parte de múltiplos discursos, que nesse ponto se juntaram para serem visualizados pelos receptores, motoristas rumo a diferentes destinos, seguindo diferentes trajetos.



Fig.1.7 - Placa mista, com orientação de destino, em verde; de indicação de lugares públicos ou privados, em azul; lugares turísticos, em marrom. A linguagem verbal escrita é predominante. São raros os pictogramas, como este sinal de hospital

Além das placas verticais, a orientação para o trânsito de veículos é efetivada por meio de sinalizações horizontais, pintadas sobre as vias, sinais luminosos, dispositivos auxiliares de comunicação, como os cones da figura abaixo, gesticulação dos agentes de trânsito, sinais sonoros e ainda os sinais gestuais emitidos pelos próprios condutores de veículos (CONTRAN, 2007).



Fig.1.8- Sinalizações verticais (placas), horizontais (faixas brancas no asfalto), auxiliares (cones laranjas, marcadores zebraados de perigo na mureta).

Enquanto as sinalizações viárias seguem códigos universais implantados no Brasil através do CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, o mesmo não acontece com as indicações de logradouros e a numeração das edificações, que complementam a comunicação para orientação no espaço urbano.



Fig.1.9- Placas indicativas de logradouros: o suporte mais utilizado na cidade, mantido pela iniciativa privada através da venda de espaço comercial, o modelo refinado para o bairro nobre do Leblon, e simples, para uma localidade popular

Se a estética das placas de logradouros podem dar maior vazão à poética da forma, por não obedecerem a nenhum código internacional, as numerações das edificações possuem estética ainda mais livre, sujeita à subjetividade do responsável pelo imóvel . Desta forma, grande variedade de estilos na numeração dos prédios comerciais e residenciais podem ser vistas pela cidade.

Na primeira das quatro imagens a seguir, o prédio comercial com número de fácil identificação, 3333, aumentando a proporção comumente usada, consegue ter como receptores os motoristas da avenida onde se localiza, e transformou-se em uma referência de localização utilizada pelos moradores do bairro, a Barra da Tijuca. Na segunda imagem, uma residência em Botafogo confere uma poética romântica e aconchegante na apresentação de sua numeração. No terceiro exemplo, em Brás de Pina, a numeração é próxima do padrão oferecido pela prefeitura, e está fixada na parede da casa juntamente com a identificação do nome da rua, um exemplo de uso da propriedade particular para uma informação de uso público.



Fig.1.10-

As placas verticais do sistema de sinalização de trânsito da cidade, as placas com o nome dos logradouros (vias públicas) e a numeração das casas, constituem-se em informações indispensáveis para que um trajeto seja possível no espaço urbano, desde sua origem, até seu destino, e por esta razão fazem parte deste estudo.

Como, em função da escala metropolitana, a maior parte dos deslocamentos se faz por meio de veículos motorizados, sejam eles coletivos ou particulares, as placas direcionais do sistema de sinalização viária, denominadas “sinalização vertical”, adquirem relevância, não só para quem possui automóvel, mas para todos os indivíduos que transitam pelos inúmeros destinos das cidades, denominadas “fordistas” pelos urbanistas, em referência a Henry Ford, por terem se desenvolvido em função do uso do automóvel..

Portanto, são as mensagens contidas na “sinalização vertical”, voltada para o trânsito de veículos, acrescidas das que encerram as placas de logradouro e de numeração das edificações, que tornam os locais acessíveis também aos visitantes, promovendo a livre circulação pela cidade. Mas a abrangência do termo “comunicação visual para orientação no espaço urbano” desta dissertação, alcança também outras comunicações encontradas no espaço público, desde que estejam voltadas para influir no comportamento dos cidadãos, ao usarem a via pública, como

publicidades da prefeitura voltadas para a o cuidado com a coisa pública e com o direito do próximo.

A observação feita aqui tem o intuito de gerar dados para especular acerca de uma comunicação visual de orientação nos espaços de origem informal da cidade que contribua para o trânsito livre no interior destas áreas, e para sua integração conjunto da cidade.

Por viabilizar a mobilidade urbana (COSTA, 1987), a orientação do espaço nas áreas informais, AEIS – Áreas de Especial Interesse Social, e em bairros recentes, que surgiram da informalidade, deve ser considerada imprescindível, como no restante da cidade. Além disso, deve-se ter a clareza de seu poder de comunicação como mídia urbana que é, podendo estar a serviço do poder público, contribuindo para o resgate da cidadania nestes locais.

1.2

Símbolos associados ao imaginário de cidade

A linguagem da sinalização está fortemente vinculada ao imaginário de cidade contemporânea. É comum encontrar os símbolos da sinalização sendo utilizados em discursos veiculados por outros meios de comunicação quando estes fazem referência à atmosfera urbana em suas mensagens:



Figura 1.11 - Anúncio da Citroën, fev de 2007 e anúncio do Magazine Luiza, fev de 2006: códigos da sinalização na comunicação publicitária.

O anúncio da Citroën (esquerda) confia na universalidade dos ícones do sistema de sinalização para tornar sua mensagem compreensível ao público. O anúncio do Magazine Luiza (direita) sugere significados diferentes para as placas de trânsito, conseguindo, de forma criativa, uma irreverente aura urbana, adequada à mensagem ligada à moda.



Figura 1.12- Símbolos urbanos com novos significados, produzindo uma poética criativa.

No livro de Luiz Eduardo Soares sobre segurança na cidade, as cores azul e verde, os cantos e bordas arredondados e a forma de seta da caixa que contém a palavra “saída” (cor da placa de orientação de destino) garantem sua associação com a sinalização viária e, conseqüentemente, com a cidade.



Figura 1.13 - Capa do livro sobre segurança pública no Rio de Janeiro, de Luiz Eduardo Soares e anúncio de plano de saúde: símbolos da sinalização remetendo à imagem de cidade.

No anúncio da Unimed, uma homenagem ao aniversário da revista *Veja Rio*, as placas de logradouro, no padrão simplificado da prefeitura e em outros formatos, transmitem a idéia da cobertura geográfica do plano de saúde anunciado.

1.3

Sinalização urbana: um sistema de comunicação

O sistema de sinalização urbana é um sistema de comunicação com linguagem e códigos próprios. Esta linguagem, hoje internacionalmente encontrada nos espaços públicos das grandes cidades, é resultado de um processo empírico de desenvolvimento:

A sinalização vem, assim, de um impulso intuitivo e mais tarde se converte em uma prática empírica, guiada pela experiência, que se desenvolve progressivamente e se aperfeiçoa na medida em que cresce o número de pessoas itinerantes, a necessidade, depois a facilidade e finalmente o prazer de passear, junto com a aparição da bicicleta, o surgimento do automóvel e o aumento crescente da velocidade (COSTA, 1987, p.34).

O desenvolvimento empírico da sinalização descrito por Costa é, na realidade, uma característica comum ao desenvolvimento da comunicação de modo geral:

(...) dada a natureza evolutiva dos fenômenos comunicacionais empíricos, e dada a rapidez vertiginosa com que essa evolução vem se dando desde meados do século XX, seria surpreendente que houvesse um consenso sobre a natureza e o recorte específico de “um objeto” ou mesmo de “objetos” de estudos da comunicação (SANTAELLA, 2004, p.34).

Apesar de considerar a linguagem da “comunicação do espaço” uma das mais representativas de nosso tempo, Costa observou, em 1987, uma lacuna no estudo da estrutura de comunicação da sinalização, o que se percebe ainda hoje:

Surpreende esta ausência da sinalização, fora do campo científico de comunicação social, precisamente por se constituir na linguagem mais representativa – e menos banalizada de nosso tempo, sempre mais apressado e progressivamente caótico de toda sorte de estímulos sensoriais. (COSTA, 1987, p. 20)

Costa especula a respeito do provável motivo deste “aparente desinteresse” concluindo que talvez a falta de “espetacularidade” possa ser um dos fatores, pois esta “comunicação do espaço”, como a denomina Costa, busca a discrição e a estrita funcionalidade, rejeitando toda manifestação emocional e estética (COSTA, 1987, p.19):

A sinalização é uma mídia nada “brilhante” ou ostentadora, nem tampouco, massificada (...) Funciona, pelo contrário, seletivamente, silenciosamente, discretamente pelo princípio de pequenas causas, grades efeitos. (COSTA, 1987, p.19)

Esta rejeição à manifestação emocional, mencionada por Costa, não é absoluta no sistema de sinalização. Na cidade do Rio de Janeiro, as placas de sinalização vertical educativas, de cor branca, sustentam mensagens subjetivas, a exemplo das que se seguem:



Figura 1.14 - Placa educativa na Barra da Tijuca (esquerda) e na Tijuca (direita): predo-minantemente funcional, o sistema de sinalização também emite mensagens subjetivas.

Os poucos painéis eletrônicos instalados nas principais vias da cidade podem veicular desde alertas momentâneos, como “redobre a atenção, pista molhada” e “perigo de colisão traseira” em momentos de trânsito intenso (Figura 1.16), até mensagens de cunho emocional, como saudações em datas festivas:



Figura 1.15 - Painel eletrônico na ponte Rio-Niterói: informações genéricas e seqüenciais.

Nas pequenas cidades do estado do Rio de Janeiro, encontramos sistemas de “comunicação do espaço” (COSTA, 1987), em que a característica “estritamente funcional” e a rejeição de “toda manifestação emocional e estética” (COSTA, 1987, p.19) é atenuada em favor de um referencial identitário entre o sistema de informação e o lugar:



Figura 1.16 - Búzios e Rio das Ostras, duas cidades litorâneas do estado do Rio: alusão ao mar na sinalização urbana.

As sinalizações ambientais adquirem hoje algum caráter de “espetacularidade” (COSTA, 1987) quando em espaços comerciais, como *shoppings* e ambientações de grandes empreendimentos. Influências desta estética são percebidas nos exemplos acima, em Búzios e Rio das Ostras. Esta última sinalizou sua orla marítima, recentemente urbanizada, empregando suportes verticais com marcada influência das sinalizações ambientais.



Figura 1.17- Totem com mapa do entorno e placas com referências identitárias (motivo marinho): influência da sinalização ambiental.

Dentro de condomínios fechados na Barra da Tijuca, também se observa a preocupação de atenuar a objetividade das mensagens de orientação e regulamentação do uso do espaço através de uma estética mais subjetiva.

Na opinião de Joaquim Redig (2004), a sinalização não deve desvincular-se da função decorativa, pelo contrário, “esta é uma das funções compulsórias a serem cumpridas por ela, na medida em que é parte do ambiente”, o que não pode ocorrer, segundo ele, é o aspecto decorativo ofuscar a informação.

1.4

As formas de comunicação e as mensagens da sinalização

Santaella (2004) afirma que transformar o ponto de vista dos processos de comunicação em campo de estudos é tratar da “comunicação como relação, transmissão, agenciamento, influência, troca e interação”, baseada na “tríade do emissor, mensagem e receptor” (SANTAELLA, 2004, p.36). Em torno dessa tríade giram as seis funções básicas da linguagem desenvolvidas por Jakobson:

O *remetente* envia uma *mensagem* ao *destinatário*. Para ser eficaz, a mensagem requer um contexto a que se refere (ou “referente”...), apreensível pelo destinatário, e que seja verbal ou suscetível de verbalização; um código total ou parcialmente comum ao remetente e ao destinatário (ou, em outras palavras, ao codificador e ao decodificador da mensagem); e finalmente, um contacto, um canal físico e uma conexão psicológica entre o remetente e o destinatário, que os capacite a ambos a entrarem e permanecerem em comunicação. (JAKOBSON, 1975, p.123)

Os seis fatores constitutivos da comunicação verbal acima descritos acham-se esquematizados no quadro a seguir:

CONTEXTO

MENSAGEM

REMETENTE DESTINATÁRIO

CÓDIGO

Os seis aspectos da linguagem dificilmente serão absolutos em uma mensagem. As variações das funções da linguagem ocorrem em decorrência do grau em que cada função se acha presente em uma dada mensagem (JAKOBSON, 1970). É o chamado “princípio da predominância”, de Bühler: toda mensagem pode conter várias funções, mas uma função é sempre primária ou predominante (BUHLER, in SANTAELLA, 2004, p.134).

Com base nos comentários de Santaella (2004) sobre as funções da linguagem, vamos observar alguns aspectos da comunicação emitida pelas placas do sistema de sinalização da cidade do Rio de Janeiro:

Uma mensagem orientada para o “contexto”, no sentido do referente ou objeto do signo, é marcada pela *função referencial*. Essa função predomina na vida prática, servindo para designar objetos, para orientação no cotidiano e predomina em texto descritivos ou nas notícias de rádio sobre acontecimentos do dia-a-dia, (SANTAELLA, 2004, p.134 – grifo meu)

Segundo o “princípio da predominância”, de Bühler (in SANTAELLA, 2004), quase todas as placas de sinalização são sobretudo referenciais, e a seta é o signo que melhor exprime esta função.



Figura 1.18- A seta é o signo mais forte do vínculo imediato entre a mensagem da sinalização e o seu contexto.

Mesmo com um código rigoroso, as variações no desenho das setas podem ser percebidas pela cidade, algumas vezes por questões de ergonomia, outras por modificações naturais que todo código sofre ao longo do tempo:

Todo signo, como sabemos, resulta de um consenso entre indivíduos socialmente organizados no decorrer de um processo de interação. Razão pela qual *as formas do signo são condicionadas tanto pela organização social de tais indivíduos, como pelas condições em que a interação acontece*. Uma modificação destas formas ocasiona uma modificação do signo. (BAKHTIN, 1979, p.30 – grifo do autor)

As placas de orientação de destino, de cor verde, são as grandes promotoras da acessibilidade aos visitantes, ao outro. Seu propósito absoluto é a prestação de serviço ao receptor da mensagem. O conteúdo de suas mensagens desenvolve-se ao longo do espaço urbano, partindo de inúmeros pontos da cidade até terminar no destino anunciado.

Uma placa é o suporte de vários enunciados. Cada linha, nas placas abaixo, contém um enunciado que se desenvolve ao longo de um caminho. Neste ponto da cidade, dez enunciados foram agrupados em três suportes. Cada enunciado segue seu

próprio caminho, determinado por profissionais da CET-RIO, cruzando com novas mensagens ao longo do percurso, até que a mensagem se complete em seu destino.



Figura 1.19- Placa de orientação de destino - verde, e de orientação de serviços – azul: dez enunciados em três suportes de orientação.

Se as mensagens forem numerosas, pode ser necessária a implantação de placas seqüenciais, que funcionam como as páginas de um livro, de leitura contínua, como ilustrado na foto abaixo, na Av. Brasil, próximo à Maré. Ainda nesta imagem, vemos indicações para a Linha Vermelha, Cidade Universitária, Linha Amarela, Bonsucesso, Méier, Barra da Tijuca, mas não para a Maré.



Figura 1.20 - Placas seqüenciais: solução que proporciona mais tempo para a leitura da mensagem.

As placas azuis também são direcionais, embora indiquem pontos específicos, como a Rodoviária e o túnel Rebouças (Figura 1.20). Devem sinalizar locais de prestação de serviços públicos, como escolas e repartições públicas, mas também podem indicar estabelecimentos particulares, como postos de gasolina e restaurantes na estradas. Na cidade do Rio de Janeiro, a CET-RIO, responsável pelo sistema de sinalização, analisa, caso a caso, pedidos feitos por empresários, para que seja inserida indicação nas imediações de seus empreendimentos, o que confere caráter político a tais resoluções.

É bem maior a incidência de placas azuis que divergem do padrão, tanto no que diz respeito ao formato quanto à tipologia, como é o caso da placa que indica o empreendimento do Mourisco, em Botafogo (Figura 1.22, à direita).

Também é comum observarmos pela cidade pequenas placas azuis com um único discurso, como as que indicam o Fórum, na Barra da Tijuca (Figura 1.22, à esquerda) e o Museu Militar, no Largo do Machado (à direita). Ainda, o corpo do texto que indica “Rio Sport Center”, (embaixo, à esquerda), é maior que as

informações adjacentes, invertendo a hierarquia habitual, que preconiza que as placas azuis devem ser conter informações de corpo menor ou igual ao das placas verdes.



Figura 1.21 - Montagem com sinalizações verticais de indicação, elegendo pontos de interesse na cidade.

Algumas informações antes emitidas por placas de indicação azuis, passaram a figurar em placas de cor marrom. Como as substituições não se processam de forma instantânea em toda a cidade, os dois critérios ainda coexistem, como é o caso de “Planetário”, na Figura 1.22.



Figura 1.22- Novos critérios são implantados progressivamente, gerando ambigüidades no sistema: “Planetário”, em placa indicativa e em placa turística, em bairros vizinhos.

Os enunciados das placas marrons também estão sujeitos a julgamentos subjetivos, no que diz respeito à escolha dos pontos será serem categorizados como turísticos. Na placa acima, o Galpão das Artes, que expõe peças criadas a partir do lixo, entre outras obras, embora se localize em frente ao Planetário, não foi eleito ponto de interesse turístico.

A função referencial é a que melhor define a comunicação da orientação viária vertical do espaço urbano, mas todas as seis funções da linguagem podem ser percebidas nas placas verticais do sistema de sinalização. Como vimos neste capítulo, os painéis eletrônicos emitem mensagens que podem ser redigidas livremente, fazendo menção a ocorrências momentâneas no trânsito, valores de pedágios, e saudações, exemplo de que a função emotiva também está presente no sistema de sinalização viária vertical.

A função emotiva é predominante quando se focalizam as atitudes, as emoções ou o estado de espírito do emissor e menos o conteúdo da mensagem. Exclamações, interjeições e falas enfáticas ou eufóricas são exemplos do uso da linguagem com função emotiva. (SANTAELLA, 2004, p.134 – grifo meu)

Além dos painéis eletrônicos, as placas brancas do sistema viário contêm mensagens subjetivas algumas delas de conteúdo emocional, como as mensagens encontradas em seqüência, na descida do Alto da Boa Vista, sentido Tijuca.(Figura 1.23). Denominadas pela CET-RIO de Placas Educativas, as mensagens das placas brancas são diversificadas. A função metalingüística estão em frases como “respeite a sinalização”:

“A função metalingüística predomina na linguagem que se refere a si mesma como linguagem, bem como ao processo da comunicação (...) A metalinguagem é o discurso sobre a linguagem” (SANTAELLA, 2004, p. 135 – grifo meu).



Figura 1.23 – Seqüência de placas com apelos emocionais na descida do Alto da Boa Vista em direção à Tijuca (montagem).

Costa (1987) identificou que para algumas pessoas o discurso do sistema de sinalização viário pode soar imperativo e acredita ser devido a sua extrema concisão, mas é nas placas de regulamentação que o discurso adquire um tom francamente autoritário. Os enunciados nessas placas possuem poder de lei, seu descumprimento é passível de punição.



Figura 1.24 - A parte branca da placa finaliza uma indicação de percurso (esquerda). A mensagem soa incompleta sob o sinal luminoso (centro). Acréscimo de informação ao símbolo regulamentar (direita).

Provavelmente são estas as mensagens que geram a impressão de autoritarismo no sistema de sinalização. Transcrevemos a seguir a forma como Costa chama a atenção para o fato:

Alguns consideram que se trata de um sistema de comunicação indutivo, autoritário e inclusive totalitário – e, portanto, alienante – de influir sobre as condutas. Para outros se constitui numa forma discreta de guiar a atenção e a decisão optativa dos indivíduos: um grafismo de utilidade pública. (COSTA, 1987, p. 9)

As placas de regulamentação possuem características formais bastante diferentes das placas de orientação de destino, ainda assim, são percebidas como parte do mesmo sistema, e realmente o são – fazem parte do sistema de sinalização vertical, que por sua vez pertence ao sistema de sinalização da cidade. Nas mensagens regulamentares, o sistema de sinalização emprega a função conativa:

“A *função conativa* é dominante em mensagens orientadas primariamente para o destinatário. Suas expressões gramaticais mais puras são o vocativo e o imperativo“ (SANTAELLA, 2004, pg.134 e 135. Grifo meu).

A função conativa remete-nos à questão da autoridade no “contrato fiduciário” entre o enunciador e o enunciatário:

O *contrato fiduciário* entre o enunciador e o enunciatário não garante que a relação entre os dois sujeitos seja necessariamente positiva, não exibindo outra coisa senão a pura harmonia. A possibilidade oposta também tem de ser levada em consideração. O lado negativo da relação comunicativa é o conflito e a “estrutura polêmica”, resultante de rupturas sociais. (SANTAELLA, 2004, p.123, 124 – grifo meu)

“Cariocas não gostam de sinal vermelho”, diz a música de Adriana Calcanhoto. É comum a desobediência ao código de trânsito na cidade, uma “ruptura social”, como afirma Santaella (2004).



Figura 1.25 - Ônibus parados em local proibido, apesar do reforço na mensagem escrita (esquerda). Jornalista noticia o desrespeito de um artista famoso no Baixo Gávea – *O Globo*, 29/01/2007(direita).

Como o sistema de sinalização desenvolve o seu discurso ao longo do espaço urbano, das estradas intermunicipais, estaduais e federais, a ausência de placas durante um extenso percurso (ou um longo tempo) deve ser evitada, para não gerar a sensação de interrupção do discurso. Desta forma, mensagens regulamentares são repetidas a intervalos estudados. As mensagens educativas e as subjetivas também servem para preencher longos espaços sem necessidade de sinalização específica, evitando ausência na estrutura comunicativa, desempenhando, portanto, uma função fática.

O conceito *fático* provém do antropólogo B. Malinowski, que entende *phatic communion* como um ato de fala no qual se constroem relações comunitárias através do mero intercâmbio de palavras, sem, com isso, referir-se a conteúdos específicos. Jakobson adota esse conceito para descrever mensagens “que servem fundamentalmente para prolongar a comunicação, para verificar se o canal funciona (“Alô, está me ouvindo?”), para atrair a atenção do interlocutor ou confirmar sua atenção continuada (“Está ouvindo?”) (JAKOBSON 1960: 126).Dentre as mensagens que pertencem à função fática, estão as fórmulas de cumprimento e de boas maneiras. (SANTAELLA, 2004, p. 134, 135 – grifo meu).

E finalmente, a função poética nos remete à estética do conjunto das placas e seus suportes, onde se acham expostas as mensagens.

(...) a *função poética* predomina numa mensagem orientada primariamente para si mesma: o som, o ritmo, a forma das palavras, suas repetições e variações interessam mais do que a mensagem transmitida. Essa função predomina na poesia, mas também em slogans publicitários ou canções populares. Numa perspectiva mais ampla, é o lúdico que vem à tona na função poética. (SANTAELLA, 2004 p.134,135)

A estética das placas do sistema viário são secas, “sem espetacularidade”, como diz Costa (1987); textos sintéticos escritos sobre fundo chapado, emoldurados por uma constante linha fina.

A sinalização da via pública é de suma importância para a segurança de seus usuários, devendo ser clara, simples, objetiva e colocada em posição que a torne perfeitamente visível, durante o dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança. Atualmente, a sinalização em uso no Brasil é do padrão sul-americano, em decorrência da Convenção Panamericana, realizada em Bogotá, da qual o nosso país participou e que entrou em vigor a partir de 1974.(DETRAN, site, 2007)

Apesar de extrema simplicidade, a estética da sinalização viária possui, internacionalmente, forte identificação com o universo das grandes cidades.

Distintas formas de fixação e organização das placas no sistema interferem na percepção estética obtida pelo receptor, podendo contribuir para uma paisagem urbana ordenada ou poluída visualmente.



Figura 1.26 – Publicidade informal disputa a atenção dos motoristas. As sinalizações podem estar em suportes específicos (esquerda), ou improvisados (viaduto à direita).

Alinhamentos, proximidades, repetições de padrões, contrastes de formas: princípios básicos do design gráfico acontecem na paisagem urbana. Nivelamentos corretos, suportes preparados para agrupar informações, evitando gerar uma paisagem muito “espetada” pelos suportes tubulares, mais simples, fazem enorme diferença no que diz respeito à interferência do sistema no ambiente urbano.



Figura 1.27- Alinhamentos, proximidades, repetições de padrões, contrastes de formas: princípios básicos do design gráfico acontecem na paisagem urbana, no Leblon (esquerda) e Tijuca (direita).

Os rígidos padrões impostos por códigos universais costumam ser atenuados, em favor de uma poética sóbria, de acordo com a cultura local, em projetos especiais de sinalização, explorando potenciais identitários e culturais do lugar. Nestes casos, a sinalização e os demais mobiliários urbanos, como abrigos para ônibus, cabines telefônicas, bancos, etc., passam a fazer parte de uma única linguagem.

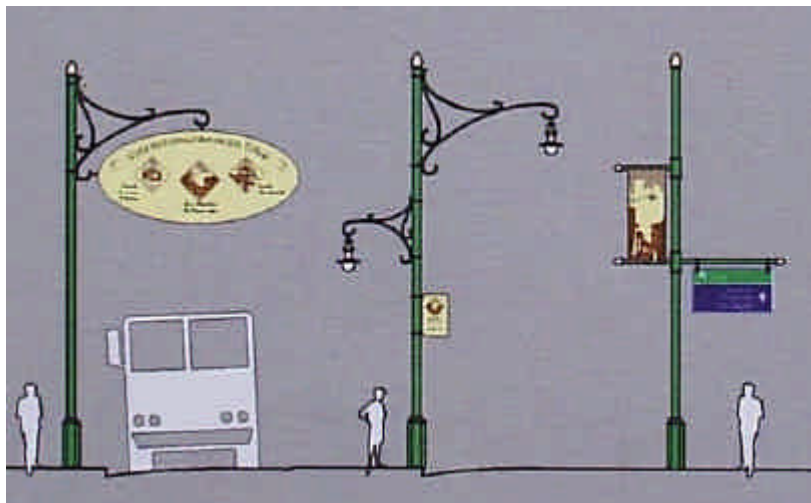


Fig.1.28 – Projeto de sinalização para Santa Teresa, parcialmente implantado, desenvolvido por Ivan Ferreira

Ivan Ferreira, cujo escritório de design possui uma vasta experiência em projetos de sinalização, desenvolveu para o bairro de Santa Tereza, um projeto identitário, parcialmente implantado (Figura 1.30). Este projeto fez parte do conjunto de intervenções urbanas do Rio Cidade, conjunto de melhorias urbanas implantados em diversos pontos da Cidade do Rio de Janeiro. O Rio Cidade sinalizou a intenção da prefeitura de César Maia em revitalizar a urbanização da cidade, iniciando um tratamento diferenciado para os diferentes bairros da cidade. Da continuidade desta intenção surgiu o Favela-Bairro, para promover a integração dos espaços informais crescentes, ao conjunto da cidade.

Interessante registrar a respeito do projeto de Ivan Ferreira para Santa Tereza, o que ele nos relatou em entrevista: seu embarço junto à associação de moradores local.. Segundo ele, a partir da manifestação de uma das moradoras, alguns membros da associação declararam-se contra qualquer projeto de sinalização no bairro, alegando que, a identidade de Santa Tereza não combinava com sofisticções urbanas, como o referido projeto; os próprios moradores forneciam as informações a quem precisasse delas. Este fato suscita uma questão relativa ao poder de ingerência de diferentes organizações não-governamentais, teoricamente representante da população local, nos espaços públicos da cidade.

A Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro vem desenvolvendo, desde 1995, um estudo estratégico denominado “Rio Sempre Rio”, em que as identidades culturais e históricas de cada bairro são analisadas, gerando agrupamentos por afinidades que dividem a cidade em doze regiões que orientarão futuros desenvolvimentos específicos através do segundo plano estratégico, “As cidades da Cidade”.

“As cidades da Cidade” buscou (...) os caminhos para fomentar o desenvolvimento local das 12 regiões – formadas por conjuntos de bairros agrupados segundo critérios geográficos, históricos e demográficos – e resgatar na história e tradição locais o papel e a contribuição de cada uma delas para o desenvolvimento da cidade. Na diferença entre as condições de vida regionais, a diversidade deve ser potencializada, mas as desigualdades precisam ser reduzidas, de forma a possibilitar a construção de uma cidade mais solidária e com igualdade de oportunidades para todos os seus cidadãos. (SITE DA PREFEITURA, 2005)

Portanto, potencializar a diversidade e diminuir as desigualdades regionais é objetivo explícito dos gestores urbanos da cidade do Rio de Janeiro. Promover o lugar e suas identidades.