



## SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE VITÓRIA

Trabalho de conclusão de curso

Debora Midori Suguri Motoki  
Orientador: Prof. Dr. Robinson Salata

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura de Urbanismo  
Curso de Design

São Paulo, junho de 2012



# SINALIZAÇÃO PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE VITÓRIA

Trabalho de conclusão de curso

Debora Midori Suguri Motoki  
Orientador: Prof. Dr. Robinson Salata

Universidade de São Paulo  
Faculdade de Arquitetura de Urbanismo  
Curso de Design

São Paulo, junho de 2012





Dedico esse trabalho aos meus avós,  
Riyoichi (Benedito) e Kinuko (Maria) Suguri  
e Saburo (Antônio) e Zulmira Motoki

## Agradecimentos

À minha família, meus pais, Carlos e Celina, e meus irmãos, Fabio e Andre, por sempre me apoiarem e participarem de tão perto da realização desse trabalho;

À Rosângela (Rosa) de Sousa, que sempre torceu pelo meu sucesso e é como mãe para mim;

Ao Frederico da Costa, um dos melhores e maiores alicerces da minha vida;

Ao meu orientador Robinson Salata pela paciência, sabedoria e por sempre acreditar em mim e no projeto;

Ao querido professor Luís Cláudio Portugal por me guiar em tempos de incerteza;

Ao “pessoal do Cefetes”, minha segunda família, amigos de sempre e para sempre;

À Tamira Waki, amiga sempre presente, que colaborou imensamente para que o projeto fosse realizado;

Aos queridos amigos Aimeê Ferreira e Pedro Ungaretti, sem os quais minha vida não seria completa;

Aos meninos da Rep82, André Noboru, Bruno Zaitzu, Douglas Higa e Estêvão Pessotta, pelas conversas terapêuticas e por tornarem a minha vida mais leve;

Aos que entrevistei, por terem me recebido tão bem e contribuído enormemente para o desenvolvimento do projeto;

Ao professor Adriano de Luca, por ter sido tão atencioso e prestativo;

Aos amigos e colegas, de Vitória e de São Paulo, que sempre me incentivaram;

Ao William Kimura, que com sua calma e objetividade tornou o desenvolvimento do trabalho muito mais suave;

À Francisca Souza, sem a qual o curso de Design não existiria;

À Luciene dos Santos e ao Célio Sales, que se tornaram figuras tão queridas;

Ao Emílio Leocádio Jr., por sempre ajudar e ensinar com tanta dedicação;

À Sylvia Pereira, pela delicadeza e pela gentileza;

Aos funcionários do Arquivo Público do Estado do Espírito Santo por serem tão prestativos.



## **Resumo**

A sinalização para pedestres desenvolvida tem como um de seus principais objetivos incentivar que não só turistas, mas também moradores da Grande Vitória passem a ter o hábito de caminhar pelo Centro de Vitória, local de tanta importância cultural, histórica e comercial. Dessa maneira, o pedestre teria uma experiência espacial, passando a, portanto, compreender melhor o bairro.

O sistema de sinalização é composto por totem de identificação, totem direcional, placas direcionais, aplicativo de celular e material impresso.

A sinalização não só identificará locais turísticos como é feito atualmente; também o fará com outros serviços, tais como escolas, tribunais, secretarias e hospitais, além de indicar ciclovias e pontos de ônibus. Mais do que uma sinalização turística, visará facilitar o dia-a-dia das pessoas que vão ao Centro por outras razões que não a de passeio.

Estará ligada ao sistema de transporte, ou seja, a aplicação da sinalização nas principais vias por onde passam os ônibus estará sujeita à localização já determinada pelo BRT das estações e do calçadão.

Talvez assim, fazendo a ligação, através da sinalização, entre as avenidas principais (Beira-Mar, Princesa Isabel e Jerônimo Monteiro) e o “miolo” do Centro (adentrando o bairro), mais pessoas se sintam mais à vontade para explorar esse importante fragmento de Vitória.

## Sumário

<b>1 Introdução</b>	<b>13</b>
<b>2 Espírito Santo e Vitória</b>	<b>15</b>
2.1 Espírito Santo	15
2.1.1 Geografia	15
2.1.2 História	15
2.1.3 O Estado hoje	17
2.2 Vitória	18
2.2.1 Geografia	18
2.2.2 História	18
2.2.3 O município hoje	20
2.3 Um relato pessoal	21
<b>3 Pesquisa</b>	<b>24</b>
3.1 O ponto de partida	24
3.2 Julho de 2011	24
3.2.1 Conversas	25
3.2.2 A escolha do local	30
3.2.3 A primeira visita ao Centro de Vitória	31
3.3 Janeiro de 2012	34
3.4 Abril de 2012	38
3.5 Conclusões sobre as visitas	42
3.6 Entrevistas	42

<b>4 Sinalização</b>	<b>52</b>
4.1 Por que as pessoas se perdem?	52
4.2 O Wayfinding	53
4.3 Análise da sinalização existente no Centro de Vitória	54
4.4 Outros casos	56
4.4.1 Havana, Cuba	57
4.4.2 Califórnia, Estados Unidos da América, EUA	57
4.4.2.1 São Francisco, Califórnia, EUA	57
4.4.3 Brighton, Reino Unido	58
4.4.4 Londres, Inglaterra	59
4.4.5 Antuérpia, Bélgica	60
4.4.6 Amsterdã, Holanda	60
4.4.7 Biel, Suíça	61
4.4.8 Berlim, Alemanha	61
4.4.9 Melbourne, Austrália	62
<b>5 Mapas</b>	<b>63</b>
5.1 Análise do mapa utilizado no Centro de Vitória	63
5.2 Outros casos	65
5.2.1 Treasure Island, São Francisco, EUA	65
5.2.2 Milwaukee e São Francisco, EUA; e Paris, França	66
5.2.3 Nova Jérsei, EUA	66
5.2.4 Varsóvia, Polônia; e Valência, Espanha	67
5.2.5 Milão, Itália	67
5.2.6 Bergen, Noruega	68
5.2.7 Praga, República Tcheca	68

<b>6 O projeto</b>	<b>69</b>
6.1 Objetivo	69
6.2 A escolha do local	70
6.3 Desenvolvimento de propostas	71
6.3.1 Diretrizes de projeto	71
6.3.2 Croquis	71
6.4 Proposta escolhida: totens e placas	81
6.4.1 Forma	81
6.4.2 Materiais e processos de produção	82
6.4.3 Iluminação	82
6.4.4 Vandalismo	85
6.4.5 Tipografia	85
6.4.6 Setas e mapa	87
6.4.6.1 Setas	87
6.4.6.2 Mapa	87
6.4.7 Distância em tempo	88
6.4.8 Grid	90
6.4.9 Cor	90
6.4.10 Montagem e manutenção	91
6.4.11 Acessibilidade	91
6.4.12 Desenhos cotados	92
6.4.13 Modelo Tridimensional	100
6.4.13.1 Vistas explodidas	100
6.4.13.2 Renders	106
6.4.14 Simulações de aplicação	108
6.5 O sistema	114
6.5.1 Funcionamento	114
6.5.2 Aplicativo de celular	114
6.6 Sugestões	116
6.6.1 Faixas elevadas	116
6.6.2 Mapa tátil para deficientes visuais	117
6.6.3 Fiações subterrâneas	117
6.6.4 Reforma das calçadas	117
6.6.5 Folhetos e guias	117
<b>7 Conclusão</b>	<b>118</b>
<b>8 Fontes de imagens</b>	<b>120</b>
<b>9 Bibliografia</b>	<b>121</b>
<b>10 Sites consultados</b>	<b>123</b>
<b>11 Anexos</b>	<b>125</b>







## 1 Introdução

O presente trabalho tem como objetivo desenvolver um sistema de sinalização direcionado a pedestres, tanto turistas quanto moradores, no Centro Histórico de Vitória, capital do Espírito Santo.

O interesse pela sinalização, um elo entre Urbanismo e Design, veio principalmente pelo fato do curso de Design da Universidade de São Paulo (USP) proporcionar que o quarto ano tenha maior contato com disciplinas relacionadas a Arquitetura e Urbanismo, nos dando melhor compreensão sobre a escala da cidade. Em uma dessas disciplinas, Projeto Visual 8: Ambiente/Cidade, ministrada pelo professor Marcelo Marino Bicudo, eu e mais três colegas tivemos que desenvolver marca, aplicações dela, sinalização e mobiliário para o projeto de revitalização do bairro da Luz, em São Paulo. Nessa época entrei em contato com livros sobre wayfinding, que, superficialmente falando, é um sistema de navegação (ver mais em 4.2), e fiz pesquisa de campo para compreender melhor a dinâmica do local.



Sinalização desenvolvida para a disciplina Projeto Visual 8 Ambiente/Cidade.

Da esquerda para a direita: totem direcional, totem de identificação e placa de rua. Equipe responsável: André Noboru Siraiama, Caio Yuzo Higashino, Erick Akihiro Fugii e Debora Midori S. Motoki, 2010.

A partir dessa experiência comecei a observar com outros olhos a sinalização presente em São Paulo, cidade onde moro. Senti falta da existência de bons projetos que atendessem aos pedestres, uma vez que o que se vê nas ruas é majoritariamente direcionado aos transportes motorizados. A lógica utilizada pelo automóvel nem sempre atende ao

pedestre, já que para aquele há a questão de vias de mão única que inviabilizam um caminho mais curto ao destino final; já com o pedestre há uma gama maior de possibilidades por não existir esse tipo de obstáculo.

Atualmente é necessário, na maioria das vezes, que a pessoa que vai a um local pela primeira vez faça uma pesquisa prévia sobre possíveis percursos e/ou que se guie por mapas impressos. Incentivar o uso do transporte público vai além de prover uma frota nova de ônibus ou construir um corredor exclusivo: envolve a integração intermodal e uma sinalização que indique objetivamente como se deslocar do ponto de ônibus à plataforma do trem, por exemplo.

Outra questão muito importante para a compreensão do trabalho é entender o porquê de ser uma sinalização para Vitória. Sou capixaba e vim para São Paulo em 2006. Sem nenhum conhecimento de como me locomover no município, me perdi muito; mas foi desse modo que comecei a entender São Paulo. Andar ao invés de usar o carro me fez enxergar que a catedral da Sé é perto do bairro da Liberdade, que a Santa Ifigênia fica perto da Pinacoteca do Estado, que a Galeria do Rock é próxima à rua 25 de março, que a Vila Olímpia é longe do Butantã de ônibus, mas muito perto de trem e tantas outras pequenas descobertas.

Mais tarde percebi que nunca havia passado por essa experiência em Vitória. Por morar ao final da Praia de Camburi, que fica na porção continental da cidade, sempre utilizei ônibus para atravessá-la e acessar a ilha (ver 2.2 para maiores informações sobre Vitória), que é onde se concentra a maior parte dos serviços (escolas, hospitais, centros comerciais etc.). Dessa forma, foram poucas as vezes em que tive que andar para chegar a um determinado local; me deslocava de maneira pendular (de casa para a escola, da escola para casa) fazendo uso de transporte público ou carona.

Buscando proporcionar a mim mesma e a tantas outras pessoas uma experiência espacial em Vitória, optei por projetar uma sinalização para pedestres na minha cidade natal. Foi a partir dessa escolha que passei a observar mais atentamente a cidade, e foi a partir das visitas que realizei ao longo de um ano inteiro que pude definir com mais precisão o escopo do trabalho. A seguir descrevo um pouco do que é o Espírito Santo e o que é Vitória para posteriormente descrever como seu deu a fase de pesquisa. Desse modo é possível ter melhor compreensão sobre os processos que me levaram a todas as decisões que tomei sobre os rumos do trabalho.

## 2 Espírito Santo e Vitória

### 2.1 Espírito Santo

#### 2.1.1 Geografia

O Estado do Espírito Santo localiza-se na região sudeste do Brasil. Ao norte tem limites com a Bahia, ao sul com o Rio de Janeiro, à leste com o Oceano Atlântico e à oeste com Minas Gerais.

Além de se destacar pelas praias, há também os vales e montanhas localizados nas porções centro-oeste e sudoeste.

“O Espírito Santo localiza-se na Zona Intertropical do globo (baixas latitudes), influenciando diretamente no comportamento da temperatura e da precipitação (chuvas). O relevo, outro fator importante na classificação climática, é provavelmente o maior responsável pela mudança térmica de nosso Estado. (...)

Na bibliografia mais recente, o Espírito Santo possui dois tipos climáticos: Tropical e Tropical de Altitude (...) O clima tropical ou quente é o clima das terras baixas do litoral, praias e áreas do interior com menos de 450-500 metros de altitude. Esse ocorre na maior parte (80%) da área do Estado (...)

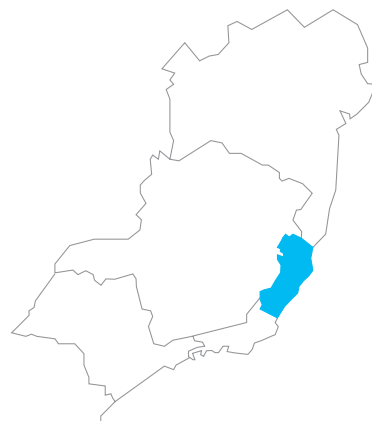
(O tropical de altitude é um) tipo climático com inverno mais rigoroso e verão ameno, apresentando médias térmicas baixas, devido ao fator altitude...”

(PERRONE, 2005, p. 168-170)

#### 2.1.2 História

Vasco Fernandes Coutinho desembarcou na capitania do Espírito Santo, da qual era donatário, no dia 23 de maio de 1535.

A má relação dos brancos com os índios (Aimorés, Goitacazes e Tupiniquins) fez com que as pessoas saíssem da Vila do Espírito Santo, fundada em 1535 e atual Vila Velha, iniciando o povoamento da Vila Nova do Espírito Santo, fundada em 1551 e posteriormente nomeada de Vitória. A capitania não participou do primeiro ciclo



Espírito Santo destacado em azul na região Sudeste.

econômico, pois os confrontos violentos entre brancos e índios fizeram com que o plantio da cana de açúcar não fosse bem sucedido.

A partir de 1552 iniciaram-se as entradas em busca de metais e pedras preciosos na região do Rio Doce. Como a área era de difícil acesso por causa da serra e da presença dos índios botocudos, que eram muito agressivos, o garimpo foi irregular. Apesar disso, as expedições continuaram.

Em 1693, um bandeirante chegou à Vitória com sua expedição trazendo a notícia da descoberta de jazidas de ouro em Caeté/Sabará, atual Minas Gerais. Começou, assim, a Corrida do Ouro. Apesar de parecer um fato que traria desenvolvimento à capitania, a existência de ouro no território capixaba se tornou um obstáculo, uma vez que os representantes da Coroa Portuguesa tinham certeza de que se houvesse tentativa de ataque estrangeiro, a base de desembarque seria nos portos naturais de Vitória.

Minas Gerais se tornou capitania, se separando, dessa forma, do Espírito Santo. Apesar de ser a saída mais próxima às minas de ouro, o escoamento era feito pelo Rio de Janeiro por ser a nova capital da Colônia. Além disso, a Metrópole Portuguesa transformou o Espírito Santo numa barreira física contra o contrabando de pedras preciosas. Em consequência disso, em 1780 só restavam 3 fazendas ativas.

Ao fim do século XIX a cultura do café foi inserida no Espírito Santo. Vitória começou a se desenvolver a partir disso, uma vez que seu processo de ocupação foi feito com forte presença de atividade portuária, maneira como o café era escoado.

Com a abolição da escravidão em 13 de maio de 1888 através da Lei Áurea, a mão-de-obra se tornou escassa. O Governo Imperial começou, então, a incentivar a vinda de imigrantes. Inicialmente foram direcionados às plantações de café, mas posteriormente, diferente de outros Estados, os imigrantes passaram a se instalar em pequenas propriedades (localizadas no Vale do Itapemirim e nas regiões serranas do sul e do centro do Estado).

Na página ao lado, de cima para baixo: desenho de uma casaca (instrumento utilizado no Congo) feito por Dom Pedro II em 1860; casacas; e descendentes de pomeranos.



Desenvolveu-se, dessa maneira, uma produção baseada em pequenas propriedades que dependia de mediadores para sua comercialização. Vitória, então, passou a sediar o pólo de comércio dos produtos provenientes dessas culturas familiares.

Índios, negros e europeus constituíram não só a população do Estado, mas também sua cultura. Tem-se as bandas de Congo e a festa popular do Ticumbi, heranças de índios e negros, além de forte presença da cultura europeia através de tradições como dança e culinária.

2.1.3 O Estado hoje  
Atualmente o Espírito Santo conta com uma população que ultrapassa 3 milhões e meio de habitantes, tendo mais de 80% em zonas urbanas (IBGE, 2010).

A Região Metropolitana da Grande Vitória, popularmente conhecida como Grande Vitória é composta por 7 municípios: Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão. Essa porção do Estado já detém mais de 50% da população total.



Economicamente o Estado registra um crescimento acelerado: o Produto Interno Bruto (PIB), em 2011, cresceu em 9,2% em relação a 2010. Esse aumento é equivalente ao crescimento da China e quase três vezes e meia maior que do registrado pelo Brasil (2,7%). (Dados retirados da matéria “Economia capixaba atinge crescimento de 9,2% em 2011”, disponível no site do Instituto Jones dos Santos Neves)

O Estado do Espírito Santo está em constante crescimento, fazendo com que se destaque cada vez mais nos cenários nacional e internacional, afastando assim, talvez, a imagem de isolamento que se criou ao longo da história.

## 2.2 Vitória



Vitória destacada  
na Grande Vitória.

### 2.2.1 Geografia

A cidade de Vitória, capital do Espírito Santo, é constituída por porções insular e continental, e limita-se ao norte com Serra, ao sul com Vila Velha, à leste com o Oceano Atlântico e à oeste com Cariacica. Os municípios da Grande Vitória que não fazem limite com a capital são Viana, Guarapari e Fundão.

“Embora apresente um contorno bem maior que a discretíssima baía do Espírito Santo, a baía de Vitória se diferencia por ser quase toda ela ocupada por um arquipélago composto pela ilha de Vitória – que se encontra praticamente encaixada no continente – e outras três dezenas de ilhas (naturais ainda ou já urbanizadas) dispostas à sua volta.”

(MONTEIRO, 2002, p.43)

### 2.2.2 História

Apesar do Estado ter participado do ciclo cafeeiro, sua produção era pequena em termos nacionais. Os anos que antecederam a República da Espada (1889 a 1894) não apresentaram grande movimentação em relação ao crescimento urbano de Vitória.

José Moniz Freire foi eleito Presidente do Estado (corresponde ao cargo de Governador atualmente)



em 1892, época que sucede a crise republicana (a passagem de Império para República causou instabilidade política até que conseguissem se adaptar ao novo regime). Freire foi o primeiro Presidente a garantir certa estabilidade política, e foi o primeiro a permanecer nos 4 anos de mandato. Nesse período a produção cafeeira teve safras elevadas, o que ocasionou certo crescimento de Vitória.

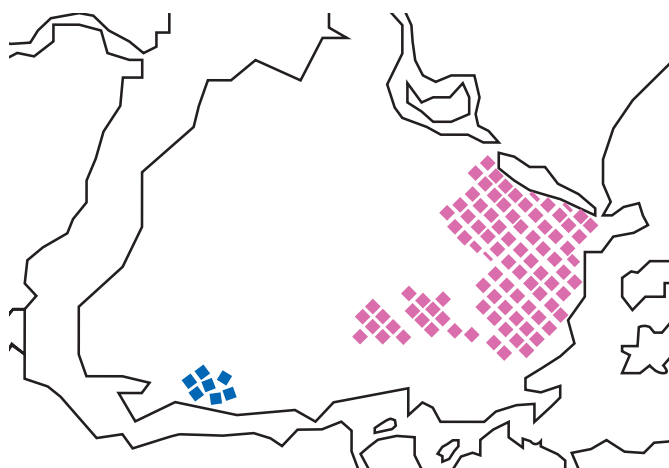
Freire tinha a idéia de transformar Vitória no centro comercial do Estado, mas para isso a capital teria que ser expandida. O maior obstáculo para que isso ocorresse eram as condições naturais do sítio.

“Diversa porém é a situação quando se cogita da expansão material da cidade para desafogar a população existente, e permitir a fixação das novas correntes trazidas pelo seu desenvolvimento comercial. A opinião corrente foi sempre que a cidade não tinha para onde estender-se. De fato assim parece. Circulada pelo mar e por montanhas, a área urbana pode se considerar quase esgotada, porque um outro trecho ainda aproveitável pode-se contrapor mais de uma rua quase inteira que a bem do embelezamento ou da higiene local precisa ser demolida.”

(Espírito Santo. Presidente, M. Freire, 1896: 71 apud CAMPOS Jr., 1985)

Além dos limites naturais, havia a questão do saneamento. As epidemias eram freqüentes e se alastravam rapidamente dada as precárias condições sanitárias. O quadro da cidade não permitia que houvesse apenas melhoria do que era, até então, a área da capital; era necessário que houvesse grandes áreas juntas àquela para transformar Vitória numa metrópole.

Essa constatação fez com que áreas das praias a nordeste da ilha de Vitória fossem anexadas. Para isso, uma comissão, presidida por Saturnino de Brito, foi formada. Elaborou o projeto de um bairro, nomeado de Novo Arrabalde, que previa construir uma área 5 a 6 vezes maior que aquela onde estava a capital (esse tamanho foi determinado pelo Governo, e, por isso, a extensão não foi feita em áreas mais próximas, como as áreas do Campinho ou os terrenos planos na fazenda Jucutuquara).



Em azul a área do Centro  
no século XIX e em rosa  
a área do Novo Arrabalde.

Saturnino se baseara em um tripé: a preocupação sanitária (muito valorizada na época por diminuir drasticamente as epidemias), a questão estética (implicava na cidade sempre ter referências da natureza, como por exemplo, poder avistar os morros para servirem como referência para locomoção) e o ideário positivista (demonstrado, principalmente, no apego ao número 7; os números das casas dos bairros que projetou são múltiplos de 7, a quantidade de quadras é também múltipla de 7 etc.).

O Governo Moniz Freire só concretizou uma parte do projeto construindo a estrada entre a Praia do Suá e Jucutuquara, promovendo, dessa maneira, a ligação do Novo Arrabalde ao Centro. Apesar das expectativas serem outras, os anos seguintes apresentaram à cidade a primeira crise financeira. Com isso, as obras que Moniz Freire havia previsto foram colocadas em espera. Os governantes que sucederam Freire sabiam que era inviável construir o Novo Arrabalde em pouco tempo. Apesar desses governantes não terem colocado o projeto em prática, o transporte foi inserido na região em torno de 1905, o que foi fator determinante para a ocupação do bairro.

“Em 1910, o Governo estadual, através do Decreto nº43 de 10 de março, passa a conceder terrenos no Novo Arrabalde mediante o pagamento de um foro anual [artigos 148 a 159 do mencionado decreto]. Esta iniciativa visava promover a ocupação do bairro, pois amarrava à concessão, a condição de que o adquirente do lote edificasse no mesmo num prazo máximo de 2 anos. Tal medida, pois, não trouxe repercussões no que propunha.”  
(CAMPOS Jr., 1985, p.154)

O Governo não investiu no bairro para que tivesse melhorias significativas, e a população, que ainda não enxergava a necessidade de sair do Centro, não se sentiu motivada a migrar ao Novo Arrabalde. Entre as décadas de 1920 e 1930 é que houve um crescente na venda de lotes; até então, somente 14 haviam sido vendidos. Entre as citadas décadas, 108 foram vendidos, e entre 1930 e 1940 outros 99 foram vendidos (CAMPOS Jr., 1985, p.155). Acredita-se que isso tenha acontecido devido ao enfraquecimento do setor comercial estrangeiro localizado no Centro por razão das dificuldades de troca com o mercado externo pelo advento da guerra.

Florentino Avidos, que governou o Estado entre 1924 e 1928, começou a valorizar o Novo Arrabalde através de obras de alargamento de estrada, canalização de água potável, calçamento de ruas e outros, fomentando sua ocupação.

### 2.2.3 O município hoje

Vitória tem pouco mais de 327.800 habitantes, segundo o censo feito pelo IBGE em 2010. Essas pessoas se distribuem por 79 bairros da capital. Como pode-se observar no mapa do Anexo 1, houve um esvaziamento do Centro em termos de moradia. O bairro mais populoso é Jardim Camburi (38 no mapa), situado na porção continental, com mais de 39mil habitantes.

Até o início do século XX o Centro Histórico de Vitória ainda era suficiente em termos mercantis. Durante os anos que seguiram, profundas transformações ocorreram, culminando na descentralização do Centro. Bairros situados dentro do Novo Arrabalde, tais como Enseada do Suá e Praia do Canto, passaram por intenso processo de verticalização, o que fez com que alguns escritórios e serviços fossem transferidos a essa “nova” área.

Atualmente Vitória possui a maior taxa de empregos formais no Estado. Como reflexo, Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica (municípios que fazem limite com Vitória) tem a alta concentração populacional (ver Anexo 2).

Essa concentração econômico-populacional começou na década de 70, devido à implantação de indústrias como a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST, atualmente ArcelorMittal Tubarão) e a Vale do Rio Doce.

### 2.3 Um relato pessoal

O intuito desse capítulo é fazer com que você, leitor, principalmente se nunca colocou os pés no Espírito Santo, entenda um pouco o que é esse Estado e o que é o município de Vitória. Apesar de agora saberem dados importantes sobre ambos, entendo que para de fato conhecer um lugar necessita-se de muito mais que números, datas e fatos históricos.

O máximo que consigo fazer para que consiga fazê-lo “conhecer” o Espírito Santo e Vitória é dar um relato pessoal (apesar de saber que é somente uma das muitas visões que pode-se ter sobre o ES e Vitória).

Minha infância foi ótima; meus pais nos levavam (eu e meus irmãos) à praia quase todos os finais de semana, e grande parte das minhas memórias está relacionada a dias inteiros brincando em Manguinhos (Serra) e em Setiba (Guarapari).



Acima, foto de infância em Manguinhos. Ao lado, Pedra Azul e o lagarto.



Aliás, isso remete a uma das maiores qualidades do Espírito Santo: é um estado pequeno. Por esse motivo meus pais sempre nos levavam a outros municípios. Como foi dito anteriormente, o Estado tem dois tipos de clima, e caso não quiséssemos ir à praia (um comportamento atípico, é verdade), podíamos, em uma viagem de uma hora, uma hora e meia, ir para as montanhas.

Sempre que vamos para essa região, até hoje, passamos pela Pedra Azul para tirar fotos do famoso lagarto. A escolha gastronômica fica entre as cozinhas alemã e italiana, e ambas são muito bem representadas pelo fato dos descendentes terem preservado as tradições.

Quando estava na pré-adolescência entrei em contato com um fragmento muito importante da nossa cultura: o Congo. Nessa época a banda Casaca começava a fazer sucesso (e o auge foi aparecerem no Jornal Nacional após uma de suas músicas ser usada para acordar um robô em Marte. Obviamente o engenheiro da Nasa que escolheu a música é capixaba), e “Anjo Samile” virou uma espécie de hino para a minha geração. Admito que não cheguei a frequentar congadas, mas passei a me interessar mais pela cultura capixaba a partir dessa época.

Uma coisa que percebi ao participar de competições de futebol fora do Estado é como somos bairristas. Acho que em todo Estado existe um pouco disso, mas não vi a nossa empolgação nas pessoas que conheci nesse período. Eu e minhas amigas usávamos acessórios e roupas que remetessem ao Espírito Santo sempre que podíamos, e não só em situações pontuais, mas cotidianamente; eu, por exemplo, ia todos os dias para a escola com tênis rosa e azul (a bandeira do Espírito Santo tem três cores: azul, branco e rosa), pulseiras rosa e azul e um cordão que tinha uma mini-casaca (instrumento utilizado no Congo) como pingente.

Eu não sei explicar o porquê disso, mas somos um povo orgulhoso. Talvez seja pelo fato de sermos um pouco esquecidos e esse ser um modo de nos auto-afirmar.

Eu só senti esse esquecimento por parte das pessoas quando vim morar em São Paulo. Frequentemente as pessoas me perguntavam se eu era de Vitória da Conquista, e muitos nem sabiam localizar geograficamente o Espírito Santo. E muitos, muitos mesmo, não sabiam dizer o que seria um capixaba.

Vitória cresceu e mudou muito ao longo dos anos. O bairro onde moro (Jardim Camburi), por exemplo, sofreu mudanças radicais. Era um bairro tranquilo, um pouco afastado do resto de Vitória (para acessar a porção insular do município é necessário atravessar a Praia de Camburi, que tem cerca de 6km de extensão). Eu e meu pai andávamos de bicicleta por imensas áreas vazias. Em meados dos anos 2000 muitas obras foram iniciadas, e hoje em dia essas áreas vazias se transformaram em dezenas de prédios, estabelecimentos comerciais e shoppings.



Vitória começou a apresentar muitas falhas estruturais depois do acelerado crescimento populacional, tais como enchentes com uma frequência cada vez maior, trânsito carregado, problemas na distribuição de água e esgoto etc. Apesar disso, ainda conserva algumas características de cidade pequena: os trajetos que faço de ônibus duram, em média, vinte minutos e quase todo mundo se conhece (e se não se conhece, tem amigos em comum).

Tenho muitas saudades de lá. Essa distância com certeza me fez perceber como Vitória é um lugar ótimo, e como nosso Estado tem uma alta concentração de belezas naturais e riqueza cultural. E ah, sim. Tem moqueca capixaba, feita na tradicional panela de barro.

Esse subcapítulo, como eu já havia advertido antes, é completamente parcial.



Fotos da produção de panelas  
de barro em Vitória

### 3 Pesquisa

Como primeiro plano de ação decidi ir à Vitória para tentar entender melhor o município e saber um pouco mais sobre suas reais necessidades.

Durante o tempo reservado à execução do TCC voltei à minha cidade natal três vezes: em julho de 2011 e em janeiro e abril de 2012. Nesses períodos pude entrar em contato com muitas pessoas, e foi assim que consegui definir com maior clareza o escopo do trabalho.

A seguir relato como foi todo o processo, narrando as conversas, as entrevistas, as pesquisas e as visitas que fiz.

#### 3.1 O ponto de partida

Ainda no começo de 2011 busquei a ajuda do professor Luís Cláudio Portugal para decidir qual seria o tema do meu trabalho. Após algumas reuniões e muito pensar, chegamos à conclusão de que o trabalho estaria dentro da área da mobilidade. Como ainda era muito amplo, anotei alguns pontos de interesse e conversei com o professor. Um que agradou a ambos foi a sinalização de Vitória dando foco ao pedestre. Até havia cogitado em fazer da Grande Vitória, promovendo maior integração entre os municípios, mas, sabiamente, Portugal disse que para isso seriam necessários uma grande equipe e muito tempo de projeto, fatores indisponíveis para esse trabalho.

Posteriormente, conversando com o meu orientador, o professor Robinson Salata, disse que Vitória ainda era uma área muito grande, e que eu deveria pensar melhor a respeito. Aconselhou que eu primeiramente fosse para Vitória, para, em um segundo momento, fazer a decisão de qual realmente seria a área para a qual eu projetaria um sistema de sinalização para pedestres.

#### 3.2 Julho de 2011

Como nessa época eu ainda não estava cursando a disciplina TCC 1, tive a oportunidade de aproveitar a temporada das férias de julho para começar a pesquisar. Fui para Vitória no dia 02 de julho, retornando à São Paulo no dia 31 do mesmo mês.

Nesse período conversei com profissionais relacionados ao estudo da urbanização e do território de Vitória. Também visitei variados locais de acordo com as sugestões dessas pessoas com o auxílio de meu pai, Carlos Motoki, morador de Vitória há mais de 30 anos, e meu irmão, Fabio Motoki, que é capixaba assim como eu.

### 3.2.1 Conversas

A seguir, os relatos sobre as conversas:

Carlos Teixeira de Campos Júnior

Leciona na Faculdade de Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

O mar e os morros são referências muito importantes em Vitória por causa da comunicação visual deficitária. Além disso, antigamente as ruas tinham nomes mais fáceis de serem absorvidos; a Avenida Rio Branco se chamava Avenida Oriente, a Leitão da Silva se chamava Norte-Sul e a Desembargador Santos Neves era Ordem e Progresso. Os nomes das ruas residenciais, que no passado comumente eram nomes de cidades, passaram a receber nomes extensos e/ou complicados, fazendo com que as pessoas passassem a usar outro tipo de referência, como um posto de gasolina, um prédio, um quiosque etc.

Um dado interessante que disse é que a maioria de seus alunos mora em Vitória e possuem pouco conhecimento sobre os nomes das ruas no Centro, onde dá aulas. As gerações que surgiram a partir dos anos 1980 não viveram o momento em que ainda era necessário recorrer ao Centro para ter acesso à maioria dos serviços, ou seja, se estabeleceram na época em que o Centro já havia sido descentralizado. Juntando isso ao fato de que os nomes das ruas são de difícil memorização, o resultado são jovens que desconhecem onde a história do município começou.

Teixeira também falou sobre o começo de tudo, e me explicou um pouco sobre o projeto de Saturnino de Brito (descrito em 2.2.2). Seu trabalho de mestrado, “O Novo Arrabalde”, foi de enorme relevância para que eu entendesse melhor como se deu o processo de urbanização de Vitória.

Fabio Gomes Goveia

Coordenador do colegiado do curso de Comunicação Social da UFES

Disse que em São Paulo e no Rio de Janeiro há um pensamento de “sair andando por aí”, mas que em Vitória



isso não acontece: as pessoas, no máximo, vão caminhar na praia.

Vitória inicialmente tinha planejamento, mas a cidade começou a se expandir e chegou às áreas que ainda não haviam sido contempladas por algum projeto, gerando uma porção criada pela necessidade. Governos foram passando, e tudo foi mudando sem obedecer a uma só linguagem.

As pessoas que se mudaram recentemente para Vitória precisam de valores universais, não referências vagas, como, por exemplo, onde costumava ser a loja Mesbla (até hoje essa loja é usada como referência, mesmo tendo sido fechada há anos). Outro hábito dos capixabas é conhecer os prédios pelo nome, e não pelo número. Ainda são considerados grandes obras, como entidades, de uma Vitória antiga que possuía poucas construções verticais.

Como Vitória, em síntese, é uma ilha (apesar de ter a porção continental) e possui torres no ponto central, sugeri que eu andasse pelo perímetro da cidade para fazer uma associação radial.





De cima para baixo: Ponte da Passagem (próxima à UFES), ponto de ônibus perto da ponte, e dois momentos no bairro Joana D'Arc, não muito afastado da UFES e da ponte.

No dia seguinte ao encontro com o professor Fabio, meu pai e eu percorremos um pedaço do que seria o contorno da ilha de Vitória. Passamos por Camburi, Maruípe e o Centro (ver Anexo 1 para visualizar a localização dos bairros).

O que vimos foram várias “Vitórias” diferentes. Em Camburi vimos a verticalização exacerbada, há prédios sendo construídos em quase todas as esquinas. Existem prédios de luxo, o calçadão da Praia de Camburi foi reformado, os pontos de ônibus obedecem a um padrão que abrange quase toda a cidade... Mas quando fomos para Maruípe, vimos ruas precárias, com pontos de ônibus antigos e que nada tem a ver com os outros normalmente vistos pela cidade. Muitas pessoas andando de bicicleta e motocicleta, muito comércio: parecia cidade de interior. Indo para o Centro, nos mantivemos nas avenidas principais por estarmos de carro, e ali há ruas de comércio, com intenso fluxo de pessoas, avenidas movimentadas e é arquitetonicamente híbrida: existem construções de séculos passados e algumas mais recentes.

Gisele Girardi

Especialista em cartografia. Leciona na Faculdade de Geografia da UFES

A nova geração de capixabas não conhece o “miolo” do Centro (local onde há maior concentração de monumentos) porque esse perdeu sua centralidade e não fica à vista de quem está nas Avenidas Jerônimo Monteiro e Princesa Isabel, que no local são as vias principais por onde passam os ônibus.

Quando questionei sobre como deveria ser um mapa, disse que seu posicionamento deve sempre ser o mesmo da pessoa. O desenho deve ser limpo; o mapa do metrô de São Paulo, por exemplo, é bem direto e as pessoas se adaptaram ao tipo de linguagem, entendendo, por exemplo, que as distâncias demonstradas entre as estações não obedecem uma proporção.

Sugeri que eu conhecesse o Projeto Visitar, promovido pela Secretaria de Cultura de Vitória, em que há monitores

dentro dos monumentos históricos no Centro. Nesse trecho contemplado pelo projeto, há sinalização para pedestres.

Aconselhou que eu me focasse no Centro da cidade, por ser um local em que já há uma tentativa de sinalização com o foco em pedestres e em que é tudo muito adensado. Sentiu falta de algum elemento para articular e integrar essa porção ao tecido urbano mais recente.

Maria José Senna Martins de Almeida  
Arquiteta na Subsecretaria de Mobilidade Urbana  
da Secretaria dos Transportes e Obras Públicas do Governo  
do Espírito Santo

Quando fui à Secretaria, o projeto de implantação do BRT (Bus Rapid Transit, no Brasil chamado de Transporte Rápido Metropolitano) estava para ser aprovado e em caminhos de ser refinado.

“Com capacidade para transportar até 40 mil passageiros por hora por sentido, o BRT “metroniza” a operação dos ônibus quando integra a prioridade nas vias com a tecnologia da informação para gestão e controle operacional, com veículos de maior capacidade e com estações de embarque/desembarque “inteligentes” que interagem com o cidadão usuário.”  
(Diminuindo distâncias. Acelerando o desenvolvimento – BRT Grande Vitória (Transporte Rápido Metropolitano), Governo do Espírito Santo, 2011, p. 20)

A Grande Vitória, atualmente, conta com um sistema de terminais de ônibus, onde um indivíduo que queira trocar de ônibus só pode fazer isso sem o pagamento de outra passagem em um dos terminais. Nesses locais só há ônibus intermunicipais. Com a implantação do BRT, esse quadro mudará, uma vez que a integração acontecerá nas diversas estações espalhadas pelos municípios. Existirão estações conjugadas, em que haverá embarque e desembarque nos dois sentidos, e estações lineares, que funcionarão num só sentido (no caso, seriam implementadas em vias estreitas, em que a desapropriação de edifícios não é possível). Há também os chamados portais, que além da estação,

tem terminal de ônibus, bicicletário e estacionamento, permitindo integração entre diferentes modais.

Os pontos de ônibus que hoje ficam, em média, de 200 em 200 metros, passarão a ser mais espaçados, sendo dispostos de 500 em 500 metros. Essa medida foi tomada para que o trânsito fosse otimizado, pois quanto menos estações, menos o ônibus terá que parar, gerando maior rendimento do serviço.

Há planos de que um calçadão seja construído do começo da Avenida Princesa Isabel até a Vila Rubim, que é o trecho onde, segundo pesquisas, mais circulam pessoas. Ou seja, esse calçadão praticamente atravessaria o Centro de Vitória.

As estações provavelmente receberão nomes significativos, dependendo das referências, uma vez que os nomes de ruas, por vezes, são muito longos ou difíceis de memorizar. Também está planejado que os ônibus tenham melhor comunicação visual no interior, indicando qual a próxima parada, ou seja, sistema similar ao do metrô.

Pablo Lira

Coordenador de estudos territoriais no Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN)

Pablo indicou em que lugares eu poderia pesquisar mais sobre o tema e sugeriu que eu conversasse com o gerente de capacitação turística de Vitória, pois ele foi responsável pelo manual de atendimento ao turista. Como a Secretaria de Turismo de Vitória era bem perto do IJSN, logo após a reunião, fui até lá. Infelizmente a pessoa não estava, mas uma funcionária me deu o material elaborado. O manual contém mapas, indicação de monumentos, informações básicas sobre a cidade e sugestão de locais a serem visitados (desde bares a shoppings).

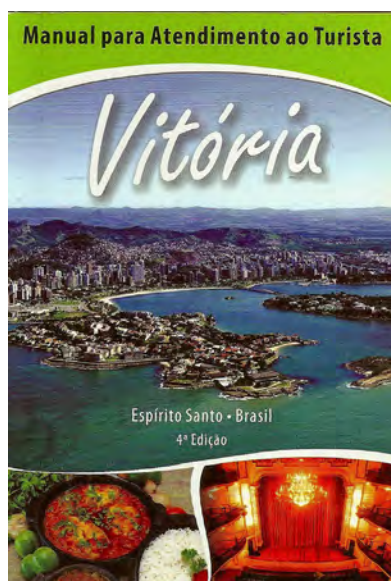
O manual tem 8,5 x 12,5 cm, ou seja, suas dimensões permitem que seja facilmente transportado pelo turista. Tem cores para as diferentes categorias, como por exemplo “praia” e “serviços”. É interessante notar que o manual, destinado a turistas, tem dicas de inglês. O estranho é ver que

é direcionado ao brasileiro que não sabe falar inglês, já que a informação é dada da seguinte maneira: frase em português, tradução para o inglês, modo “abrasileirado” de pronunciar o inglês, como se vê no exemplo a seguir, retirado do manual:

“Divirta(m)-se!  
Have a good time!  
Rév â gud taim”  
(SEMTUR, 2010, p. 128)

Ao final do manual há, no decorrer de várias páginas, um mapa completo de Vitória. Apesar de não ser o melhor modo de visualizar um mapa, foi uma forma encontrada para fazer com que o manual continuasse a ter o mesmo formato.

3.2.2 A escolha do local  
Após todas essas conversas era inevitável perceber que o trabalho seria sobre o Centro de Vitória. É um local que conta a história do município, que tem os mais diversos tipos de atividade, que receberá o BRT, sistema que fará com que as pessoas tenham acesso facilitado ao local; além disso, a minha geração, num panorama geral, desconhece esse importante fragmento de Vitória. É lá que existe o maior fluxo de



Ao lado, a capa do manual.

Abaixo, página dupla da categoria “histórico cultura” e depois, à esquerda, página de dicas de inglês, e à direita uma das páginas do mapa de Vitória.



pessoas andando, é lá que os estabelecimentos ficam adensados... Vi a chance de projetar algo que estimule as pessoas a andarem no Centro, e que, talvez, faça com que os mais jovens estabeleçam alguma relação com o local.

Apesar de ter escolhido Vitória pelo fato de já estar familiarizada com o município, o local escolhido, o Centro, era uma porção quase desconhecida por mim. É verdade que já havia ido lá com meus pais para passear e fazer compras, mas era sempre algo pontual e sempre íamos de carro, ou seja, eu andava muito pouco no bairro.

As visitas que fiz, todas relatadas a seguir, foram momentos de descobertas.

### 3.2.3 A primeira visita ao Centro de Vitória

Depois de optar por projetar para o Centro, às 9h da manhã do dia 28 de julho eu e meu irmão, Fabio Motoki, estávamos lá. O Centro é dividido em Cidades Alta e Baixa. Os portugueses se fixaram primeiro na porção mais alta da ilha (daí o nome Cidade Alta), e é nessa parte do Centro em que estão concentrados os centros administrativos e os monumentos religiosos. Na Cidade Baixa havia maior risco de invasão, e por isso inicialmente foram construídos fortes. Posteriormente as pessoas começaram a se fixar na região, inserindo, então, as atividades comerciais, que atualmente caracterizam o local. Com a necessidade da Cidade Baixa crescer, aterros foram feitos para que sua área aumentasse (ver Anexo 3).

Andamos pelo Centro inteiro, passando pela Cidade Baixa e pela Cidade Alta, visitando diversos monumentos para conversar com os monitores do Projeto Visitar, do qual a professora Gisele Girardi havia comentado. Foi uma caminhada tranquila, e às 12h30 já estávamos retornando para a nossa casa.

Descemos do ônibus na Rua Henrique Novaes, próxima ao início da Avenida Princesa Isabel. Ali mesmo encontramos a primeira sinalização de identificação para pedestres (que indica onde a pessoa está), contendo mapa e breve texto explicativo.

Escolhemos andar pela Avenida Jerônimo Monteiro, e depois fomos adentrando. O primeiro local onde paramos foi o Teatro Carlos Gomes. Lá dentro encontramos uma monitora que nos mostrou todo o teatro e nos falou data de construção e outras diversas informações. Também vimos alguns totens que continham um resumo da história do local.

Depois da visita, enquanto saíamos do Teatro, percebemos que havia mais um exemplar daquela primeira sinalização. Não estava muito próxima à fachada, provavelmente para que não houvesse nenhuma interferência visual. Apesar de ser dotada de mapa, não há um direcionamento para que a pessoa saiba que rumo tomar para ir ao monumento mais próximo. Só depois é que percebemos que, seguindo aquele calçadão, chegando em seu final, havia uma placa direcional. Ficava tão distante, que não conseguia ter associação





Na porção superior da página, sinalização de identificação na Rua Henrique Novaes e sua localização no mapa do Centro.

Logo abaixo, fachada do Teatro Carlos Gomes, e ao lado, placa direcional ao final do calçadão da Rua João Caetano. Abaixo, sinalização de identificação do teatro e sua localização no mapa.

Depois, faixa elevada na Praça Costa Pereira e sua localização. Na porção inferior da página a Escadaria São Diogo, sua sinalização de identificação e localização no mapa.

direta com a sinalização de identificação a não ser pelas cores e tipografia.

Não encontramos nenhuma outra placa direcional no percurso que traçamos, e o que nos guiou foram as placas de trânsito e o conhecimento do meu irmão.

A praça Costa Pereira, localizada logo à frente do Teatro Carlos Gomes foi recentemente reurbanizada. Sendo local de grande movimento de pedestres, percebemos pequenas ações que privilegiam essas pessoas, como as faixas elevadas ao nível da calçada.

Funcionam como grandes quebra-molas/lombadas, que fazem com que o motorista tenha que dirigir mais devagar naquela área. Além disso, a rua estar nivelada com a calçada gera mais facilidade para a mobilidade de idosos, cadeirantes, crianças e tantas outras pessoas.

A seguir, paramos em frente à Escadaria São Diogo, e, mais uma vez, nos deparamos com uma sinalização de identificação. Apesar de estar bem localizada ao lado da escadaria, local que não interfere nos fluxos de pessoas, suas cores (marrom e bege) acabam por deixá-la um pouco apagada. Só quando comecei a procurar por esses totens é que comecei a vê-los, pois já havia passeado com meu pai pelo Centro e nunca havia prestado atenção neles.

Subindo a escadaria, nos deparamos com uma rua que nos levava à lateral da Catedral Metropolitana. Lá encontramos, novamente, uma tímida sinalização de identificação, posicionada, assim como a do Teatro Carlos Gomes, na lateral do monumento, de forma a não interferir na fachada.

Depois, nos guiando pelas placas de trânsito, nos encaminhamos à Capela de Santa Luzia, a construção mais antiga da cidade, datada do século XVI. Os degraus que nos levaram à capela foram esculpidos na pedra onde está instalada, e dentro, um modesto, porém muito bonito altar de madeira se destacava. A monitora do Projeto Visitar nos recepcionou e contou a história do local, que foi construído com pedra e cal de ostra. Banners pendurados nas paredes

contavam um pouco da história de Vitória através de fotos e textos.

Saindo de lá, encontramos mais uma vez a sinalização de identificação.

Por indicação da monitora, nos direcionamos à Igreja de São Gonçalo, a igreja dos pardos. Assim como na capela, encontramos uma monitora que nos contou toda a história do lugar. Achamos, também, totens iguais aos que estavam no Teatro Carlos Gomes. Saindo de lá, vimos outra sinalização de identificação, dessa vez mais segregada do monumento que o restante.

De lá, andamos por ruas tranquilas até chegarmos a outras mais movimentadas, onde nós encontramos o Parque Moscoso. A sinalização de identificação era diferente, e bem mais antiga, não sendo possível ler suas informações pela falta de manutenção.

De lá, fomos ao Palácio Anchieta. Continuamos o nosso trajeto pela movimentada Avenida Presidente Florentino Avidos até chegar ao Mercado da Vila Rubim, nosso ponto final. A Vila Rubim, citada anteriormente, é local de venda de ervas medicinais, temperos, peixes, utensílios de cozinha, roupas e muitas outras coisas; lá encontramos mais uma sinalização de identificação, dessa vez dentro de um prédio de um conjunto de lojas.

### 3.3 Janeiro de 2012

Aproveitei novamente o período de férias e retornei à Vitória. Por sugestão dos professores da primeira banca que avaliou meu trabalho (Giorgio Giorgi Jr e Cibele Haddad Taralli), fui determinada a explorar o Centro com o objetivo de delimitar ainda mais a área para que iria projetar.

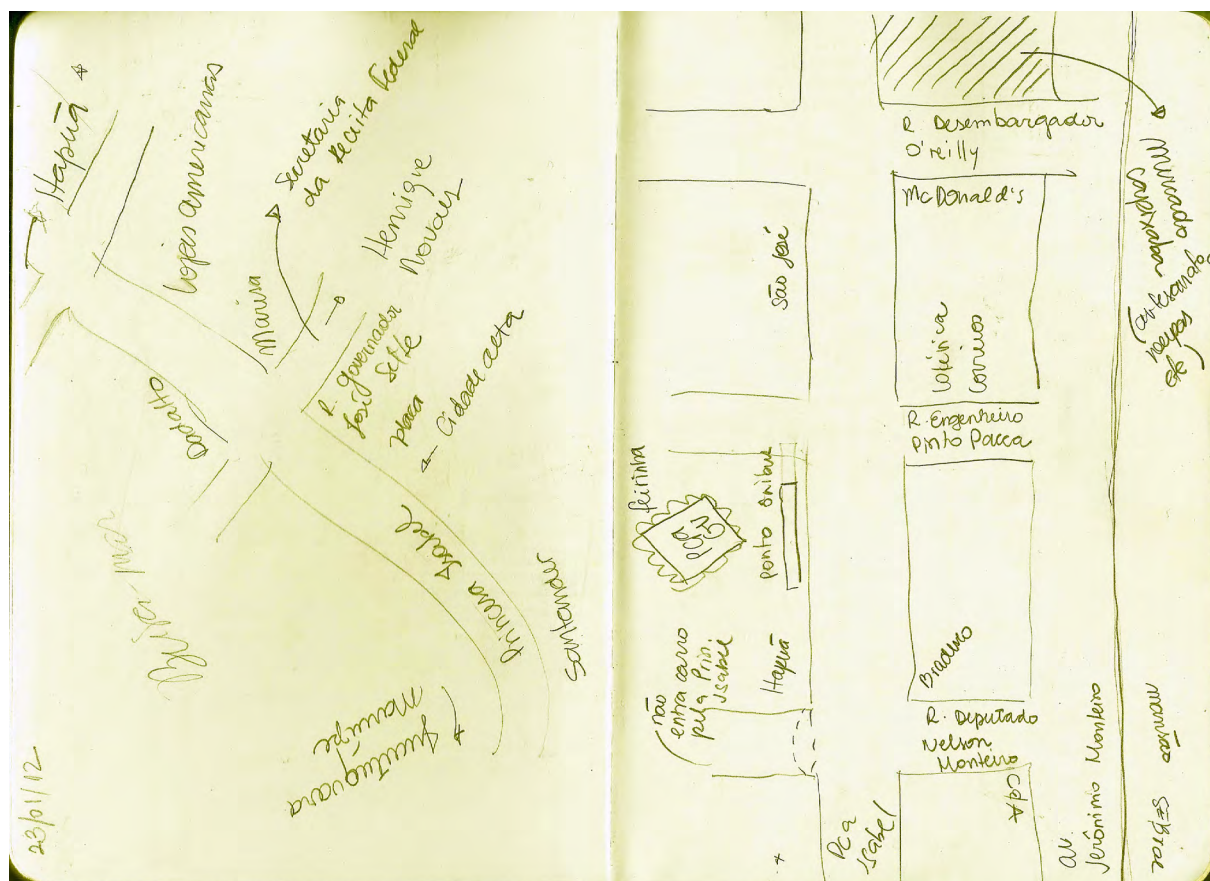
Sendo assim, achei que o melhor modo de conhecer o Centro seria indo sozinha, uma vez que a presença de outra pessoa que conhece o local fazia com que fosse influenciada a um ponto em que eu não entendia realmente a lógica de lá. Sem





De cima para baixo, fotos, sinalização e mapa da Catedral, da Igreja de São Gonçalo, do Palácio, do Parque Moscoso e da Vila Rubim.

Com caderno e lapiseira em mãos, comecei a desenhar um mapa do que eu estava vendo. Como as avenidas escolhidas são praticamente paralelas, comecei a andar em ziguezague para conhecer as ruas perpendiculares e saber o que havia nelas: lojas conhecidas, órgãos públicos, museus, escolas etc.



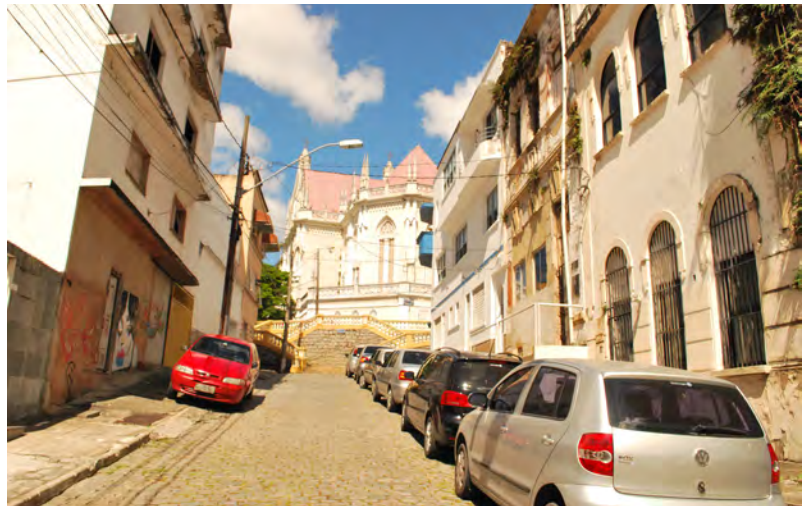
Na Praça Costa Pereira há uma grande concentração de acessos: dá acesso direto à Avenida Jerônimo Monteiro, à Rua Dionísio Rosendo, à Rua 13 de maio, à Rua Graciano Neves e à Rua Barão de Itapemirim. Além disso, dá acesso à Rua Sete de Setembro, que foi transformada num calçadão de comércio e serviços. A praça, apesar de ter perdido a importância que já teve no passado (a história da praça será relatada nas entrevistas), ainda



converge importantes monumentos – Teatro Carlos Gomes e SESC Cine Glória – e serviços – prédio de serviços da Escelsa (Espírito Santo Centrais Elétrica S/A), cartório, padaria, papelaria e a tradicional Garapa da Cidade. Também há a escadaria São Diogo, que faz a ligação entre Cidades Alta e Baixa.

Ao lado, algumas páginas do caderno.

Abaixo, Rua Dionísio à esquerda e Rua Erothildes à direita.



Partindo da Catedral, andei nas ruas de seu entorno, percebendo a existência de fóruns e tribunais na região. Seguindo a Rua José Marcelino encontrei a Capela de Santa Luzia. De lá, virei à direita na Rua Azambuja, me deparando com uma porção mais residencial do Centro. Depois de algum tempo andando sem saber muito bem onde eu estava, encontrei o Viaduto Caramuru, em que no chão ainda há os trilhos do bonde. Achei também a Rua Dom Fernando, tão citada pelos mais velhos, já que por lá também passava o bonde.

Por estar andando em ruas desconhecidas e perceber que estava indo a uma porção muito isolada do Centro, comecei a seguir as placas para automóveis. Cheguei ao Convento de São Francisco, e de lá retornei à Catedral. Quando reencontrei a Capela de Santa Luzia, segui reto pela Rua

Muniz Freire (continuação da Rua José Marcelino). Comecei a identificar onde estava, e novamente seguindo as placas cheguei à Igreja São Gonçalo, a igreja dos pardos. De lá tem-se uma ampla visão do Centro.

De lá eu já sabia como acessar o Palácio Anchieta (Palácio do Governo). Em frente à fachada do Palácio há a escadaria Bárbara Monteiro Lindenberg, que culmina nas Avenidas Beira-Mar e Jerônimo Monteiro, na altura do Porto.

Andando pela Avenida Jerônimo Monteiro cheguei novamente à Praça Costa Pereira, encerrando essa visita. No total foram três horas de exploração, anotando sempre no caderno por onde eu estava indo.

Por mais simples que tenha parecido esse passeio, foi um tanto esclarecedor. Entendi, finalmente, o porquê do meu pai sempre falar como é simples andar no Centro. De fato é.

No dia seguinte retornei ao Centro, dessa vez com a câmera fotográfica em mãos. Fiz praticamente o mesmo percurso, e foi aí que percebi que as escadarias são uma ferramenta muito inteligente para o pedestre no Centro. Nada mais são que grandes atalhos. Estão espalhados pela região inteira.

Como ainda não havia ido ao Parque Moscoso sozinha, segui pela Avenida Jerônimo Monteiro, entrando posteriormente na Rua República. O percurso é marcado por comércio popular, sem haver nenhum tipo de monumento ou mesmo serviços.

Infelizmente o Parque estava fechado para reformas, então só pude andar em volta dele.

Voltei mais algumas vezes, tanto para entrevistas como para conhecer um pouco mais do Centro, mas as duas relatadas foram as mais relevantes para a pesquisa.

### 3.4 Abril de 2012

Em abril, na semana da Páscoa, retornei novamente a Vitória. Antes da viagem, analisei o material que já havia

Na página ao lado, algumas escadarias.

De cima para baixo, da esquerda para a direita: Escadaria da Misericórdia, Escadaria Lourival Lamego, Sem nome (Rua Cerqueira Lima), Escadaria Maria Ortiz e Escadaria Djanira Lima.







coletado. Percebi que não havia feito registros dos calçadões do Centro e dos prédios “escondidos” pelas grandes placas de comércio. Para obter esse material visitei o bairro três vezes.

Nas visitas anteriores me foquei nas redondezas da Praça Costa Pereira, e acabei não analisando as avenidas mais movimentadas (as avenidas Princesa Isabel e Jerônimo Monteiro, que concentram a maior parte do comércio do Centro). Andando pela Avenida Jerônimo Monteiro, acabei observando a existência de vários calçadões curtos, ou seja, as ruas perpendiculares à avenida (partindo da Escadaria Bárbara Lindemberg indo em sentido à Praça Costa Pereira) são quase todas exclusivas para pedestres. Alguns desses calçadões dão acesso a escadarias, que por sua vez dão acesso à Cidade Alta.

Mascaradas pelo comércio ambulante, são subutilizadas, mesmo sendo grandes atalhos. Pelo pouco que pude observar, os comerciantes é que fazem uso dessas ferramentas. No meu levantamento encontrei oito escadarias (e sei que existem outras espalhadas pelo bairro) e oito calçadões.

Grande parte dos prédios no Centro são antigos e muito bonitos. Infelizmente a falta de manutenção aliada à poluição visual criada pelo comércio local faz com que o pedestre não os veja.

Ao lado, alguns calçadões.

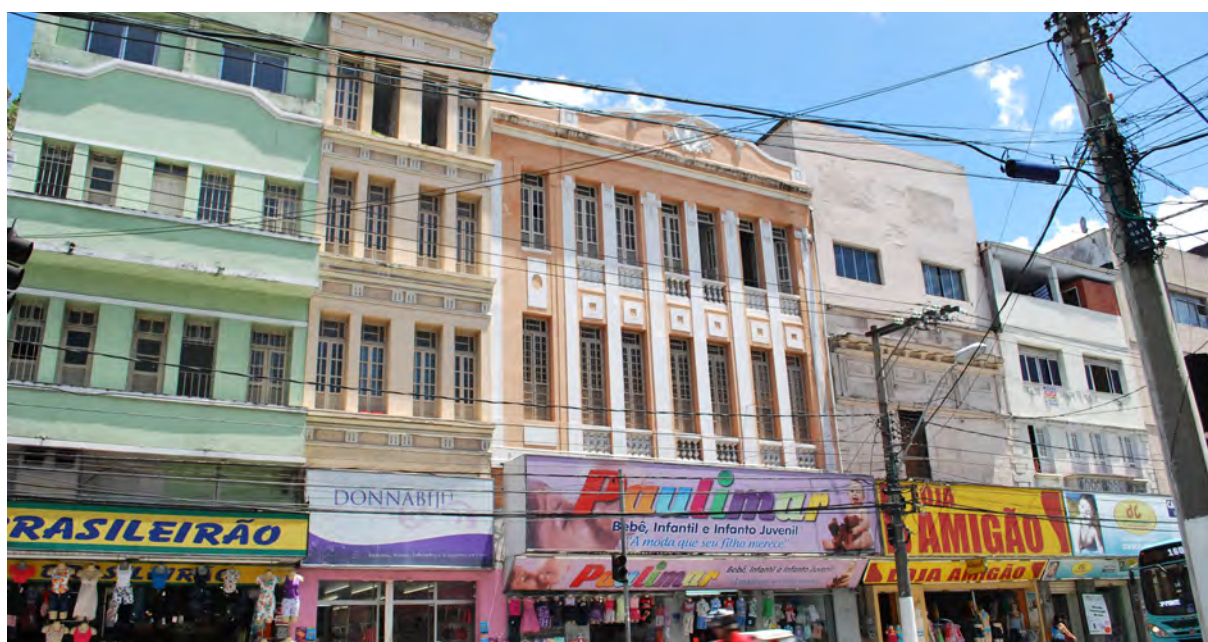
De cima para baixo: Rua João Aguirre, Rua Cerqueira Lima,

Rua Sete de Setembro e

Rua João Caetano.

Abaixo, prédios usados

para fins comerciais







Revisitei a Subsecretaria de Mobilidade para voltar a conversar com a Maria José. Queria saber qual havia sido a evolução do BRT, para enfim definir até onde o meu projeto estaria atrelado a esse sistema.

A forma e as dimensões das estações ainda não haviam sido definidas, pois o projeto havia acabado de passar por todas as aprovações necessárias para que pudesse ser finalizado. Sendo assim, o que consegui foi um mapa com a localização dos elementos integrantes do BRT (ver Anexo 4).

As linhas amarelas sinalizam as calçadas já existentes no local. O que se vê em verde é o que será construído de calçada, confirmando a existência do calçadão que começa perto da Rua Henrique Novaes e vai até o final da Avenida Princesa Isabel, próximo ao Palácio Anchieta. A linha vermelha é a ciclovia que será construída, e seu percurso abrange toda a Avenida Beira-Mar no Centro. Os retângulos laranjas representam as estações.

O interessante é que em uma área do Porto que estava sem uso será construída uma estação, lojas e lanchonete. Ao lado, um espaço destinado às artes, criando, portanto, mais um ponto turístico.

### 3.5 Conclusões sobre as visitas

Rapidamente aprendi a andar na área mais central do bairro, mesmo com pouquíssimo auxílio de sinalização. Não quis adentrar a área mais residencial pelo fato de não oferecerem atrações culturais ou serviços.

As visitas foram essenciais, porque somente assim passei a entender um pouco o Centro e a conhecer alguns atalhos que tornam o deslocamento a pé muito mais fácil.

A melhor iniciativa foi ir sozinha. Sem essa experiência talvez eu não tivesse descoberto tantas coisas.

### 3.6 Entrevistas

As entrevistas, realizadas entre os meses de janeiro e abril, foram feitas em um modelo de conversa informal, contendo poucas perguntas para impulsionar o entrevistado a falar. Segue o roteiro de questões:

1. Nome, idade e cidade de origem (se não for capixaba, mora em Vitória há quantos anos?).
2. Bairro em que mora.
3. Você frequenta o Centro? Por quê? Com que frequência?



4. Quais lembranças tem do Centro? Pode ser da infância até os dias de hoje.
5. Qual o lugar mais marcante para você? Por quê?
6. Acha que o Centro tem uma característica que o difere do restante de Vitória?

Todas as pessoas entrevistadas são moradoras da Grande Vitória. Foram divididos em dois grupos: dos que conhecem e dos que desconhecem o Centro. O objetivo era, através dos que conhecem o Centro, tentar visualizar como era a vida no bairro antigamente e talvez perceber detalhes que eu ainda não havia observado; e também ouvir outras pessoas, que assim como eu, não tiveram muito contato com o Centro e saber seus porquês.

As entrevistas foram transcritas (o que quer dizer que em algumas frases existem construções “erradas”, comuns de quando falamos). A seguir, os fragmentos mais relevantes (e alguns surpreendentes) dos entrevistados:

### **Grupo dos que conhecem o Centro**

Rodrigo Américo Pereira, 78 anos, morador da Mata da Praia (Vitória), já morou no Centro

“Vitória não tinha esgoto, não tinha nada. (...) Por exemplo, minha mãe conta que tinha uma mulher chamada Bé... (...) A turma da família que tinha que botar os penicos com fezes e urina de manhã cedo na porta da casa para a Bé pegar, botar na lata e depois jogar naquele muro da Igreja São Gonçalo... (...) Jogava para a zona insalubre que é aquela que daria lá para baixo, no Parque Moscoso...”

“... a gente ia a muitas sessões lá no... Uma hora da tarde no domingo lá no Politeama... (...) assistia à série do Flash Gordon, aquelas coisas todas da época, né?”

“... o Centro da cidade... (...) tinha os clubes sociais nos idos de 50, era muito bacana... (...) você ia às matinês no Clube Vitória, no Álvares Cabral, no próprio Saldanha. Os bailes noturnos, o Baile da Primavera, Festa de São João. Vixi! Tinha festa demais ali pelo Centro.”



“... na (Praça) Costa Pereira as meninas rodavam num sentido, os rapazes rodavam do outro. Era o chamado footing... (...) Nós estávamos num sentido, olhávamos a menina do lado, dava uma piscadinha e tal. Namoro era um negócio difícil, né?”

Gabriel Leônidas dos Arcos Rodrigues, 77 anos,  
morador do Centro



“Era uma cidade bucólica onde você lia A Gazeta (jornal local). (...) Não tinha quase carro. Era muito interessante, Vitória... E depois ela foi progredindo, foi nascendo, foi crescendo e foi desumanizando...”

“Há pessoas que me dizem: “Gabriel, por que é que você não vai morar na Praia do Canto? É, você que tem status interessante”. Não! Eu moro onde eu me sinto bem, né? Eu nasci aqui, minhas raízes são aqui.”

“... nossos governantes (...) cada vez mais eles deterioram o Centro de Vitória e prestigiam os locais onde eles moram. (...) Por isso é que o Centro vai acabando aos poucos...”

Maria Isabel Meneguim Gonçalves, 66 anos, moradora da  
Praia do Canto (Vitória), já morou no Centro



“... eu, sinceramente, gostava muito de morar no Centro. Tudo ali pertinho de mim. Hortifrutti perto, o supermercado perto, padaria perto. Os apartamentos, de um modo geral, são muito bons, espaçosos, sabe?”

“E eu percebi, assim, que muitas pessoas gostaram de morar no Centro. Aí houve uma ocasião que eu fiquei cedida, eu fui trabalhar no Rio. Quando eu voltei, eu já fiquei mais assustada porque eu notei que muitas pessoas tinham saído do Centro e que as ruas, depois de uma determinada hora, ficavam assim, desertas. Aí eu tinha medo de sair na rua à noite.”

“Dificulta muito na hora do pico, né? Fica demorado para a gente voltar, sair de lá, por exemplo, por volta de cinco e meia, seis horas; às vezes há gastei quase uma hora para chegar de lá, aqui. E a distância não é muita, né? E essa minha dentista

que trabalhou no Centro, ali, até pouco tempo, ela falou para mim: “gente, eu vou arrumar um consultório mais perto da minha casa porque eu não aguento a volta”.

Luzia Helena dos Santos, 63 anos, moradora do Centro

“Olha, se você me tirar daqui – e aqui eu domino tudo – agora, se você me levar... Me soltar ali naquela pracinha de Jardim da Penha, eu me perco.”

“A própria Praça Costa Pereira era a praça chique, era a praça onde a gente saía para passear. Tinha uns clubes no Centro da cidade, tinha o Saldanha em frente ao (Teatro) Carlos Gomes (...), tinha o Clube de Natação e Regata Álvares Cabral...”



“O Centro da cidade antigamente era uma cidade aonde você via as famílias...”

“... a estrutura física da cidade é a mesma. (...) Tem aquela mesma coisinha, aquele mesmo jeitinho e o que aconteceu foi cada dia as pessoas estão diminuindo...”

Maria da Glória Moreira Feres, 63 anos, moradora da Praia do Canto (Vitória), já morou no Centro

“... eu só vou para (o Centro) para uma coisa específica. Se eu tiver mesmo que fazer alguma coisa lá. Para passear, eu não vou mais.”

“O que é que sinto falta em Vitória? A dupla Cosme e Damião (dupla de guardas militares). Como eu sinto falta disso!”

“... eu tenho saudades daquela Vitória onde você podia andar mais tranquila, entendeu?, sem medo de ser assaltada...”



Eleni Santos do Nascimento, 59 anos, moradora de Jardim Camburi (Vitória), já morou no Centro

“Carnaval no Centro da cidade. Praça Oito. Era muito bom. Eu já fui em carnaval lá, meu marido também ia, era muito bom.”



“Ah... A Vila Rubim... O lugar que a gente fazia feira era na Vila Rubim... (...) Era o único lugar que tinha, e lá tinha de tudo. E hoje em dia é muito bonito ainda, as pessoas não conhecem.”

“No centro qualquer pessoa pode ir, entendeu? Para cá (Jardim Camburi) as lojas são mais chiques, né? Lá tem lojas populares, no Centro todinho, até a Vila Rubim.”

Élcio Pitangueira Tavares, 57 anos, morador do Barro Vermelho (Vitória), já morou no Centro



“Ultimamente eu tenho frequentado pouco (o Centro), só vou mesmo bem direcionado para o lugar que eu tenho que ir. Essa semana eu fui lá no Centro porque o escritório do contador é lá no Centro. Aliás, eu saio daqui, vou lá, já entro no contador, resolvo o que tenho que resolver e venho embora, né?”

“... na fase da juventude, ali, naquele cantinho, era o point, assim, da intelectualidade. Tinha um negócio chamado Britz Bar, que era onde a turma se reunia, né? Era o bar da madrugada de Vitória, aonde os jornalistas iam, os intelectuais. Era (...) o bar da moda. (...) O pessoal ia para lá tocar um violão. Era uma época mais romântica, né?”

“O Centro da cidade, é uma cidade de quatrocentos e tantos anos, é aquelas ruínas mesmo, não tem como; hoje em dia todo mundo tem, no mínimo, um carro. (...) Aonde é que o pessoal vai estacionar?”

Eugênio Inácio Martini, 56 anos, morador do Centro



Eu gostaria de ver... (...) essa Mata Atlântica, que nós temos aqui atrás, né? Pertinho da gente, ser revitalizada, ao invés de ser invadida... Que se criassem jardins botânicos. Que se criasse aí restaurante panorâmico. Que a gente não precisasse sair da ilha para ir para outras cidades, né? Aqui nós temos potencial para isso. Gostaria de ver aqui o mar sendo explorado até comercialmente. Pôr restaurantes à beira do mar, nós temos bastante orla marítima aqui na ilha mesmo. Aqui no Centro, né? Poderia se ter também...

explorar a parte aquática com escunas, né?  
Barquinhos e tal...”

“Na área comercial, na área urbanística, o Centro tem um problema, por ele ser sítio histórico, não pode mexer muito. Então, não pode alterar muito o contexto dele. E isso entrava as melhorias. O poder público não tem a iniciativa de contribuir para que aconteça algumas melhorias e mesmo naquilo que é antigo, né? Para que ele seja restaurado. Não tem muito incentivo. Então, não... as obras ficam paradas, né? As restaurações ficam paradas...”

“Eu vejo hoje para o Centro o... o futuro no sentido turístico, né? Nós temos o porto que chegam os navios, nós temos a Mata Atlântica, nós temos o mar e nós temos um... uma metragem quadrada pequena, um quilômetro e meio quadrado. Então é fácil de fazer aqui um centro turístico ultramoderno, né? Para que esses navios encostem aqui, tenham toda a infraestrutura. Por exemplo, nós não temos aqui no Centro nenhuma casa na... digamos assim, naquilo que é característica nossa, a moqueca capixaba, né? Em todos os países do mundo se conhece o Espírito Santo pela moqueca.”

“... eu conversando com um taxista idoso outro dia, ele falou assim que ele era motorista de caminhão e ele vinha do interior para Vitória descarregar no porto. Dentro da malinha dele, do caminhão, ele trazia um paletó, um terno e uma gravata que era para ele vir para a praça (Costa Pereira). Segundo ele, só poderia vir passear na praça de paletó e gravata.”

Hevellyse Griffó Wanguestel Raphael, 42 anos, moradora de Araçás (Vila Velha), trabalha no Centro há 20 anos

“Lojas diminuíram (...), cada dia que passa a gente vê uma porta se fechando. (...) Tem mais área de escritório, de agências... Mas de venda, de comércio, eu percebo que diminuiu muito.”

“Eu não vejo nada de diferente (no Centro). Para mim é só um bairro. (...) Nós só não temos aqui no Centro um shopping, algo mais sofisticado, parece um local mais simples de se estar.”





Caio Nogueira Vargas, 23 anos, morador da Praia do Suá (Vitória), já morou no Centro

“Tem muitas coisas que ainda se resolvem no Centro, por exemplo, (...) quando vai renovar alguma coisa, é só no Centro ainda. Desde que mudei de lá – eu morei lá por muitos anos – (a frequência com que vou) diminuiu...”

“Eu lembro de andar de bicicleta perto do Viaduto Caramuru, de sair com os amigos, que estudaram no (Colégio) Agostiniano, que é ali no Centro de Vitória. (...) Lembranças de passeios com a minha mãe, de ir na Vila Rubim. Lembranças boas, eu tenho lembranças boas.”



### **Grupo dos que não conhecem o Centro**

Ariane Pereira Guarnier, 29 anos, moradora de Coqueiral de Itaparica (Vila Velha)

“... não tem muitas coisas para fazer lá.”

“Ah, quando me falam no Centro de Vitória, eu lembro mais de, além do movimento durante o dia, quando eu penso no Centro de Vitória eu penso em Teatro porque não é muito comum para a gente...”



Frederico da Costa, 25 anos, morador de Jardim Camburi (Vitória)

“... (lembro) muito por ser um local que você passa para poder ir para a área rural, que é quando eu ia para o sítio...”

“Eu conheço muito pouco do Centro, mas acho que o Parque Moscoso é um espaço bacana (...) (porque) apesar de estar muito mal tratado, ali tem um espaço bacana grande, tem bastante árvore, bastante lugar para sentar, que é uma coisa bem difícil de se encontrar no Centro.”



Lener Fernandes Pestana, 24 anos, morador de Jardim Camburi (Vitória)

“Uma tia morava lá quando eu era bem novo, e eu não sei como chega lá. (...) O culto ecumênico da minha irmã, em 2007, foi na Catedral da Cidade Alta. Eu também não sei chegar lá.”

“Ele (o Centro) é desorganizado. (...) Eu acho que as ruas só tem um sentido e isso me confunde. Eu não sei chegar no correio, não sei chegar na Lojas Americanas, não sei chegar na Mesbla (risos). Eu só sei chegar na rodoviária, tem um caminho que é reto e acabou.”

Dandara Pereira de Almeida, 23 anos, moradora de Chácara Parreiral (Serra)

“Tem um porto lá. E eu lembro que tem o palácio do governador também.”

“Os prédios são diferentes, o estilo da arquitetura, apesar de estarem bem sucateadas...”

David Sacramento Carvalho, 23 anos, morador de José de Anchieta (Serra)

“... a maioria das coisas que eu faço são geralmente na zona norte da capital ou até aqui, nas Praia do Canto mesmo (bairro em que trabalha), então vou muito pouco ao Centro.”

“Antes eu ia lá, quando eu era mais novo, para, eventualmente, comprar alguma coisa com meus pais, mas muito tempo.”

Flávia Silva Martinelli, 23 anos, moradora da Praia de Santa Helena (Vitória)

“... minha mãe que morou lá durante a vida dela. Acho que as memórias são mais dela, quando eu penso no Centro, penso mais, assim, na época em que ela cresceu lá.”



“(O lugar mais marcante é a) Rua Sete (de Setembro). (...) Eu nem conheço, mas... É porque é muito falada, quando mamãe fala de quando morava lá, que era perto da Rua Sete (de Setembro) e que tudo acontecia ali em volta...”



Gabriela Petrocchi Corassa, 22 anos, moradora da Praia de Santa Helena (Vitória)

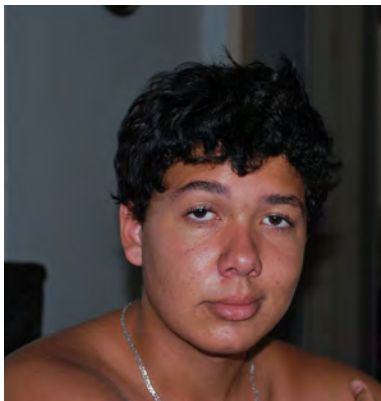
“... eu morei até os 18 anos lá. Só que, assim, as lembranças que eu tenho de lá são da minha casa. Eu não frequentava o Centro como um todo, só a minha casa mesmo. E tudo o que eu fazia era para o lado de cá de Vitória.” (a entrevista foi feita em Jardim Camburi)



Rafael de Oliveira Gatti, 18 anos, morador de Jardim Camburi (Vitória)

“... a visão que eu tenho do Centro é algo comercial. É até difícil você ver alguém que mora no Centro, você ouvir falar de alguém que mora no Centro ultimamente.”

“Acho que em meio àqueles navios comerciais ou à aquele amontoado de ferro (no Porto) se vê uma beleza especial.”



Gabriel Berger de Oliveira Viana, 15 anos, morador de Jardim Camburi (Vitória)

“Ali perto do Porto. Eu passo muito e eu olho bastante.”

“Eu acho que lá só tem mais loja, mais movimentação, mais poluição também.”



Bárbara Xavier Bernardo, 14 anos, moradora de Jardim Camburi (Vitória)

“... às vezes a gente se perde lá, não sabe para onde a gente vai, e a gente não encontra os lugares que a gente quer ir.”

“Então, eu não conheço muito lá. Eu sempre vou em lojas, tipo C&A, tem outras lojas também que eu esqueci o nome.”



Por parte das pessoas que conhecem o Centro e suas qualidades (mesmo as que pertencem ao passado), sente-se nostalgia, saudades de uma época em que o bairro ainda tinha muitos moradores, em que era tranquilo andar de bicicleta ou mesmo sair com amigos à noite, em que a vida social se concentrava lá.

Todos sentiram o impacto causado pela mudança que ocorreu em Vitória, de retirar serviços, escolas, bares, restaurantes, bibliotecas e até mesmo a sede da prefeitura do Centro.

As pessoas, em decorrência dessa descentralização, acabaram migrando para outros bairros. Esse processo não ocorreu somente em Vitória; em praticamente todos os centros das cidades brasileiras aconteceu o mesmo, como pode-se notar nesse trecho:

“Esse processo de deterioração/degradação intensificou-se após os anos 1950, causado, fundamentalmente, pelo crescimento e expansão do espaço urbano. Ao mesmo tempo em que os centros congestionam-se pela intensidade das suas atividades, amplia-se a concorrência de outros locais mais interessantes para morar e viver. Assiste-se ao êxodo de atividades ditas nobres e à saída de outras grandes geradoras de fluxos, como as implementadas pelas instituições públicas. (...) Consequentemente, a arrecadação de impostos diminui e o poder público reduz a sua atuação nos serviços de limpeza e seguranças públicas.”

(VARGAS, 2009, p. 4)

Já por parte das gerações mais novas que não tiveram a oportunidade de experimentar o Centro como bairro seguro ou mesmo como bairro central de Vitória, percebe-se a ligação às avenidas principais (o Porto de Vitória, muito citado, fica na Avenida Beira-Mar). É bem o que a professora Gisele Girardi (ver 3.2.1) havia dito: os mais novos sempre associam o Centro ao que conhecem, ou seja, as avenidas por onde passam os ônibus e as quais dão acesso a rodoviária e outras cidades.

## 4 Sinalização

### 4.1 Por que as pessoas se perdem?

Dudchenko (2010) descreve duas situações: uma em que um alpinista profissional escalou uma montanha na Escócia sem auxílio de bússola e mapa, e se perdeu na volta por causa da formação de névoa que escondeu as referências que o guiavam no local; a outra envolve uma pessoa que queria explorar a floresta que formava o entorno da vila onde estava hospedada. Após algumas horas de caminhada e confusa com a paisagem, uma vez que as árvores formavam um padrão sem nenhuma referência de destaque, foi aturdida pelo pânico e sentiu um forte impulso de correr em qualquer direção.

Por que essas pessoas se perderam?

Em condições normais do dia-a-dia, estamos acostumados a deslocamentos pendulares, o que quer dizer que estamos familiarizados a percorrer determinados caminhos, como de casa para o trabalho, do trabalho para a faculdade etc. Essa rotina se torna algo tão natural que é comum, por exemplo, ouvir histórias de pessoas que em dia de folga se dirigiam para algum local a que não costumam ir e acabaram se dirigindo ao local de trabalho.

Quando nos vemos num lugar desconhecido, nos comportamos de maneira diferente: prestamos mais atenção ao entorno e aos seus detalhes, fazendo com que o retorno não seja, necessariamente, difícil. Nos dois casos citados no livro, as duas pessoas ficaram sem nenhum detalhe que pudesse informar qual era o caminho de volta; no primeiro caso o indivíduo ficou desorientado pelo fato da névoa encobrir suas referências, tais como o sol e a base da montanha; a pessoa do segundo caso se perdeu por causa da homogeneidade da floresta, que não proveu, dessa forma, nenhum marco que se destacasse do restante.

“A orientação espacial, portanto, parece requerer:

- 1) o reconhecimento do entorno;
- 2) a habilidade de usar marcos familiares para decidir qual o caminho a ser traçado; ou
- 3) a manutenção da orientação através de experiências passadas.

A falha de qualquer um desses itens pode fazer com que nos percamos.”

(DUDCHENKO, 2010, p. 5. Tradução nossa.)

Ao vender as pessoas, foi comprovado que, ao tentarem traçar um caminho retilíneo, acabam por navegar em círculos, tanto quando andam como quando nadam ou até dirigem um carro (DUDCHENKO, 2010). Mesmo pessoas sem vendas nos olhos começaram a se desviar do caminho após alguns metros. O que pôde-se observar nos diversos experimentos feitos na área foi que são muitos os fatores que podem fazer com que uma pessoa ande em círculos: pode ser a diferença de tamanho entre membros (um estudo mostrou que a pessoas tendem

a andar na direção da perna mais curta), algum desvio da postura, fatores do ambiente (como sons), mais peso sendo carregado em um lado do corpo e/ou um senso de direção subjetivo. Outra constatação foi de que quando a pessoa anda rápido, o desvio é menor. O que nos leva ao fato de que num ambiente urbano, onde nem sempre é possível visualizar o terreno como um todo por causa das construções, um indivíduo que não conhece o local, anda com precaução, e como já foi dito anteriormente, faz isso para reconhecimento de detalhes do percurso para que o retorno seja fácil.

Navegar numa cidade requer que a pessoa consiga visualizar duas dimensões, que no caso é o mapa, em três dimensões. Ter um bom senso de direção reduz a chance de erros, mas não a anula. É nessa esfera que o wayfinding é inserido: permite que até aqueles que não tem um senso de direção aguçado possam navegar num local desconhecido sem temer que algum erro seja feito no percurso fazendo com que se perca.

## 4.2 O Wayfinding

“[...] Fornece orientação e os meios para ajudar as pessoas a se sentirem à vontade em seu ambiente.”

(GIBSON, 2009, p. 12. Tradução nossa.)

O wayfinding é o modo como um indivíduo navega de um espaço a outro, sobretudo em cidades. São variados os sustentáculos: mapas, pictogramas, placas, faixas e outros elementos. É, portanto, um sistema de navegação.

Na sinalização exterior, que é o tipo a ser produzido nesse trabalho, há algumas subdivisões:

Identificação:

de monumentos e suas entradas

de edifícios e suas entradas

de áreas de estacionamento, indicando aquelas que forem acessíveis

Direcional:

em caminhos fora do sítio

para veículos dentro do sítio

para pedestres dentro do sítio

Regulatória:

sobre normas de estacionamento

sobre informações para entrada

A sinalização de identificação é aquela que comunica às pessoas qual o nome e função do local/espço. A direcional é aquela que indica qual o percurso a ser feito para que se chegue a determinado local (é comum que haja mais de uma sinalização direcional pelo caminho, para que tenha um caráter de confirmação). A regulatória informa o que pode ou o que não pode ser feito no local.

Sendo assim, através de um conjunto de diferentes tipos de sinalização, o presente trabalho terá como um de seus principais objetivos prover informação suficiente e bem localizada para que a navegação de uma pessoa que nunca foi ao Centro ou que raramente vai ao Centro seja mais simples.

#### 4.3 Análise da sinalização existente no Centro de Vitória

A sinalização para pedestres que hoje existe no Centro de Vitória obedece ao Guia Brasileiro de Sinalização Turística, significando, portanto, que seu uso é exclusivo de locais classificados como turísticos. Além disso, o foco no pedestre é só um fragmento do sistema estabelecido, tendo no Guia uma vasta descrição de como deve ser a sinalização para veículos motorizados.

Como essa parte não é interessante para o trabalho por seguir outra linguagem e outro raciocínio, vamos nos ater à sinalização para pedestres.

No Guia destaca-se dois tipos de sinalização para pedestres: direcionais e interpretativas.

“As placas direcionais são fundamentais no processo de informação e sensibilização do visitante, permitindo que ele se localize com facilidade e realize o maior número possível de deslocamentos a pé, em roteiros de visitação estruturados... (...) As placas interpretativas comunicam de forma planejada os significados do patrimônio cultural e natural, criando e transmitindo uma experiência singular ao visitante.”

(DF Ministério do Esporte, Turismo e Lazer, EMBRATUR, IPHAN, DENATRAN, 2001, p. 96)

Pelo exemplo que o Guia dá de como distribuir as placas por um local turístico, há a necessidade de haver um ponto de informações turísticas e área para estacionamento, para que a transição do veículo motorizado para a locomoção a pé pudesse ser feita com tranquilidade.

Em Vitória não há muitas áreas de estacionamento, mesmo porque não há muitos espaços vazios. Há também a questão de ter muitas áreas aterradas, dificultando qualquer tentativa de estacionamentos subterrâneos. Por outro lado, pode-se dizer que cada monumento que participa do Projeto Visitar é um ponto de informações turísticas, já que os monitores indicam onde achar outros monumentos, e quais percursos podem ser mais interessantes de acordo com os interesses da pessoa.

O Guia instrui que as placas direcionais “sempre que possível, devem utilizar o mesmo suporte que as placas de sinalização de trânsito, de forma a minimizar a poluição e a obstrução visual dos bens culturais” (DF Ministério do Esporte, Turismo e Lazer, EMBRATUR, IPHAN, DENATRAN, 2001, p. 98).

Como a sinalização de trânsito pode vir a confundir o pedestre, existe uma dica: “... deve-se ter um cuidado especial no sentido de evitar que o usuário de veículo motorizado utilize erradamente a sinalização voltada para o pedestre, infringindo por exemplo regras de sentido de circulação, uma vez que, para as viagens a pé os caminhos são definidos independentemente dessa condição”. (Idem) A imagem no Guia mostra a placa de sinalização de trânsito com o símbolo de proibida conversão à esquerda. O que a dica diz, é que deve-se evitar, nesse caso, que haja indicações na sinalização de pedestres que o direcione para a esquerda, eliminando qualquer erro de interpretação.

Depender das placas de trânsito para guiar os pedestres significa dar prioridade ao carro, e não às pessoas. Ter que, de repente, mudar o tipo de informação da placa para que não haja confusões quanto a que direção ir não é, de forma alguma, um ato prudente. Para de fato evitar erros de interpretação, o mais correto é separar as informações.

Em Vitória encontrei poucas placas desse tipo, e nenhuma delas estava atrelada à sinalização de trânsito. O ideal é que essas existissem em grande volume, para que quem as utilizasse não dependesse de outras placas, como as de trânsito, por exemplo. Além disso, as que encontrei estavam mal localizadas: uma, a que meu irmão encontrou na minha primeira visita ao Centro a pé, estava ao final de um calçadão, bem longe da placa interpretativa do Teatro Carlos Gomes. Por muitas visitas pensei só haver essa placa direcional, quando na verdade eu já havia passado por outras duas diversas vezes. Ambas as placas só foram percebidas nas últimas visitas que fiz em abril.

Uma ficava ao final do calçadão da Rua Sete de Setembro, mas tão encostada a um prédio que passou despercebida. A última que encontrei foi na Rua Barão de Itapemirim, e tem a pior localização. Sua frente fica voltada para a rua, o que faz o pedestre passar por trás dela. Só percebi sua existência quando estava na calçada do outro lado da rua, tirando fotos dos prédios.

As cores escolhidas obedecem ao que já existe de sinalização turística, mas infelizmente o marrom e o bege não dão destaque às placas. É compreensível que as cores não sejam muito chamativas para que não ofusquem os monumentos, mas se essa é a opção escolhida, é necessário que exista algum tipo de compensação.

Por exemplo, a sinalização interpretativa é relativamente baixa, tendo 110cm de altura. Com esse tamanho e as cores escolhidas, essas placas acabam não sendo vistas. Talvez uma placa mais alta servisse até como identificador dos monumentos, fazendo com que se tornassem marcos para os pedestres.

#### 4.4 Outros casos

Ao longo do desenvolvimento do trabalho procurei por alguns exemplos de sinalização com foco em pedestres para que pudesse conhecer o que é feito em outros países. A seguir analiso brevemente cada caso, mas sem muita



Mais acima: placa direcional no calçadão da Rua Sete de Setembro. Abaixo, a placa na Rua Barão de Itapemirim.



profundidade pelo fato de não ter tido acesso ao manual de nenhum dos sistemas.

#### 4.4.1 Havana, Cuba

Há um código de cores, apesar de não estar claro o porquê da cor do poste variar em um caso. Como as fotos não mostram o tamanho total desse poste, não há como estimar sua altura, mas aparentemente essas placas, a fonte aplicada e as setas estão muito grandes. Talvez o fato da fonte estar em bold intensifica essa impressão.



#### 4.4.2 Califórnia, Estados Unidos da América

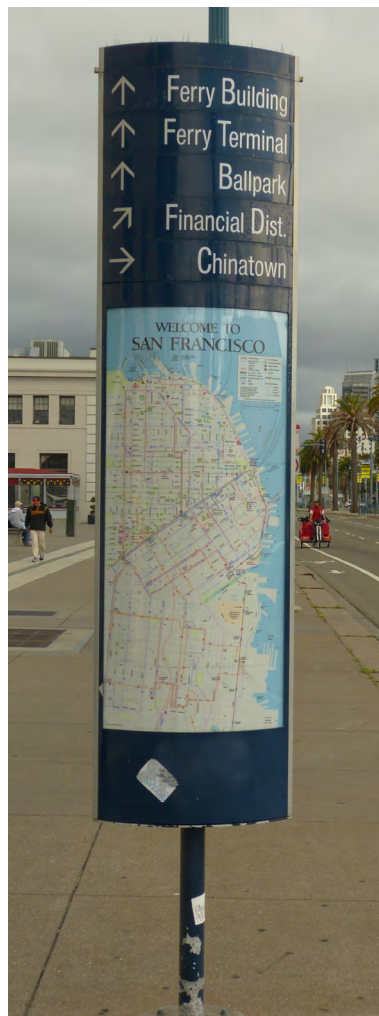
O mapa tem um desenho simples, e parece levar em conta a posição em que a pessoa está, já que aparentemente, o que se vê à frente é o que estaria na porção superior do desenho. A visualização do mapa inferior ainda parece boa, mas o mapa de cima parece estar muito alto, comprometendo sua leitura.



##### 4.4.2.1 São Francisco, Califórnia, Estados Unidos da América

A placa é bem visível e aparentemente tem boa altura para visualização das informações. Apesar de ter uma curvatura,

essa não parece comprometer a legibilidade. O mapa disponibilizado contém muitas informações, e não aponta o local onde a pessoa está. Talvez fosse mais eficiente recortar o desenho do mapa para que fosse possível ver com mais clareza alguns detalhes, tais como nomes de ruas.



#### 4.4.3 Brighton, Reino Unido

Parece haver dois tipos de totem: um mais largo e baixo e outro mais alto e estreito. Em ambos os casos, as informações parecem bem dispostas. Talvez a seta que interfere no campo textual não tenha sido a melhor alternativa para indicar as direções, mas ainda assim consegue comunicar ao que se propõe comunicar.

A legenda é longa pelo fato do mapa abranger uma grande área, mas pelo visto existe redundância de informação (que nesses casos não é algo negativo), já que os nomes dos locais também estão no desenho do mapa.



As placas direcionais, ao que tudo indica, são dispostas em dois eixos. O que causa certa estranheza é o fato da placa, quando ligada ao poste pelo lado direito, ter, no sentido da leitura ocidental, primeiro o nome do local e depois a distância em tempo, gerando uma hierarquia de informação; já o lado em que o poste aparece ao lado esquerdo, a primeira informação é a distância em tempo. Mudar o lado onde a placa é fixada ao poste não muda o sentido da leitura.



#### 4.4.4 Londres, Inglaterra

Os totens possuem informações de identificação, direcionais e mapa, além de conter, na lateral, números de telefone que podem auxiliar o pedestre. Há placas direcionais de apoio em postes exclusivos.



#### 4.4.5 Antuérpia, Bélgica

Não há como analisar precisamente a placa que sinaliza o Centro Histórico, uma vez que só há um fragmento dela na fotografia. Deduzindo que o fotógrafo teve que erguer a cabeça para capturar a imagem, os números e a fonte estão muito pequenos no mapa, dificultando muito sua leitura. Na outra foto percebe-se que a altura do mapa é mais confortável, já que é possível ver o reflexo da pessoa na placa. Aliás, um material tão reflexivo pode comprometer a leitura das informações.

Nessa segunda placa, em que podemos ver o mapa inteiro, nota-se que não há muita informação escrita, mas por outro lado, existe uma longa lista de legenda, fato um tanto desconexo.

Quando se vê o poste inteiro é que percebe-se que há placas direcionais que, provavelmente, devem ter ligação com a legenda.

Mas como são muitas plaquetas, a composição, além de ficar cheia demais, torna a informação um tanto quanto confusa.



#### 4.4.6 Amsterdã, Holanda

Há um código de cores que varia, aparentemente, dependendo do que é sinalizado. Em alguns casos as placas são fixadas a postes que contêm sinalização para veículos motorizados, mas é interessante notar que a maioria das informações não dialoga com a parte da frente da placa para veículos, e sim com sua parte de trás, evitando um grande conflito de comunicação.





#### 4.4.7 Biel, Suíça

Apesar dos totens serem cinza para se manterem discretos, há uma faixa vermelha estreita que percorre seu lado maior, os colocando em maior evidência para que não desaparecessem completamente nas ruas.

Há uma versão reduzida para ser fixada a postes, e apesar de fazer uso de mapa, a informação parece ser majoritariamente escrita.



#### 4.4.8 Berlim, Alemanha

Como não há alguém ou um objeto para entender as dimensões desse totem, suponho que tenha pelo menos um metro e meio aproximadamente. Mas independente de sua altura, o fato do mapa chegar tão perto do chão indica que a visualização do desenho, perto de seu limite inferior, é prejudicada. A legenda parece baixa também, o “information” está muito grande, e ocupando um dos espaços com melhor visualização do totem.

Aparentemente as placas direcionais só são usadas em dois eixos, o que torna a aparência do poste mais limpa em comparação ao que se tem em Antuérpia. Como todas as informações estão em alemão, as que parecem mais relevantes aos turistas, tais como onde é o posto de informação e onde encontrar transporte, já indicando qual o tipo, são representadas por pictogramas.



Algo muito interessante nesse sistema é ter uma maquete tátil de metal. Dessa forma os deficientes visuais conseguem compreender melhor o espaço.



#### 4.4.9 Melbourne, Austrália

Apesar de achar o mapa em perspectiva muito interessante, percebe-se pelas fotos que existem três tipos de desenho, e essa troca de linguagem de totem para totem pode confundir o pedestre.

Há dois tipos de totem; um muito grande, que tão grande parece fora de proporção, e um menor.





## 5 Mapas

Esse assunto é tão complexo que facilmente poderia se transformar em outro TCC. Não encontrei nenhum dado mais preciso sobre qual tipo de desenho é mais eficiente, e admito que só pesquisei em livros de Design, Wayfinding e sinalização, por achar que me aprofundar em cartografia (coisa que pensei em fazer) poderia me afastar do objetivo inicial, de projetar um sistema.

Sendo assim, elegi o seguinte trecho como guia para o meu trabalho:

“As diferentes maneiras de desenhar um mapa são quase ilimitadas e exemplos inspiradores abundam. Só há algumas restrições de Design. Os mapas mais funcionais são os portáteis, que podem ser consultados quando necessário durante o trajeto. A posição de um mapa estático sempre tem que corresponder ao ponto de vista do usuário. Para o restante, há bastante liberdade. Obviamente, o desenho do mapa tem que ser apropriado ao projeto. A sinalização para o centro de uma cidade histórica, uma exposição, um zoológico ou um parque precisa de algo diferente que a feita para um prédio de escritórios, um museu ou um hospital. (...) O requisito mais importante em todos os mapas –especialmente para ambientes complexos– é enfatizar referências no ambiente real e ignorar as que possam ser confusas.” (SMITSHUIJZEN, 2007, p. 351-352, tradução nossa)

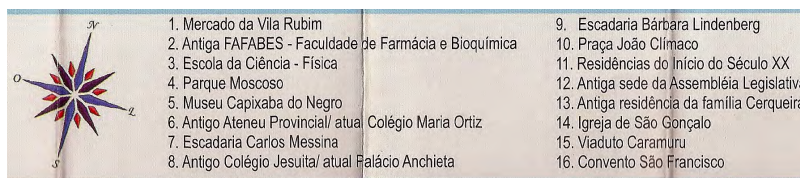
### 5.1 Análise do mapa utilizado no Centro de Vitória

O mapa, feito em perspectiva, destaca somente os monumentos históricos, deixando os edifícios translúcidos e de uma cor só. A identificação de alguns locais é comprometida, como por exemplo, da Antiga Faculdade de Farmácia e Bioquímica (Fafabes, número dois), em que só é possível ver a parte de trás da construção.



Ao lado, uma porção do mapa.

No caso do Palácio Anchieta (número seis), primeiramente, há um equívoco na legenda. Diz “Antigo Colégio Jesuíta/ atual Palácio Anchieta”. Algumas pessoas desconhecem o fato do Palácio já ter sido um colégio, e colocar essa informação antes do atual nome pode gerar confusão. Quando eu vi o mapa pela primeira vez, procurei pelo nome do Palácio na legenda, e me condicionei a procurar pela palavra “palácio” após os números.



Legenda do mapa

À época eu ainda não sabia onde ficava instalado, impossibilitando que eu fizesse o percurso contrário, e por isso tive que ler as legendas mais uma vez. Por sorte, o Palácio corresponde ao número seis, mas são no total quarenta e seis itens.

Além disso, visto de cima, percebe-se um pátio. Antes de começar o trabalho já havia ido com meu pai e meus irmãos visitar o Palácio após uma grande reforma. Vendo o desenho recordei que de fato conhecemos o pátio, mas a lembrança da fachada é tão forte, que é difícil assimilar que visto de cima a construção seja assim (principalmente para quem nunca entrou no Palácio). A visão do pedestre é muito distinta, já que só consegue ver fragmentos dos prédios e grandes construções.

Talvez o mapa em perspectiva, apesar de ser mais ilustrativo e talvez mais didático que um mapa comum por se aproximar mais da realidade, não seja a melhor opção no caso do Centro por haver as perdas citadas acima.

A numeração se torna confusa a partir do número seis. Há, entre os números seis e quarenta grande concentração de locais sendo identificados, e a numeração, organizada em zigue-zague, faz com que a leitura horizontal (sentido da leitura ocidental) seja dificultada.

O caso de Nova Jérsei (ver 5.2.3) é um bom exemplo de como proceder quando há alta concentração de locais a serem identificados: dividiu-se o mapa em áreas menores e atribuiu-se cores a cada uma. Como cada área, dessa forma, passa a acolher poucos números, a busca por um local é facilitada.

Evidente que talvez não haja essa possibilidade no Centro de Vitória, de fragmentá-lo em áreas menores para melhor leitura do mapa. Nesse caso, seria melhor pensar em algum outro estilo.

Quanto ao formato do papel em que o mapa é impresso, é muito interessante o fato de que quando aberto tenha 74,5cm de largura por 20cm de altura e quando fechado suas dimensões passem a ser 6 x 20cm. Esse formato mínimo permite que o mapa seja facilmente manuseado e transportado pelo usuário.

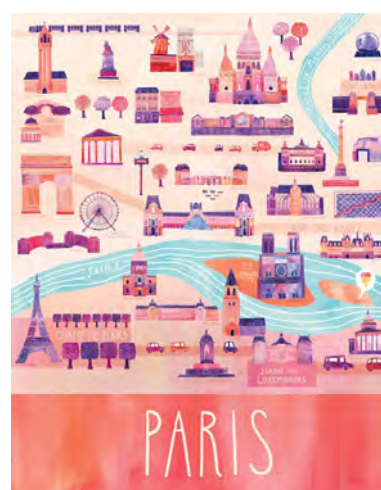
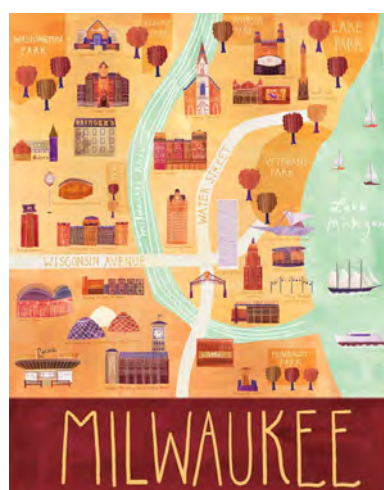




### 5.2.2 Milwaukee e São Francisco, Estados Unidos da América; e Paris, França

Apesar dos mapas serem de locais tão distintos, seguem o mesmo estilo, e por isso estão agrupados para análise.

O estilo do desenho é muito interessante, e apesar de compreendermos rapidamente que não se trata de um desenho fidedigno, as construções são facilmente identificadas. Talvez pelo fato do autor não querer poluir o desenho, somente as avenidas principais estão desenhadas, o que faz com que esses mapas não sejam os mais indicados para uma pessoa usar em um local a que nunca foi.



### 5.2.3 Nova Jérsei, Estados Unidos da América

Apesar de ser muito simples olhar no mapa, achar o local, ver seu número correspondente e procurar por ele na legenda, o processo inverso não é tão fácil. Para uma pessoa que desconhece o local, o mais provável de acontecer é ler a legenda, achar para onde quer ir procurar o número no mapa. Para contornar esse problema, o mapa se divide em cores, facilitando muito a leitura que se tem do mapa.





Ambos os mapas foram desenhados pela mesma pessoa e seguem o mesmo estilo, e por isso estão agrupados mesmo sendo de locais tão distantes.

O desenho é simplificado, o que acaba tornando a composição mais limpa. Apesar disso, não há compreensão sobre onde fica cada local pelo fato dos prédios e outros elementos estarem flutuando e obviamente ocupando mais espaço que na realidade.



### 5.2.5 Milão, Itália

Boa representação dos prédios e outros atrativos (como padaria e livraria). O problema é que os balões onde os desenhos estão inseridos acabam escondendo grande parte do mapa, comprometendo sua leitura.



### 5.2.6 Bergen, Noruega

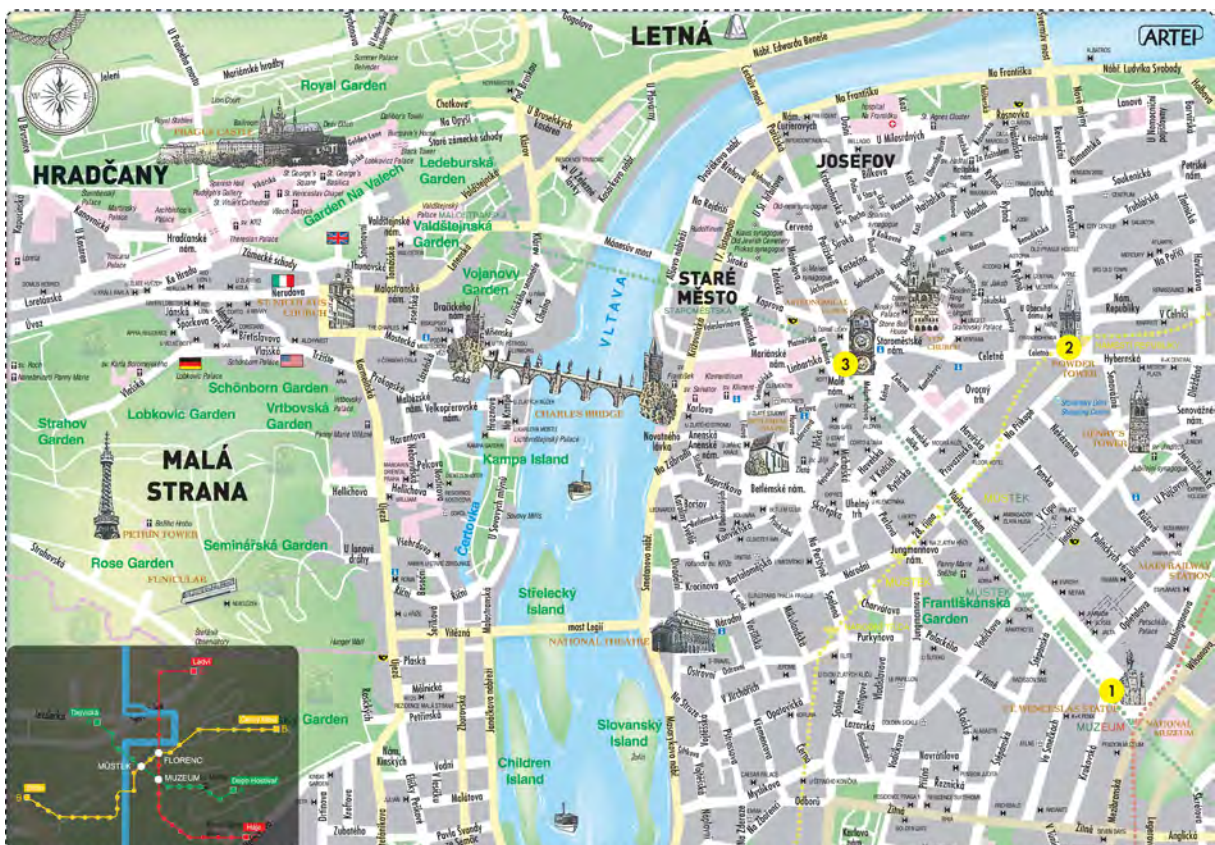
A simplificação do desenho das igrejas torna o desenho mais limpo, e ao observar com mais afinco a cada uma das construções, percebe-se grande diferença entre si. Mas não tenho certeza se para todos essa diferenciação é tão clara.

Para evitar qualquer confusão, o nome da igreja é colocado em destaque.



### 5.2.7 Praga, República Tcheca

A cidade possui muitas ruas pequenas, o que causou, por causa da abrangência do mapa, uma poluição visual muito grande. Apesar de ser muito interessante o uso do desenho das construções, o uso da tipografia acaba ocultando-o.





## 6 O projeto

### 6.1 Objetivo

A sinalização para pedestres aqui desenvolvida tem como um de seus principais objetivos incentivar que não só turistas, mas também moradores da Grande Vitória passem a ter o hábito de caminhar pelo Centro de Vitória, local de tanta importância cultural, histórica e comercial. Dessa maneira, o pedestre teria uma experiência espacial, passando a, portanto, compreender melhor o bairro.

Ao longo da pesquisa, notou-se que muitos jovens não sabem andar no Centro, e seu esvaziamento faz com que se crie uma esfera de medo em torno do bairro. Talvez o fato de sempre transitarem pelas avenidas principais dentro de veículos motorizados é que impede que as pessoas consigam criar um mapa mental do local; como não existe mais a necessidade de ir ao Centro comprar roupas, comidas e procurar serviços como correio e cartório, que agora se espalham pelo município inteiro, o bairro se tornou somente um momento de transição de um local a outro.

Por causa disso, a sinalização não só identificará locais turísticos como é feito atualmente; também o fará com outros serviços, tais como escolas, tribunais, secretarias e hospitais, além de indicar ciclovias e pontos de ônibus. Mais do que uma sinalização turística, visará facilitar o dia-a-dia das pessoas que vão ao Centro por outras razões que não a de passeio.

Estará ligada ao sistema de transporte, ou seja, a aplicação da sinalização nas principais vias por onde passam os ônibus estará sujeita à localização já determinada pelo BRT das estações e do calçadão.

Talvez assim, fazendo a ligação, através da sinalização, entre as avenidas principais (Beira-Mar, Princesa Isabel e Jerônimo Monteiro) e o “miolo” do Centro (adentrando o bairro), mais pessoas se sintam mais à vontade para explorar esse importante fragmento de Vitória.



## 6.2 A escolha do local

O processo de escolher o Centro já foi relatado, mas como ainda era um escopo muito grande, tive que, durante as visitas e com o auxílio das entrevistas, decidir qual fragmento do Centro eu contemplaria.

Nas entrevistas o Centro inteiro foi citado; desde as lojas da Jerônimo Monteiro até a Vila Rubim. Percebi, então, que deveria analisar os percursos que havia feito e determinar o que seria mais dinâmico e atraente para o pedestre.

Um dos pontos centrais do Centro, por concentrar muitas ruas e dar acesso direto à Avenida Jerônimo Monteiro, é a Praça Costa Pereira. Por tal razão, teria que ser contemplada pelo projeto.

Um local muito citado nas entrevistas é o Parque Moscoso, mas sua localização é muito afastada, e o percurso até lá não apresenta nenhum monumento ou algo exclusivo do Centro (como tribunais e fóruns, por exemplo), mas somente comércio popular.

Por entender que não seria interessante para o pedestre andar um trecho muito grande sem nenhuma referência no trajeto, optei por eliminar o Parque Moscoso do projeto. Sendo assim, a Vila Rubim foi automaticamente eliminada também, por estar além do Parque Moscoso quando se vai no sentido da Rodoviária.

As ruas consideradas residenciais também foram eliminadas.

Precisava, a partir daí, achar algo que representasse o ponto final do local contemplado. Escolhi o Palácio Anchieta, por ser um monumento de enorme relevância e por estar onde acabam as três principais avenidas que margeiam o bairro.

O local de implantação do projeto, então, tem início na Rua Henrique Novaes, onde há a entrada para o Parque Municipal Gruta da Onça, e fim no Palácio Anchieta.



## 6.3 Desenvolvimento de propostas

### 6.3.1 Diretrizes de Projeto

As diretrizes são divididas em três níveis: imprescindível, relevante e desejável.

**Imprescindível que:**

tenha ergonomia adequada (altura de sinalização apropriada, tipografia legível a longa, média e curta distâncias, cores que não causem desconforto visual);

seja um sistema coerente, ou seja, todos os elementos devem ser facilmente associados;

dialogue bem com o BRT;

dialogue com a arquitetura local;

não atrapalhe o fluxo de pedestres;

não interfira muito na fachada de monumentos;

não prejudique a visualização dos locais

a serem identificados;

seja constituído por materiais que não se deteriorem facilmente por causa das intempéries ou da oxidação devido à proximidade ao mar;

as indicações de direção sejam claras e diretas;

os mapas a serem utilizados tenham desenho simples e de fácil entendimento.

**Relevante que:**

a manutenção seja fácil e sem custos elevados;

as cores escolhidas sejam facilmente visíveis na cidade, sem ofuscar os locais a serem identificados.

**Desejável que:**

o custo de produção seja baixo;

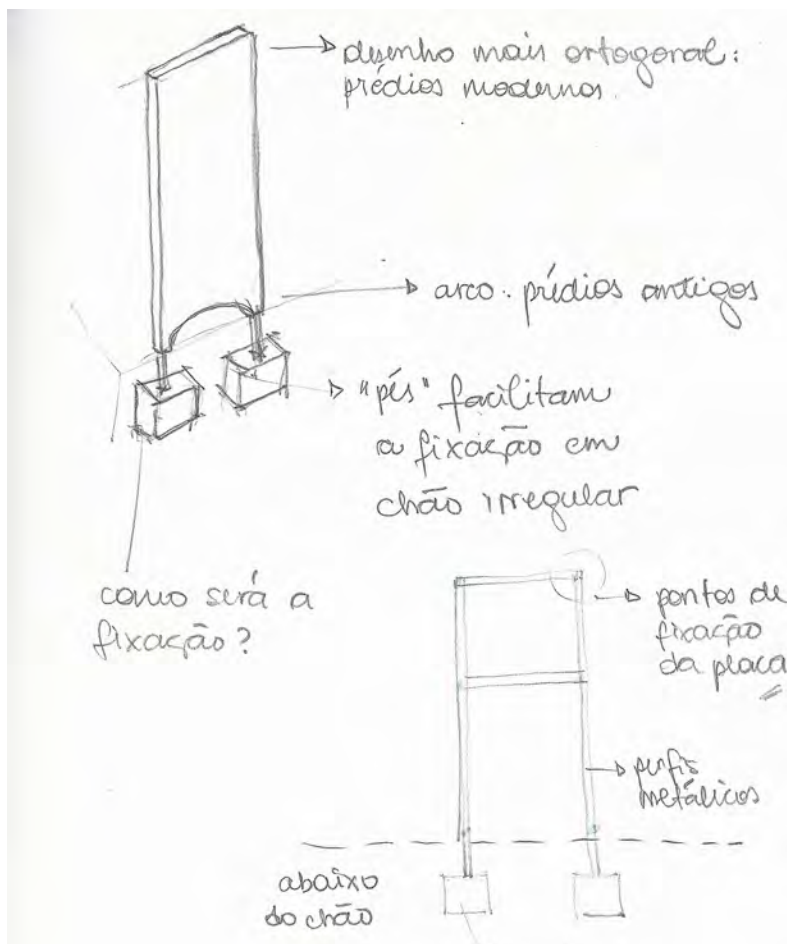
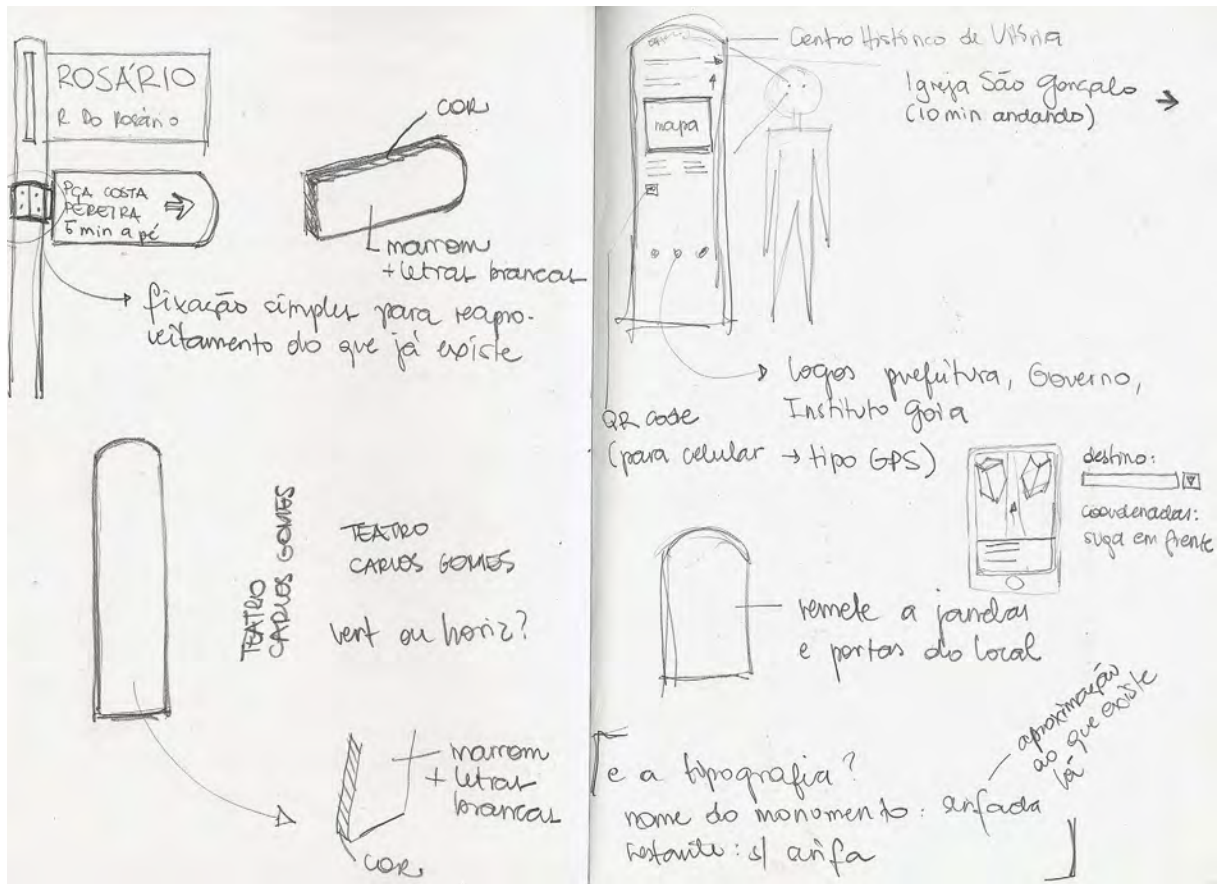
sua construção seja simples.

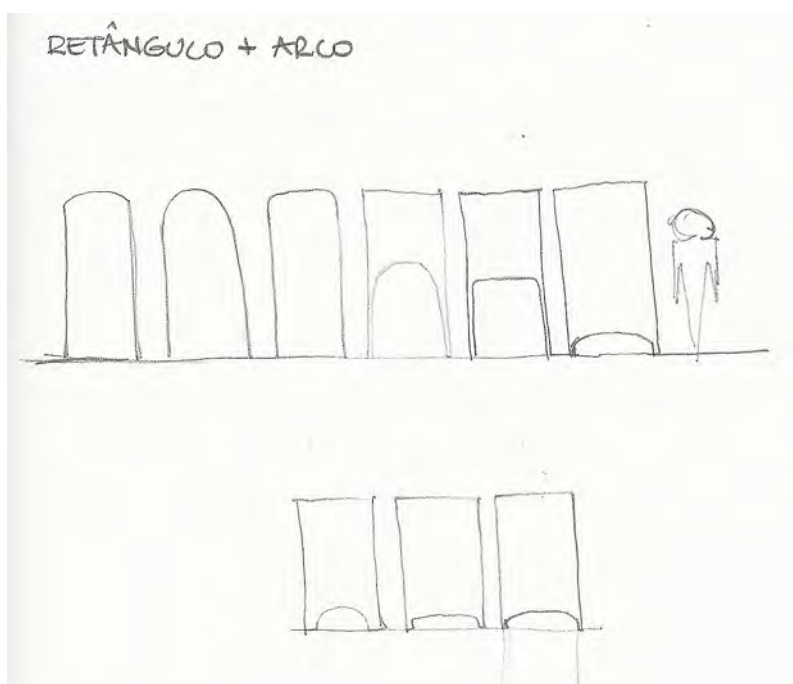
Ao lado, o Centro em azul  
e o escopo em rosa.

Tendo como base as diretrizes acima, as propostas começaram a ser traçadas, ainda sem dimensões precisas.

### 6.3.2 Croquis

A seguir os croquis em ordem cronológica:







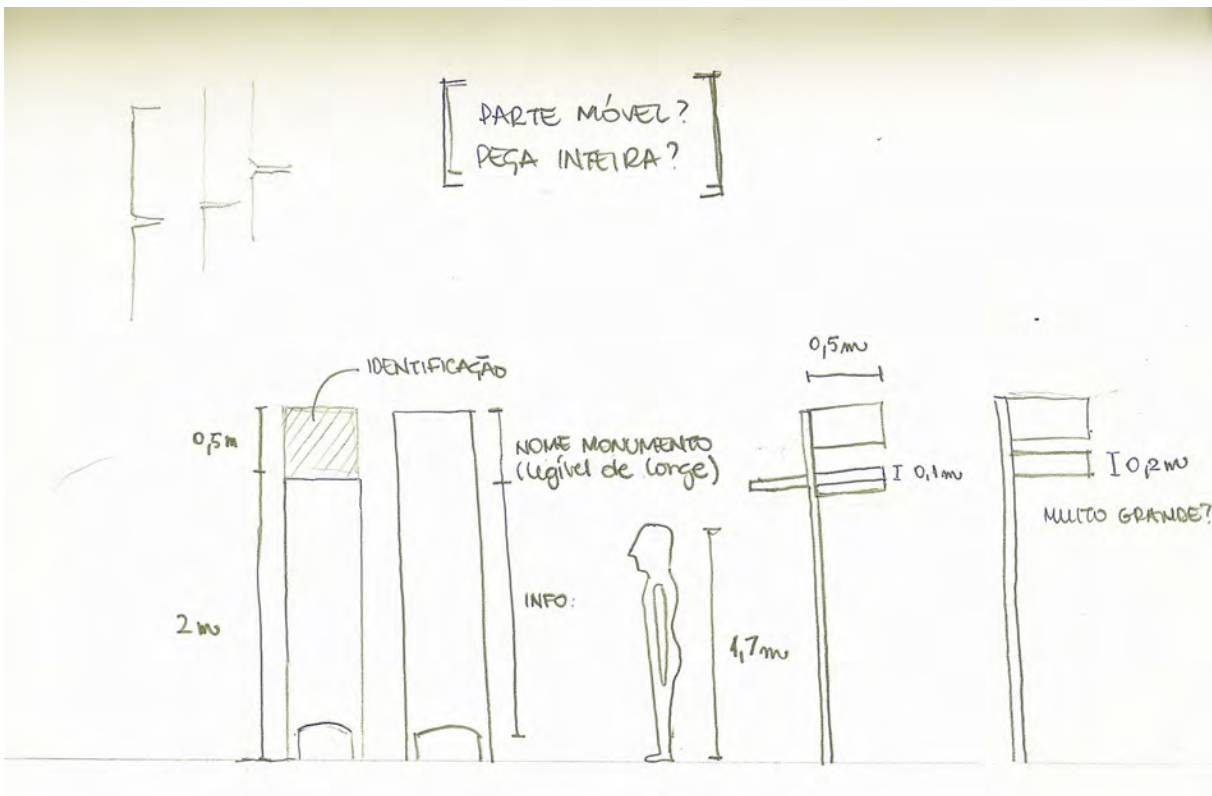
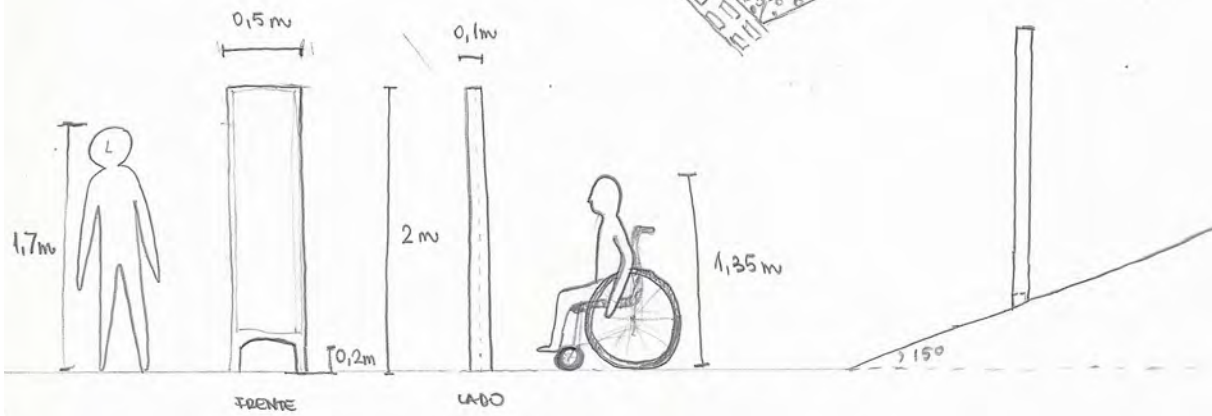
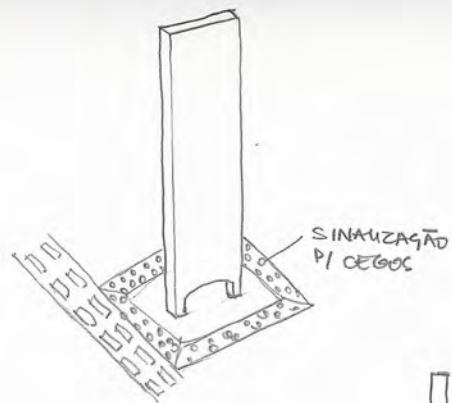


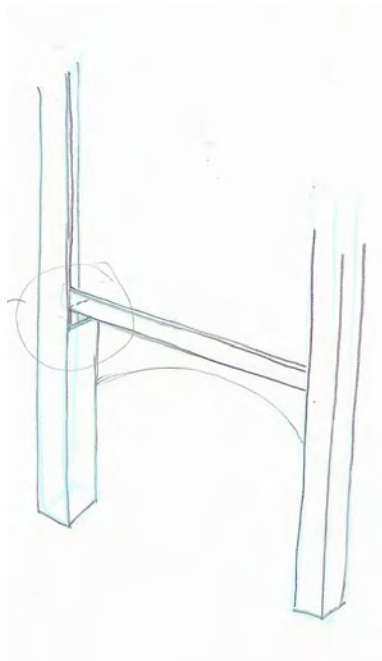
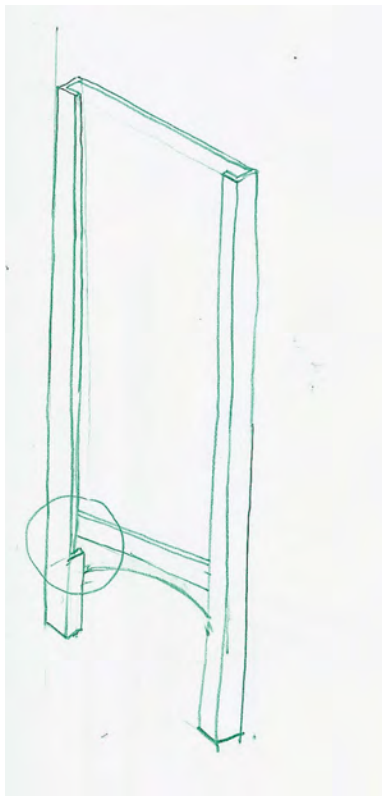
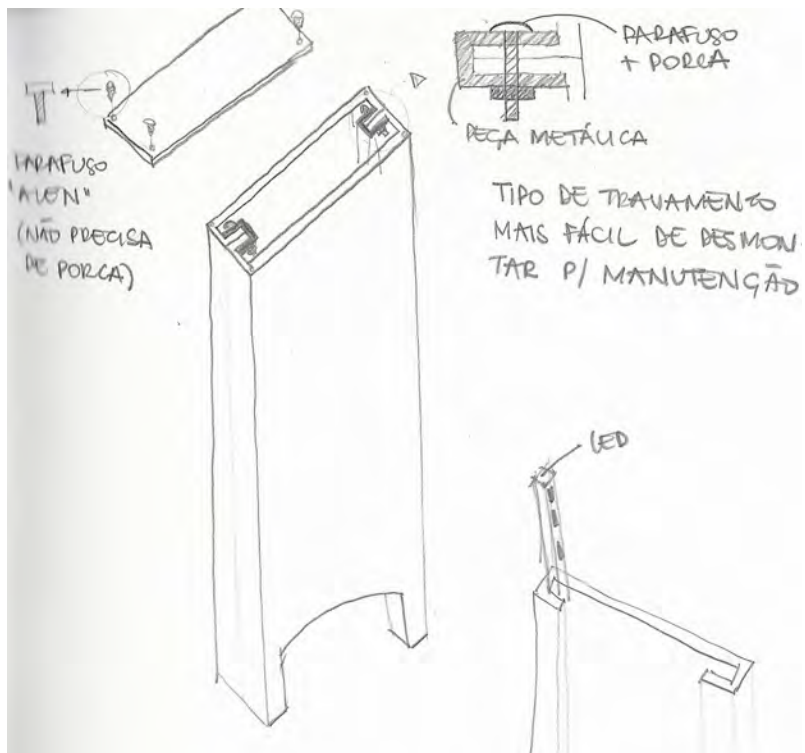


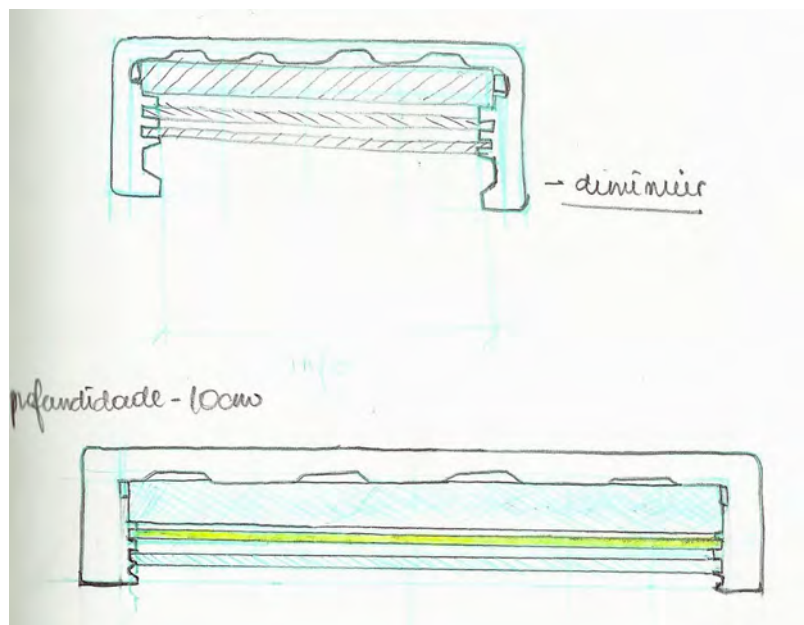
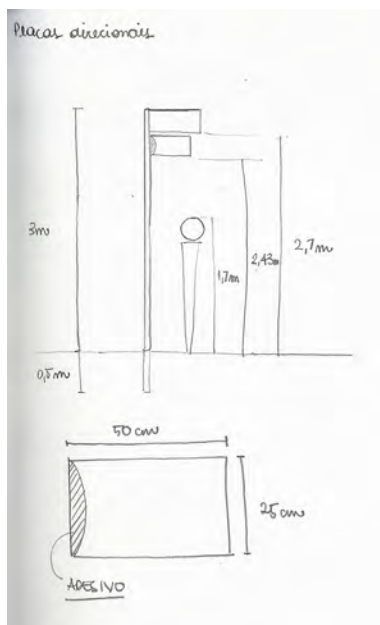
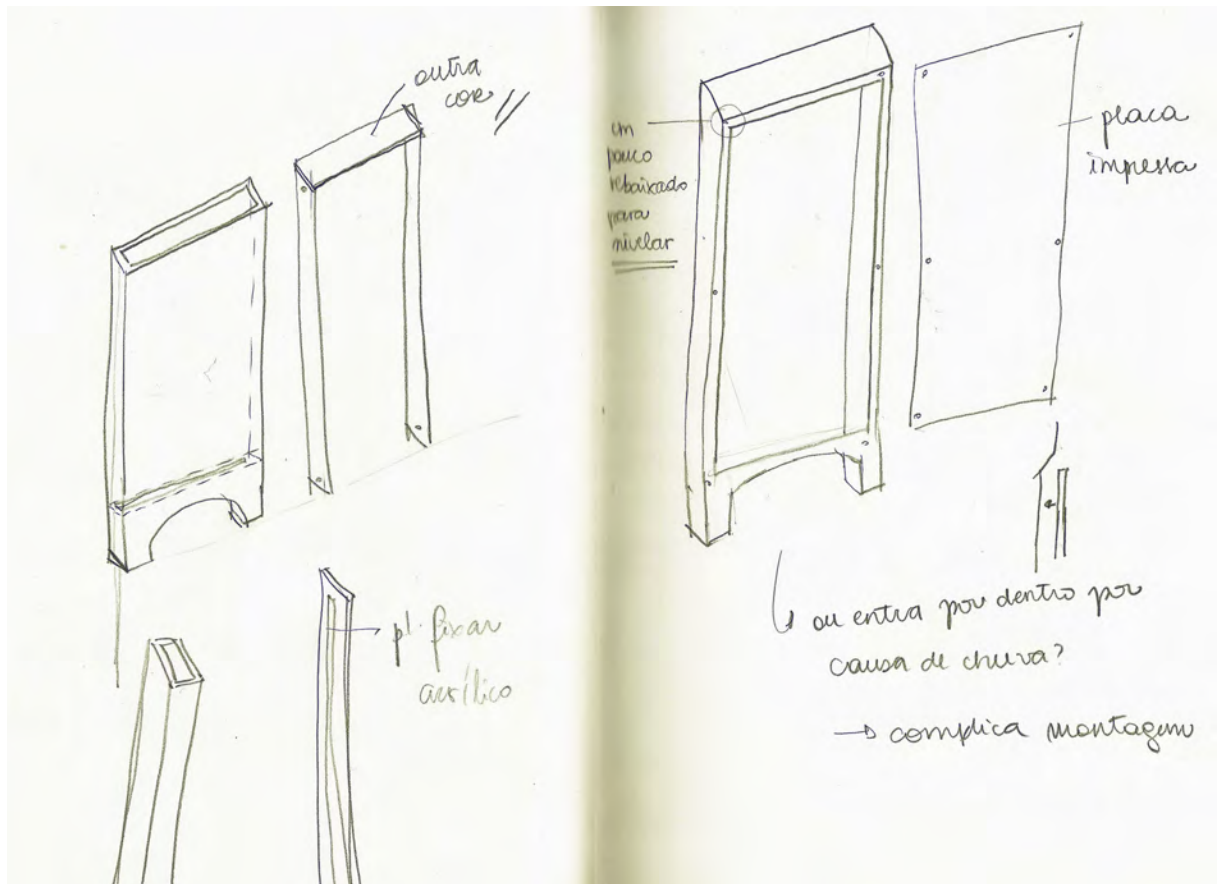
150

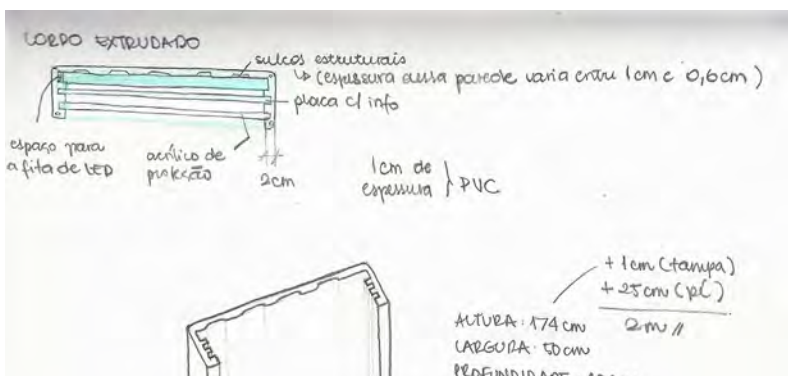
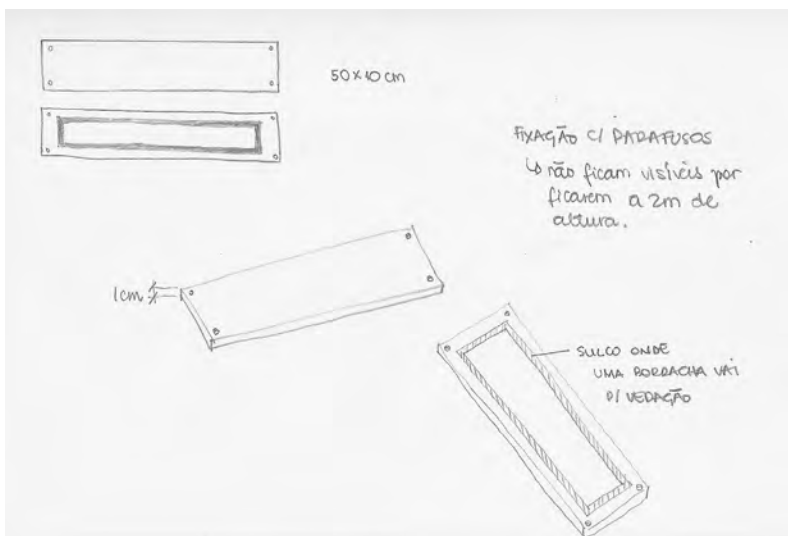
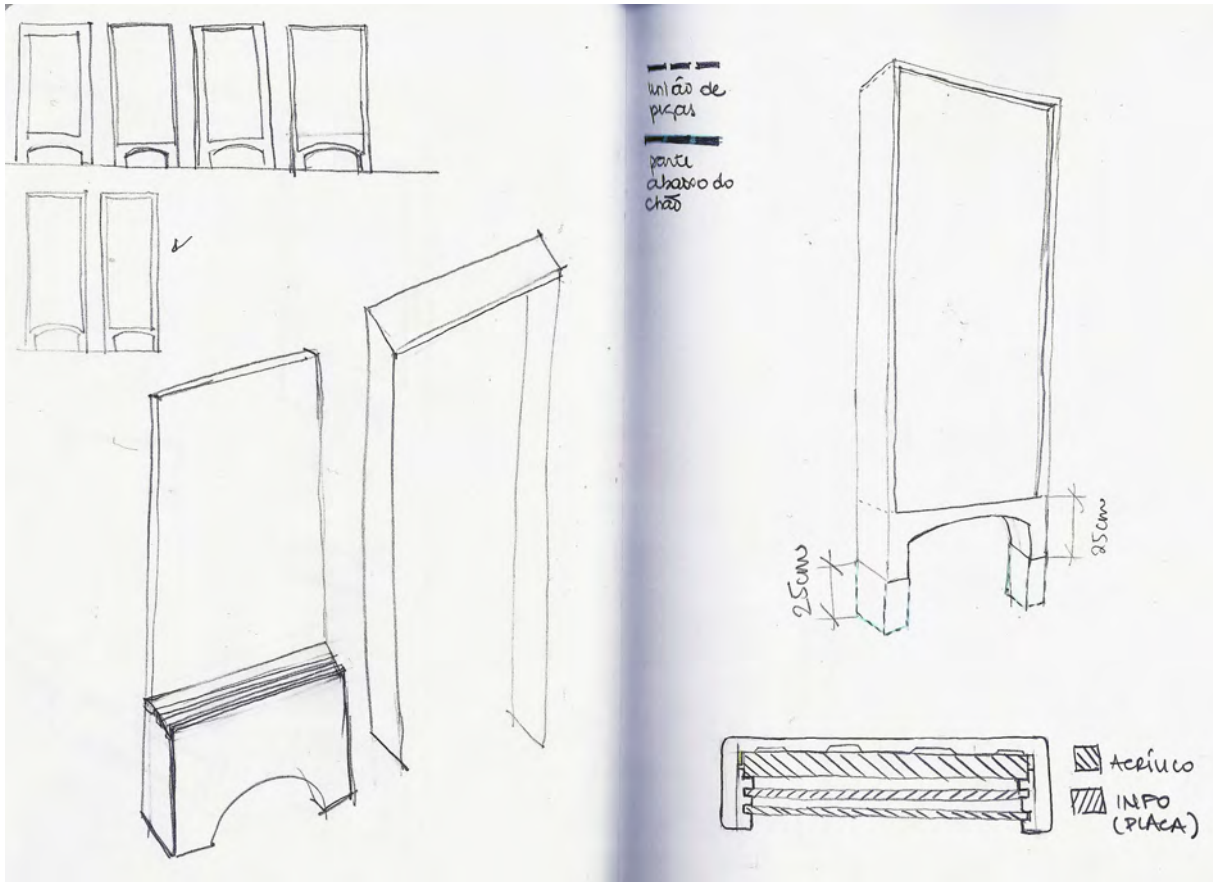
DIÂMETROS DE POSTES  
26 a 40 cm

segmento de uma  
circunferência de  
2m de diâmetro

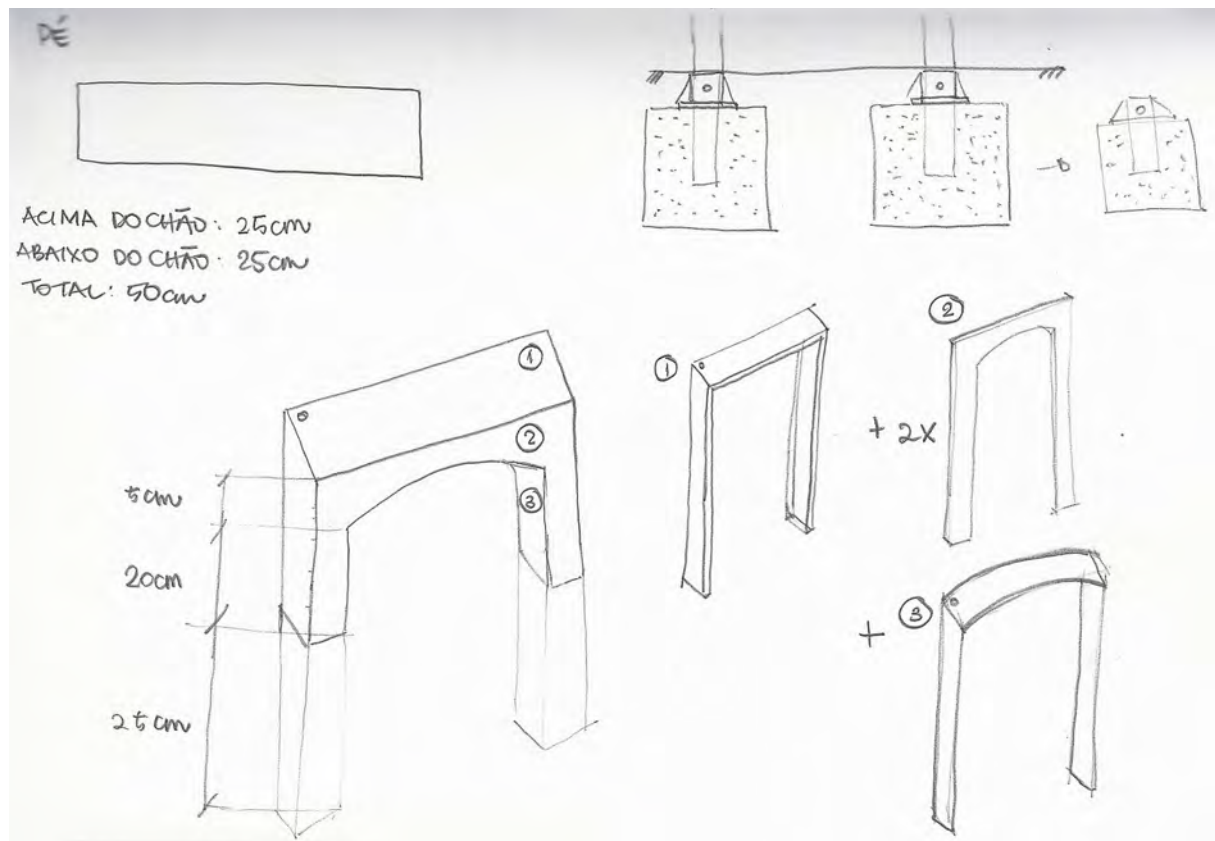




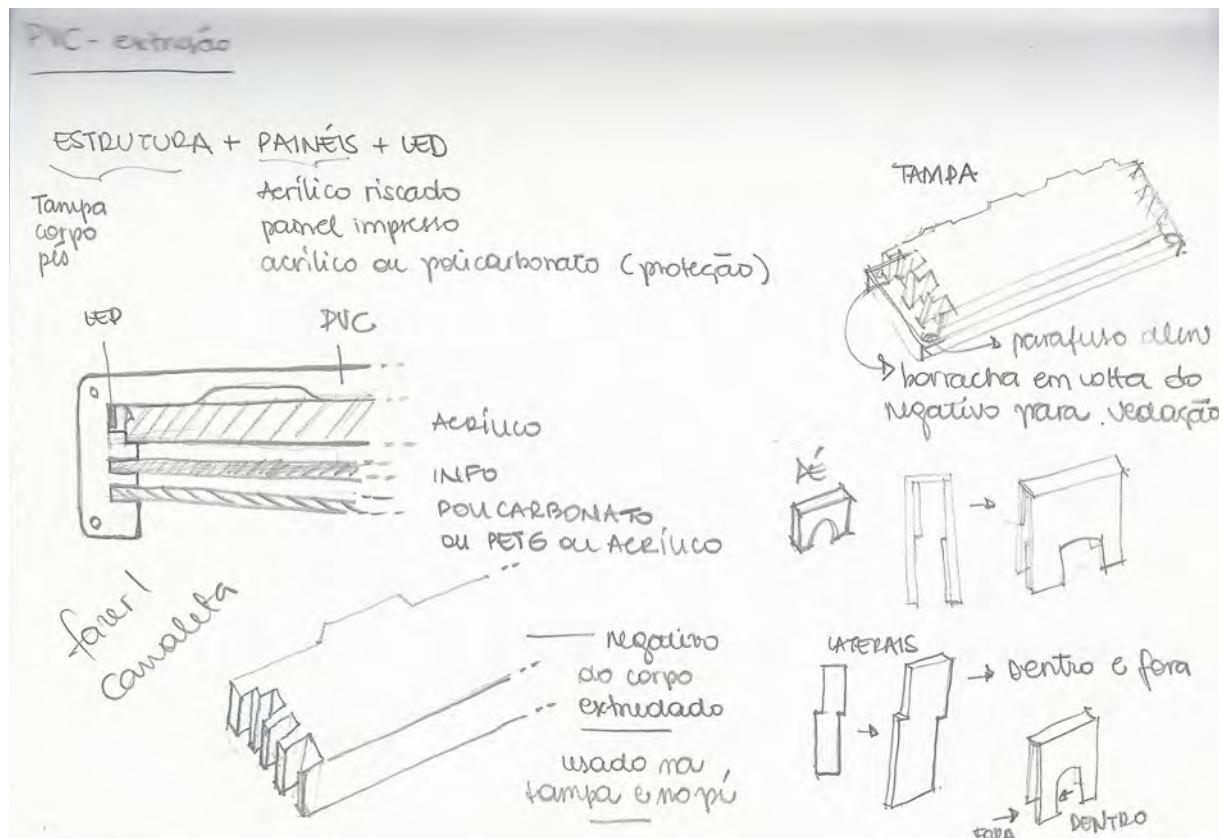












Primeiramente pensou-se em fazer dois perfis que se encaixassem, formando o totem. O problema se deu no fechamento da peça por baixo: os fios do LED não poderiam ficar expostos.

Como a junção de duas peças estava tornando o totem num objeto de complexa montagem e manutenção, ideias de uma peça só foram surgindo.

Depois de alguns desenhos e reuniões com o professor Robinson, o partido escolhido foi o que é constituído por somente um perfil, facilitando produção, montagem e manutenção dos totens.

A partir dessa escolha é que foi possível começar a detalhar melhor o projeto: sabendo-se qual o tipo de material utilizado torna-se muito mais fácil saber quais processos de produção são possíveis e que formas podem ou não ser construídas.

Durante o processo da modelagem virtual percebeu-se que algumas mudanças deveriam ser feitas. O desenho final cotado está mais a frente, nesse capítulo, no item 6.4.12.

## 6.4 Desenho final: totens e placas

### 6.4.1 Forma

#### Totens

Para que ficassem na altura dos olhos das pessoas (já que como vimos, as placas interpretativas atualmente usadas tem 110cm de altura, em 5.1) e assim fossem facilmente vistos, não forçando o pedestre a olhar para baixo, fixou-se que o totem mais baixo teria dois metros de altura.

Entendendo que há calçadas muito estreitas no Centro e que os totens deveriam interferir o mínimo possível no fluxo de pedestres, escolheu-se fazê-lo estreito, com apenas 50cm de largura. Além disso, deve ser fixado, sempre que possível, alinhado aos postes de luz. Caso não fosse assim, os totens poderiam, em conjunto com os postes, formar uma espécie de labirinto para os pedestres.

Além de causar menos impacto no uso da calçada, como é necessária a ligação com a rede elétrica, estar perto de postes facilita essa conexão.

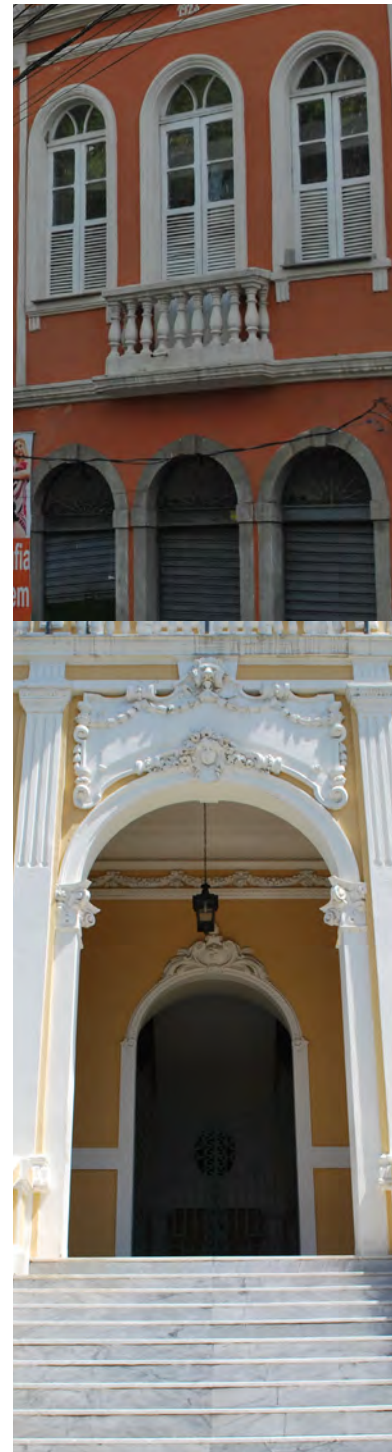
Para identificar os monumentos escolheu-se aumentar em 50cm a altura do totem. Dessa forma é possível visualizar o nome do local identificado a distâncias maiores.

Os totens são estreitos em profundidade e a estrutura que aparece somente como moldura na porção frontal também é estreita para que não houvesse grande impacto visual.

O arco ao final da estrutura remete um pouco à arquitetura do local. Para que os totens não destoassem muito do ambiente, tentei achar algum elemento muito comum no Centro. As janelas e portas e arcos estão presentes em quase todos os monumentos e construções antiga.

Para não ser muito literal, deixei o arco mais suave que o usado na arquitetura.

Optou-se por não ter uma estrutura inteiriça até o chão porque a existência de pés facilita sua fixação em terrenos irregulares.



De cima para baixo, um estabelecimento comercial da Praça Costa Pereira e a entrada do Palácio Anchieta.

A tampa possui dentes que se encaixam ao corpo; para prendê-la, um parafuso *allen* entra pela lateral, fazendo a junção das duas peças.

#### Placas

As placas que identificam logradouros tem 64 x 28cm em Vitória, e ficam em postes de três metros. Sendo assim, é possível fixar mais um tipo de placa a esses postes sem comprometer o fluxo de pedestres.

Para seguir as dimensões dos totens, que foram pensados de 50 em 50 centímetros, optou-se que a placa tivesse 50 x 25cm. Uma placa ser tão destoante da outra se mostrou um fator positivo, já que desse modo compreende-se rapidamente que pertencem a sistemas distintos. Por serem destinadas a pedestres, não há a necessidade das letras serem feitas de vinil refletivo.

#### 6.4.2 Materiais e processos de produção

Há duas opções: policloreto de vinila (PVC) aliado à extrusão para produções grandes ou poliestireno (PS) aliado à soldagem para produções menores.

Ambos os materiais atendem às diretrizes de projeto, e para optar por um dos processos deve-se fazer uma avaliação do custo-benefício de cada um. Os materiais variam por se comportarem de diferentes formas durante cada um dos processos.

No caso da soldagem, seria necessário que fossem construídas três peças: a tampa, o corpo e o pé. O corpo teria todas as suas abas soldadas, e as nervuras de estrutura localizadas na parte interna de suas costas poderiam ser usinadas ou soldadas.

O pé e o corpo são soldados, e a tampa é fixada, como já foi dito, por um parafuso *allen* no dente frontal.

Caso fosse optado por fazer uso da extrusão, o corpo seria uma peça só, sem necessidade de algum tipo de soldagem. Peças que formam pé e tampa poderiam ser extrudadas.

O “sanduíche” que vai dentro da estrutura é composto por três placas: uma de acrílico para o sistema de iluminação (explicado abaixo), uma de acetato com as informações impressas e uma última de acrílico para proteção.

#### 6.4.3 Iluminação

Optou-se por se fazer o uso do LED (*Light-emitting diode*) por apresentar vida útil maior que os outros tipos de lâmpada (podem durar, em média, até 50mil horas) e eficiência maior, significando que desperdiçam menos energia através da liberação de calor. Por tais razões, a relação custo-benefício do LED é melhor que a de lâmpadas fluorescentes.

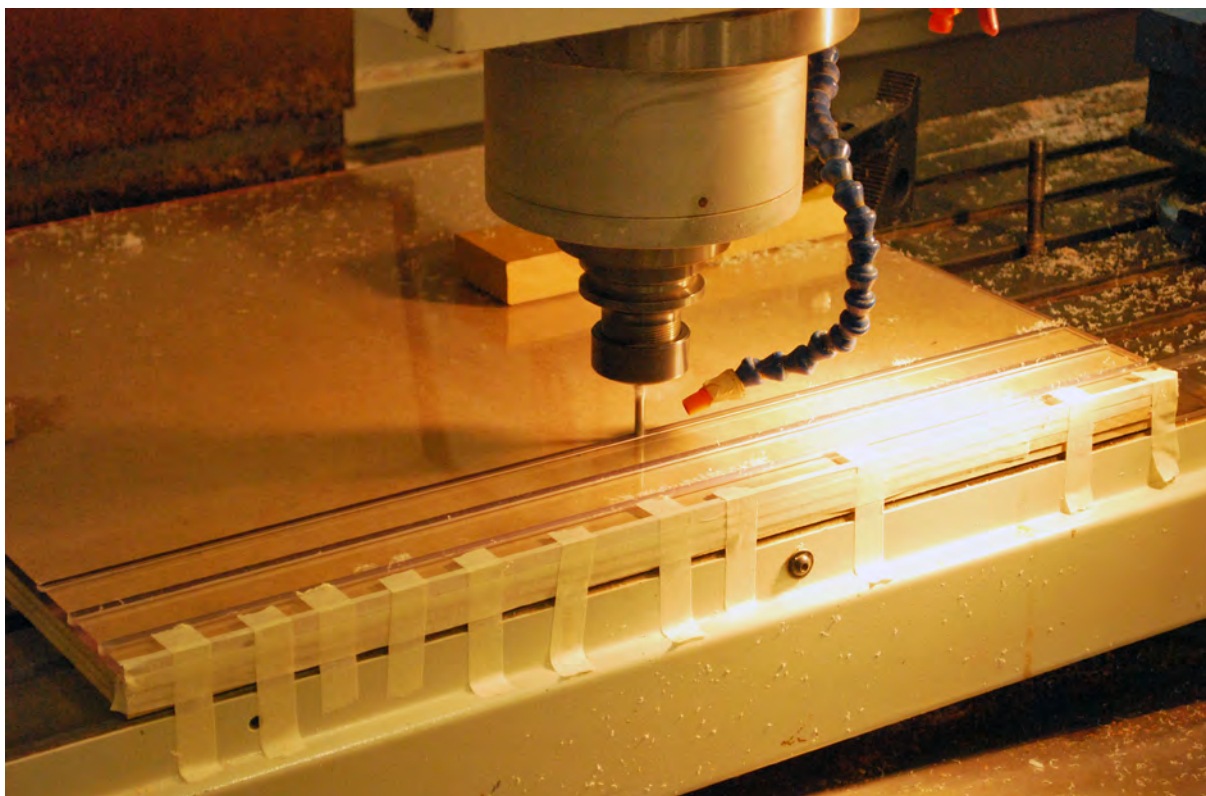
Para que houvesse economia de energia, optou-se por aliar o LED a uma placa de acrílico, pois dessa forma é possível fazer uso de somente uma fita de LED, facilitando a manutenção.

O acrílico possui ótimas difusão e transmissão de luz (Instituto Nacional para o Desenvolvimento do acrílico, Indac). Um teste simples é posicionar o LED em uma das laterais: a luz não aparece na superfície transparente, mas todas as suas bordas, caso não sejam polidas, ficam iluminadas.

Para que a placa inteira pudesse ser iluminada, fiz alguns testes de sulcos e riscos, para desse modo descobrir qual tipo seria mais eficiente para a iluminação do totem.

Com a ajuda do professor Adriano de Luca, usinamos quatro tipos de sulco numa placa de PETG, material muito resistente e similar ao acrílico.

Placa de PETG sendo usinada



Infelizmente o material não funcionou muito bem para difundir a luz, e essa só chegou a, mais ou menos, um quarto da placa.



Para ter certeza de que o problema residia no material, consegui alguns retalhos de acrílico no Laboratório de Modelos e Ensaio (Lame), anexo da Fauusp. Risquei a peça com estilete, e quando testei com o LED, a luz chegava à outra extremidade da placa e todos os riscos ficaram iluminados.

Novamente com a ajuda do professor Adriano usinou-se uma placa de acrílico com os mesmos tipos de sulcos feitos na placa de PETG.

Ao testar com o LED, a luz passava perfeitamente pelos sulcos, iluminando-os. O problema é que quando fixei algumas impressões coloridas na frente da placa iluminada, percebi que os sulcos ficavam muito demarcados, interferindo na leitura da imagem. Levando-se em conta que ainda haveria informações escritas no totem, os riscos de luz poderiam comprometer a legibilidade de toda a parte relacionada à comunicação visual do totem.

Recorri ao Lame e ao funcionário Emílio Leocádio para testar outros tipos de acrílico: o translúcido e o leitoso. Ambos não tem a mesma reação que o transparente, ou seja, não transmitem a luz do mesmo modo.

Emílio, então, sugeriu que eu lixasse o acrílico transparente com uma lixadeira orbital usando uma lixa 100. O acrílico depois de lixado fica com aparência similar ao vidro jateado. Lixei os dois lados, mas quando testei também não deu certo.

Placa riscada iluminada.



Como havia muitos alunos no Lame fazendo uso de acrílico, não restavam mais peças em que eu pudesse fazer mais testes.

Lembrei dos retalhos em que eu havia feito outros testes. Lixei um lado do acrílico sem fazer uso de nenhuma ferramenta, o que resultou numa superfície sem a homogeneidade que a outra peça, lixada com a lixadeira orbital, tinha.

Quando testei com o LED, funcionou muito bem. A superfície ficou iluminada, e a visualização das impressões se tornou melhor por não haver interferências.

Um outro modo é fazer riscos não muito profundos com pouca distância entre si. Dessa maneira a luz não fica tão evidente, não prejudicando, dessa forma, a leitura do acetato impresso.

Em suma, o sistema de iluminação será composto por uma fita de LED branco de 12 volts com adesivo na parte de trás para a fixação, ligada diretamente à energia elétrica; e uma placa de acrílico de 7mm de espessura com uma das faces lixadas ou riscadas.

#### 6.4.4 Vandalismo

Para preservar o material impresso e o sistema de iluminação foi colocada uma placa de acrílico para proteção. Obviamente ela não vai inibir atos de vandalismo, mas a fácil manutenção ou até troca dessa placa poderia ser um modo de evitar que ações desse tipo comprometam a comunicação proposta.

#### 6.4.5 Tipografia

Atualmente a sinalização existente no Centro faz uso das fontes propostas pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística: a Trajan para os nomes dos monumentos e a Frutiger para textos e informações direcionais.

A espessura da linha da Trajan é muito fina, fazendo com que a certas distâncias sua visualização não seja a melhor. Para manter uma fonte serifada, que remete um pouco ao tipo de arquitetura do Centro, tentei escolher uma que dialogasse bem com a fonte sem serifa.

Resolvi manter a Frutiger, por ter sido idealizada para sinalização (em 1975 Adrian Frutiger desenvolveu essa fonte para o novo aeroporto de Paris). Uma das fontes em que pensei foi a Univers, também desenhada pelo mesmo designer. Apesar de gostar muito dela, não acho que o “e” seja bom para ser lido à distância por ser mais fechado. Vê-se na Frutiger que o “e” é mais aberto, evitando confusões com letras como o “o”.

Para encontrar uma fonte serifada que criasse uma boa composição com a Frutiger, obedeci aos seguintes requisitos:

- i. “... dois fatores importantes a considerar quando os tipos ficam lado a lado são o torso (a altura da letra x ou

The image shows the word 'TRAJAN' in a large, all-caps serif font with very thin vertical strokes. Below it, the lowercase letters 'ee' are shown in a bold, sans-serif font with thick, rounded strokes.

De cima para baixo, a fonte Trajan e a comparação do desenho da letra “e” da Univers (esquerda) e Frutiger (direita).

simplesmente altura-x) e a extensão. Quando um tipo grego com hastes longas aparece ao lado de um tipo latino com hastes curtas, a diferença salta aos olhos. Grandes disparidades na altura-x ficam ainda mais óbvias.” (BRINGHURST, 2006, p. 125)

ii. “...apenas o uso de conjuntos de caracteres com um baixo contraste (diferença entre os traços grossos e finos) são recomendados.” (SMITSHUIJZEN, 2007, p. 309, tradução nossa)

Fiz alguns testes com algumas sugestões de fontes serifadas do livro “Signage Design Manual”: Caecilia e Mendoza, que pareceram as mais promissoras.

A Caecilia foi a escolhida por dialogar bem, tanto com relação à altura-x como com relação à extensão, com a Frutiger.

As duas fontes:

ABCDEFGHI	ABCDEFGHI
JKLMNOPQ	JKLMNOPQ
RSTUVWXYZ	RSTUVWXYZ
abcdefghijkl	abcdefghijkl
mnopqrstuv	mnopqrstuv
wxyz	wxyz
1234567890	1234567890

Para determinar o tamanho das fontes, foram feitos testes: foram impressas as fontes em diversos tamanhos (variando entre 80pt e 400pt), e posicionadas na mesma altura que os totens e placas teriam, tomando como parâmetro as distâncias de observação do totem usadas na NBR 9050.

Para os totens chegou-se em 180pt para os nomes dos monumentos e 80pt para as informações direcionais. Para as placas, chegou-se em 100pt.



Acima, Mendoza e Frutiger.

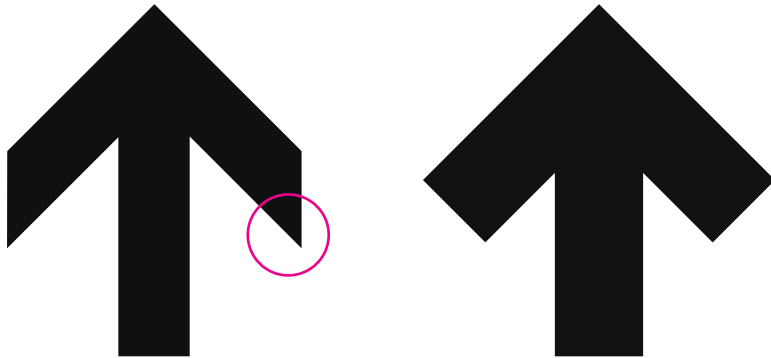
Logo abaixo, Caecilia e Frutiger.

Ao lado, mapa produzido para a sinalização e SESC Glória e Escadaria São Diogo em destaque.

## 6.4.6 Setas e Mapa

### 6.4.6.1 Setas

Para escolher o tipo de seta, optei pela que não tem os terminais tão pontudos. Essas pontas, além de serem um pouco agressivas, acabam não sendo visualizadas à distância (UEBELE, 2007, p. 56).



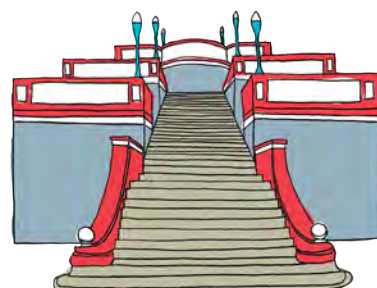
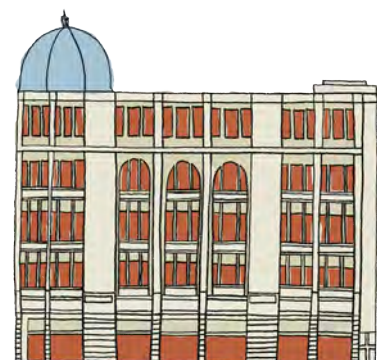
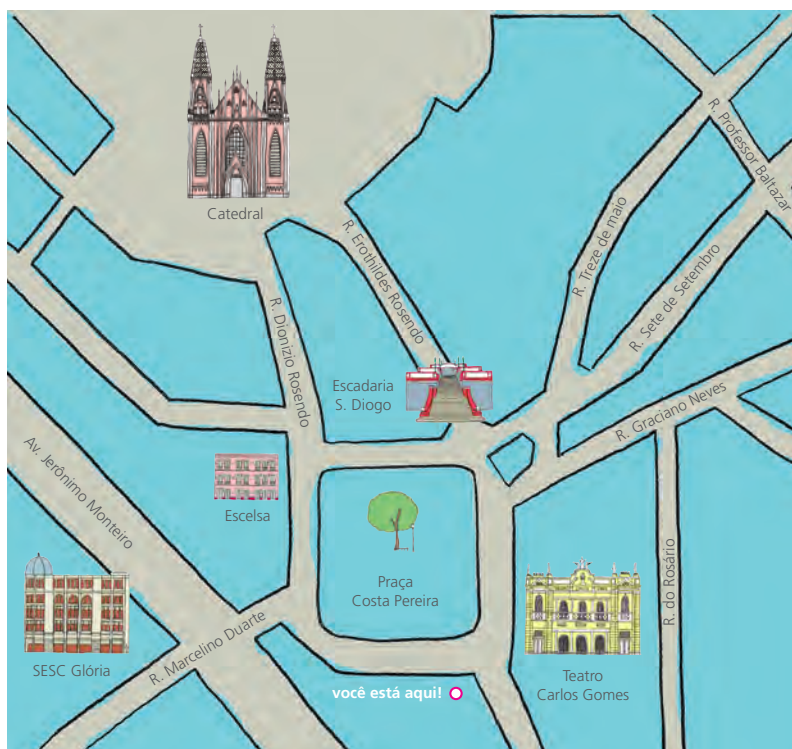
Destaque para os terminais da seta à esquerda.

A seta utilizada no sistema é a da direita, com desenho mais sutil.

### 6.4.6.2 Mapa

Com base na análise feita anteriormente (ver 5.1 e 5.2), quis dar ênfase às fachadas dos locais a serem destacados no mapa. Edifícios e construções que não fossem contemplados simplesmente não apareceriam, evitando poluição informacional.

O desenho foi feito à mão e posteriormente passado para o computador para pintura digital. É propositalmente impreciso e as cores ultrapassam, por vezes, as linhas dos desenhos, simulando o que acontece quando se pinta um desenho rapidamente. Pensei que talvez um estilo assim, despretensioso, fosse mais amigável com as pessoas.





O mapa informa, nos totens direcionais, um percurso pequeno, que em geral a pessoa levaria 5 minutos para percorrer. O tempo, inclusive, é informado nos totens, a modo de incentivar que a pessoa conheça o Centro a pé.

Não há informação de onde fica o norte, mas o que se vê à frente é o que se vê no mapa, já que para quem está num ambiente urbano e se tratando de um mapa estático, o que importa é obter informações mais objetivas, como, por exemplo, se é necessário virar à direita ou à esquerda.

Eliminou-se a necessidade de legenda pelo fato dos nomes das ruas e dos locais identificados estarem inseridos no desenho.

Para haver simplificação no desenho das ruas e avenidas, optei por não usar escala. Me guiei pelas proporções dos quarteirões e para tornar as avenidas ainda mais evidentes, as tornei significantemente mais largas que as ruas.

As representações das construções também não estão em escala, mas obedecem, de modo mais livre, a proporção existente entre os locais na realidade.

As cores são similares às cores de fato usadas nos locais identificados.

Preferencialmente os totens de identificação teriam mapas abrangendo uma área maior (talvez com percursos de 10 minutos), seguindo o mesmo estilo do mapa menor.

Dada a complexidade dos desenhos, uma vez que primeiramente eu desenhava o local em questão e depois o redesenhava, retirando detalhes que se perderiam na redução ou poderiam criar ruídos quando menores, até encontrar algo satisfatório, não consegui desenhar todos os locais a serem contemplados no mapa, e, por isso, não existe o mapa do Centro inteiro.

#### 6.4.7 Distância em tempo

Quanto tempo se leva para andar 100m? Quando se vai a um local desconhecido, não é usual perguntar “quantos metros daqui até lá?”, e sim “quanto tempo daqui até lá?”.

Sabendo-se que da Praça Costa Pereira até a Catedral anda-se somente por 5 minutos pode fazer com que mais pessoas passem a explorar o Centro, um bairro tão pequeno e adensado.

Um estudo de wayfinding feito em Londres (*Legible London: a wayfinding study*, 2006) diz que:

“Um estudo de 2002 da Research Business International (empresa de pesquisa britânica) descobriu que 66% dos viajantes considerariam andar ao invés de se locomover de outro modo depois de verem um “walking map” (mapa destinado a deslocamentos a pé). Entre turistas esse número passa os 80% e entre pessoas que fazem uso de diferentes modais chegou-se a 60%. (...)

Andar é um jeito popular de se deslocar, mas a informação disponível tende a desencorajar essa atividade. Como resultado, a saúde pública sofre, o comércio local perde clientela, e a pressão exercida sobre o nosso sistema de transporte público é muito maior do que o necessário. (...) ... as pessoas estão abertas à idéia de andar quando sentem que o percurso é viável; o julgamento disso se dá através do tempo que o caminho demanda.”

(*Central London Partnership*, 2006, p. 20-21, tradução nossa.)

Apesar da proposta parecer muito boa, ainda fiquei em dúvida se de fato funcionaria.

Procurei por algum tipo de crítica ao sistema, e achei um site sobre Londres ([thisbigcity.net](http://thisbigcity.net)). O título da matéria é “O novo sistema de *Wayfinding* de Londres vai fazer mais pessoas andarem?”, e a resposta vem ao fim do texto: além do número de pessoas se perdendo ter caído em 65%, houve aumento de 5% de pessoas andando nas áreas contempladas pela sinalização.

Obviamente seria necessário que estudos específicos sobre o Centro de Vitória fossem feitos, mas optou-se pelos minutos ao invés de metros pelo sucesso alcançado em Londres (e outros locais w na análise de casos, ver em 4.4, é comum observar o uso da distância em tempo).

#### 6.4.8 Grid

É muito simples, e surgiu a partir da entrelinha. O espaço entre as setas e as letras é de duas setas e meia (quando voltada para cima).

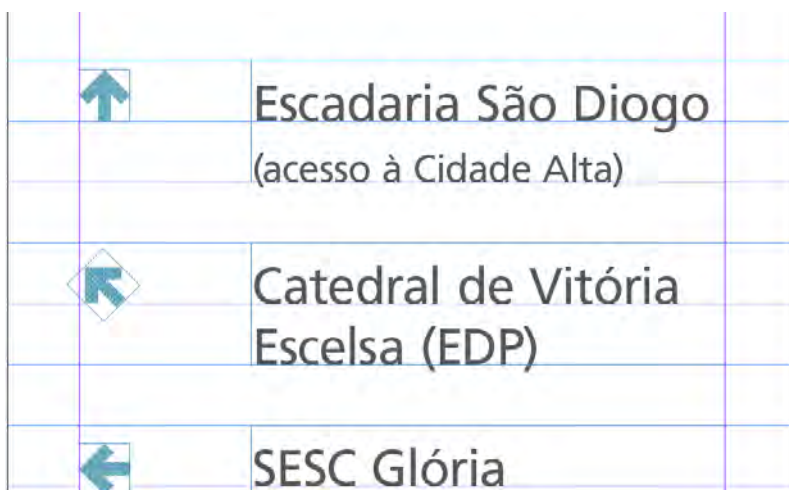
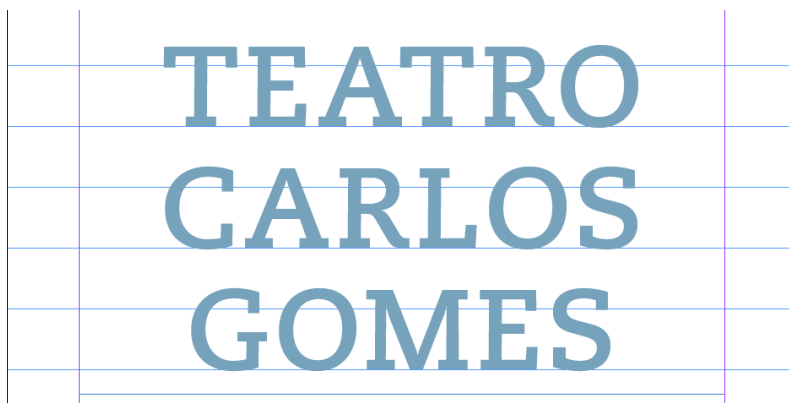
#### 6.4.9 Cor

Optei por não continuar com o uso do marrom para a estrutura dos totens, por entender que já é uma cor com forte ligação ao turismo. A sinalização aqui proposta contemplará locais turísticos, mas também levará em consideração outros locais. Por essa razão, partiu-se em busca de outra cor.

A cor teria que ser discreta, mas num ponto em que não se tornasse invisível em meio aos todos os prédios e monumentos do bairro.

Observando as cores existentes no Centro, percebi que há tanto o uso de cores mais claras até as mais fortes.

Uma cor comumente relacionada a informação é o azul. Passando, então, a procurar por referências de azul, encontrei um tom acizentado: 45% de ciano, 20% de magenta e 10% de amarelo.



No topo da página, imagens do grid. Logo abaixo, construções coloridas do Centro.

#### 6.4.10 Montagem e manutenção

O totem iria para a fixação na rua já montado e fechado.

Na calçada seria necessária a abertura de um buraco para a colocação da base de concreto com estruturas tubulares que acolheriam os pés do totem. Os pés seriam parafusados à base, e o tubo com a fiação do LED, que não entra na base, seria conectado a outro tubo com os fios de energia elétrica.

O totem ligaria e desligaria de acordo com o poste a que estaria conectado. Os postes de luz geralmente funcionam com células fotovoltaicas, o que faz com que acendam quando necessário.

Tendo ligado fios e parafusado o pé, basta preencher o buraco e reconstruir a calçada.

O tamanho do pé do totem se adapta bem em ruas com inclinação de até 15°.

Para a manutenção de alguma peça do sanduíche ou mesmo do LED, basta desparafusar a tampa (presa ao corpo do totem por parafusos do tipo allen) e retirar o que deve receber manutenção. A fita de LED pode ser cortada em alguns pontos, significando que não é necessário acessar a fiação subterrânea caso a fita precise ser trocada. Cortando o pedaço com problemas, basta anexar outra fita.

#### 6.4.11 Acessibilidade

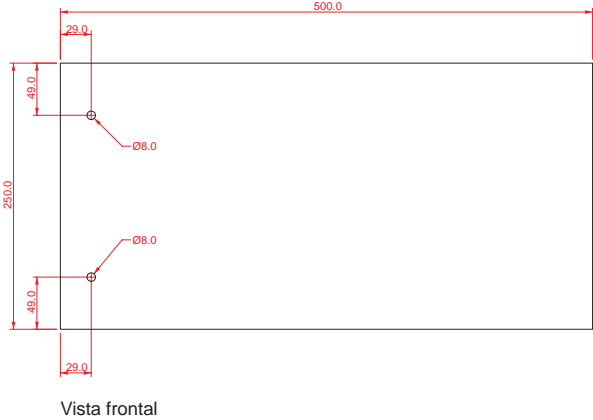
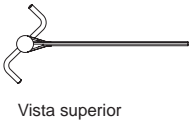
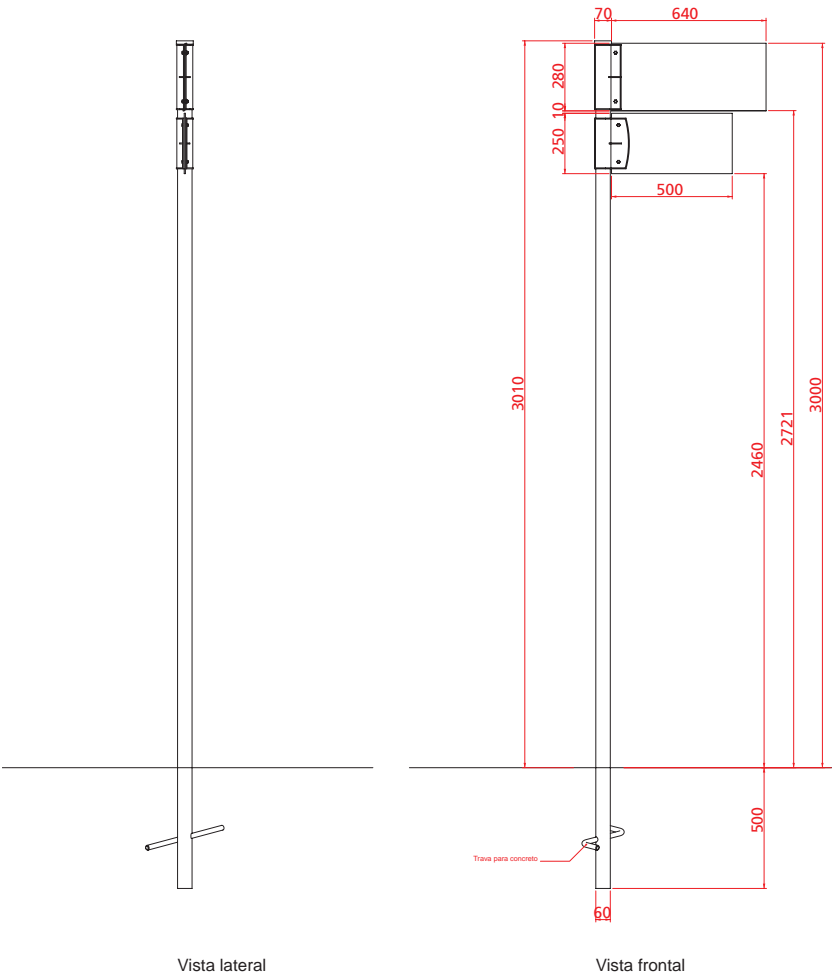
As placas interpretativas hoje instaladas no Centro de Vitória são baixas para que cadeirantes tenham acesso facilitado às informações.

Para que os totens não ficassem baixos, dificultando sua visualização para o não-cadeirante, optei por dispor a informação em alturas confortáveis a todos. As medidas foram extraídas da norma NBR 9050, de 2004.

Como os totens possuem pés, ou seja, não são inteiriços até o final, o cadeirante consegue se aproximar bem, já que não há barreira física na altura dos pés.

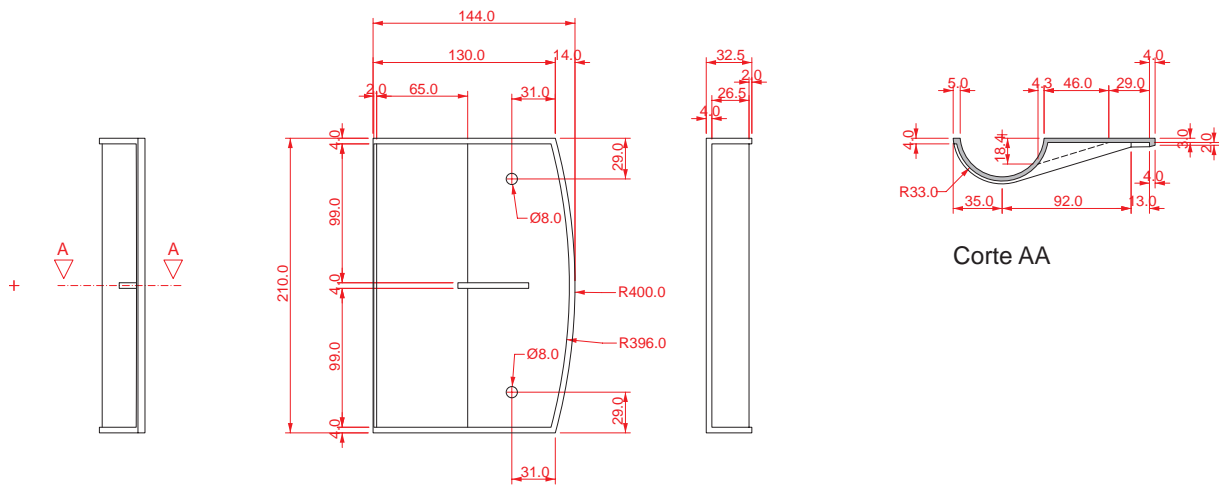


6.4.12 Desenhos cotados



Poste, placas e suporte.

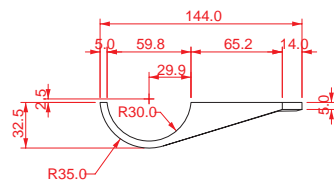
Ao lado, base de  
concreto



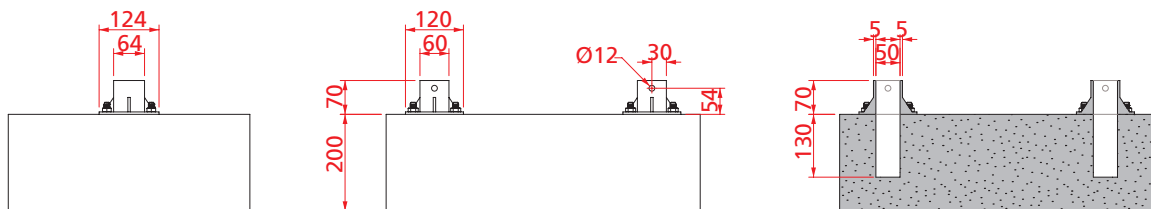
Vista lateral  
direita

Vista frontal

Vista lateral  
esquerda



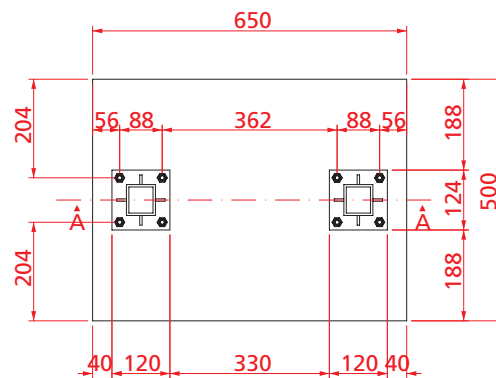
Vista superior



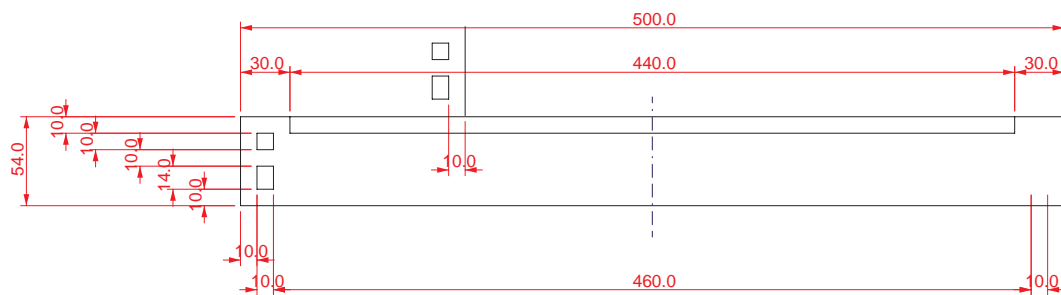
Vista lateral

Vista frontal

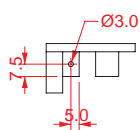
Corte AA



Vista superior



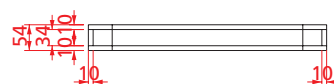
Vista inferior



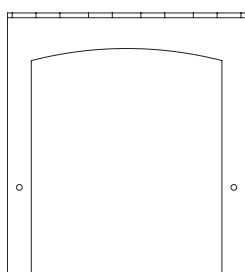
Vista lateral



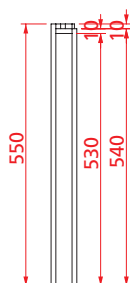
Vista frontal



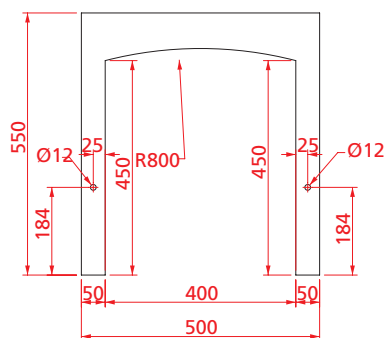
Vista inferior



Vista posterior

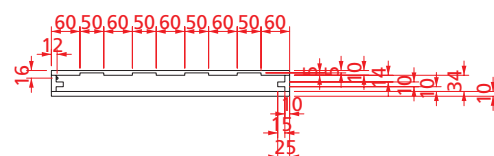


Vista lateral



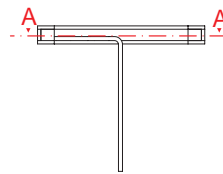
Vista frontal

+

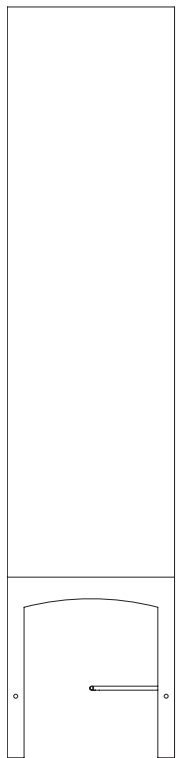


Vista superior

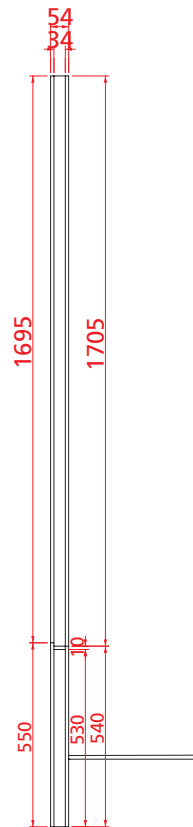
No topo, a tampa. Logo abaixo,  
o pé.



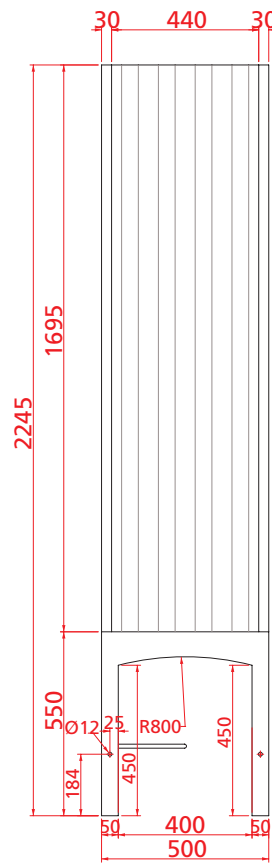
Vista inferior



Vista posterior



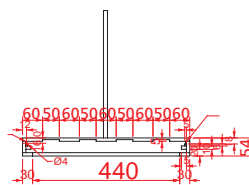
Vista lateral direita



Vista frontal



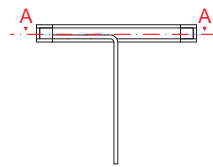
Corte AA



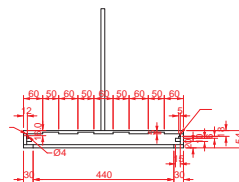
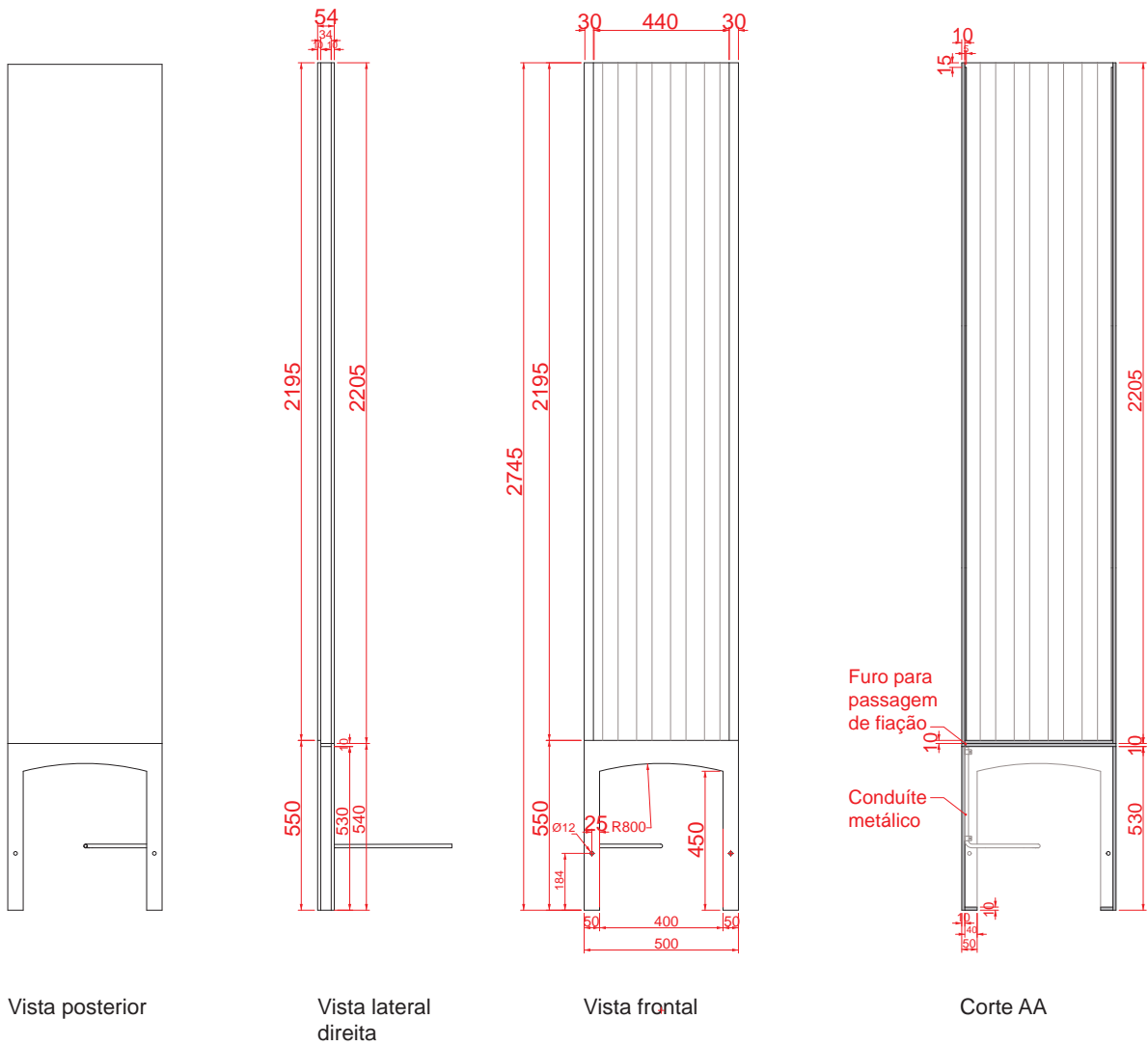
Vista superior

Corpo do totem de dois metros.



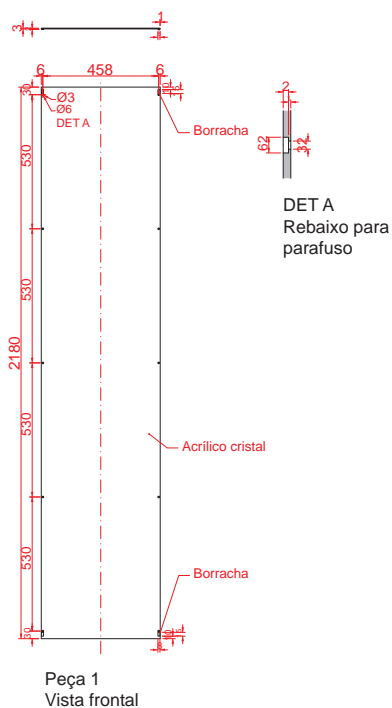
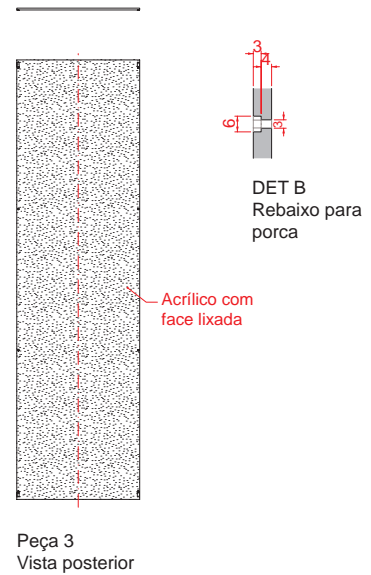
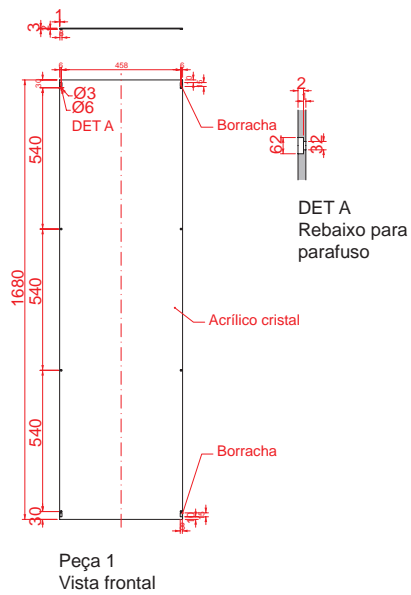


Vista inferior

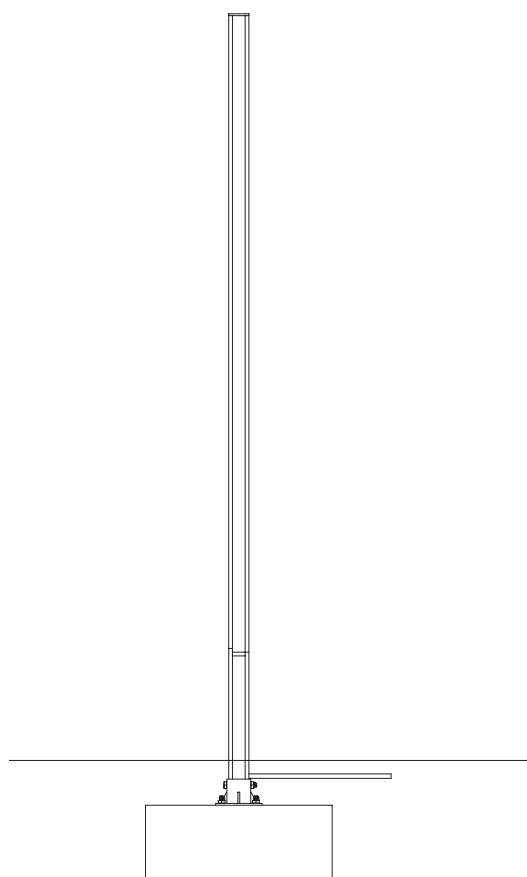


Vista superior

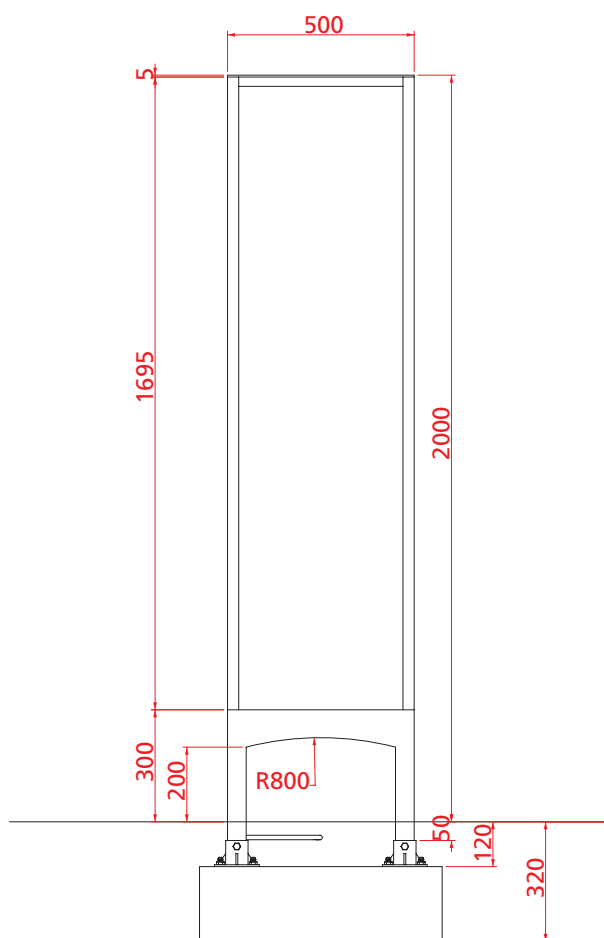
Corpo do totem de dois metros e meio.



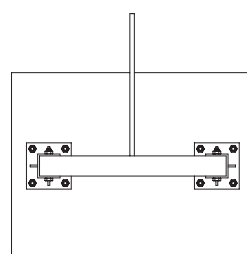
“Sanduíche”, no topo, do totem de dois metros, e logo abaixo do de dois metros e meio.



Vista lateral

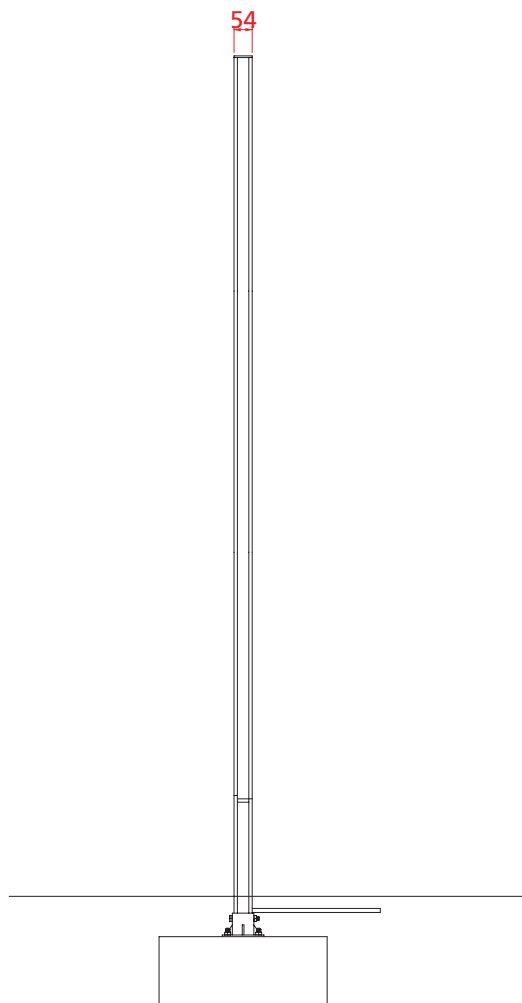


Vista frontal

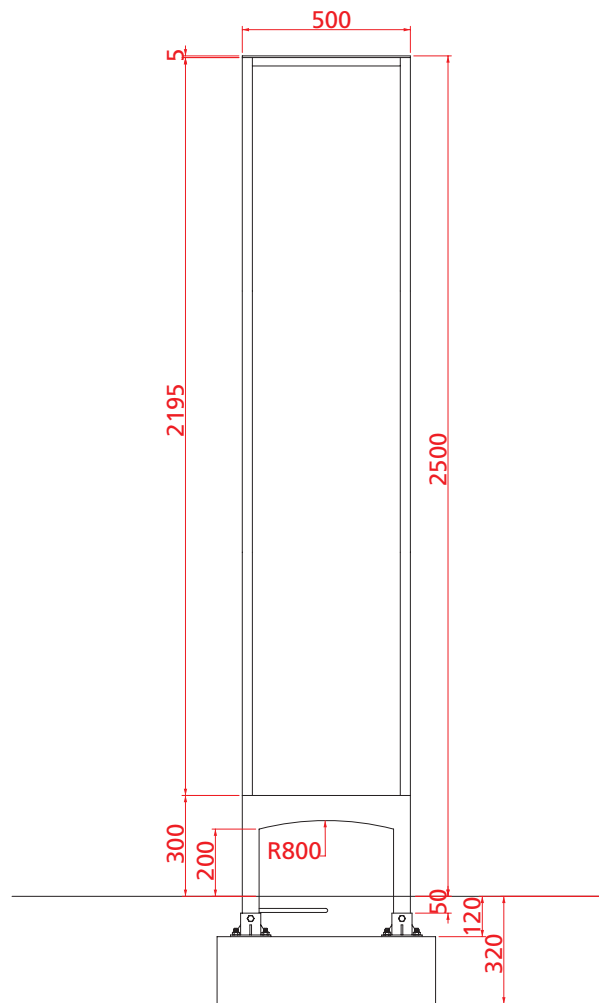


Vista superior

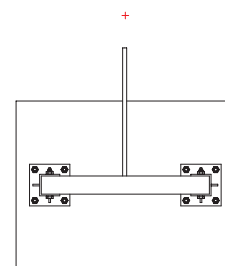
Cotas gerais do totem de  
dois metros.



Vista lateral



Vista frontal



Vista superior

Cotas gerais do totem de  
dois metros e meio.

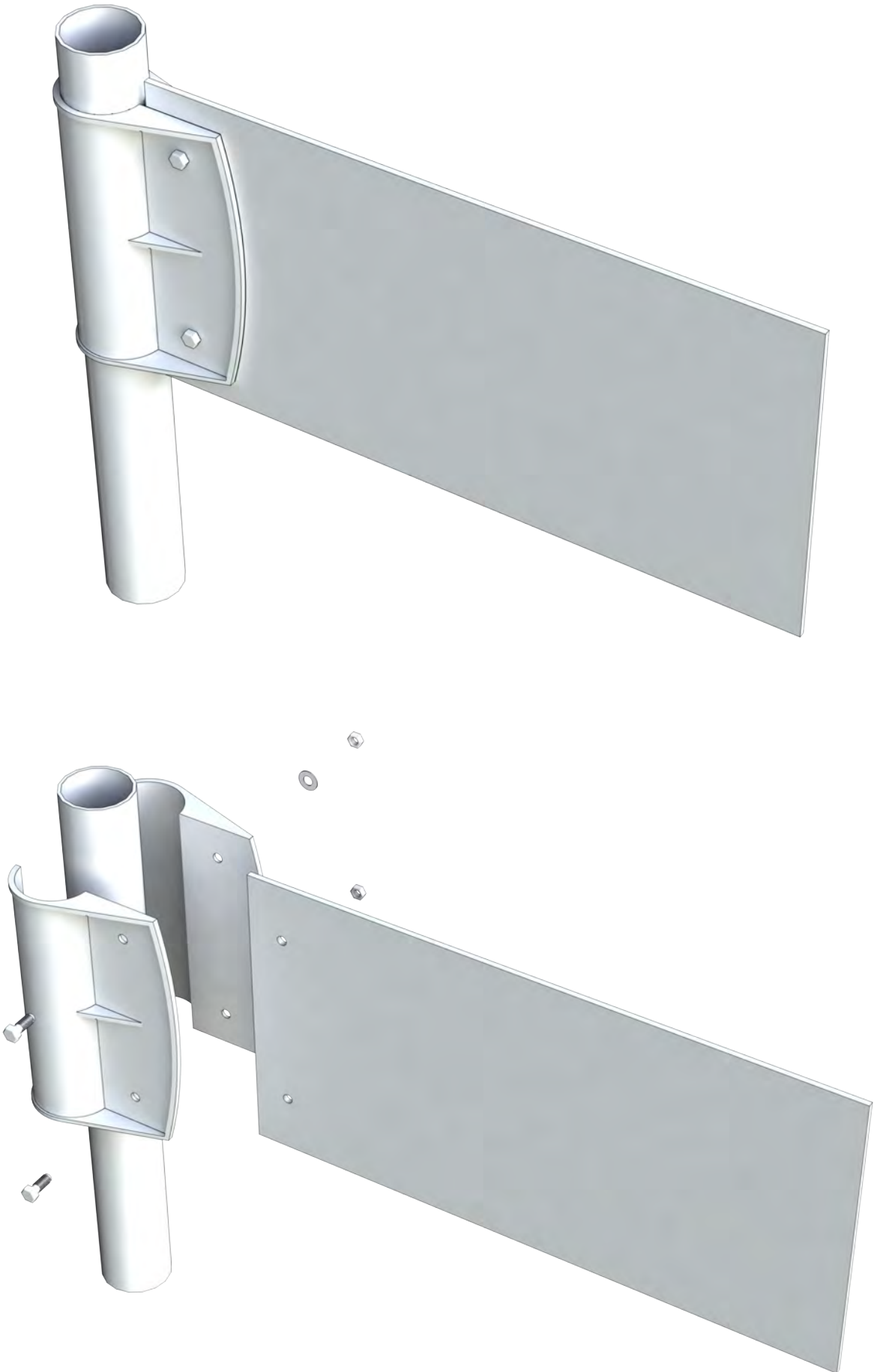


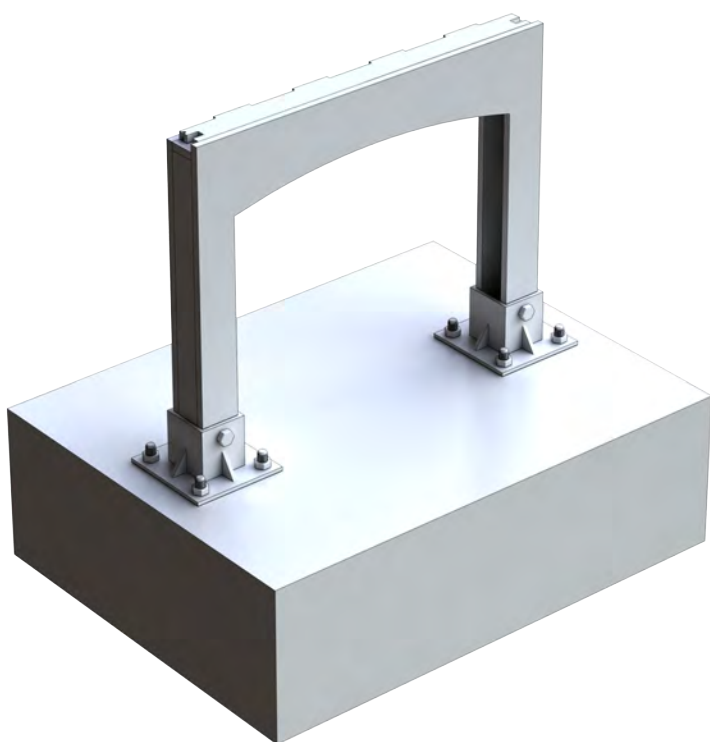
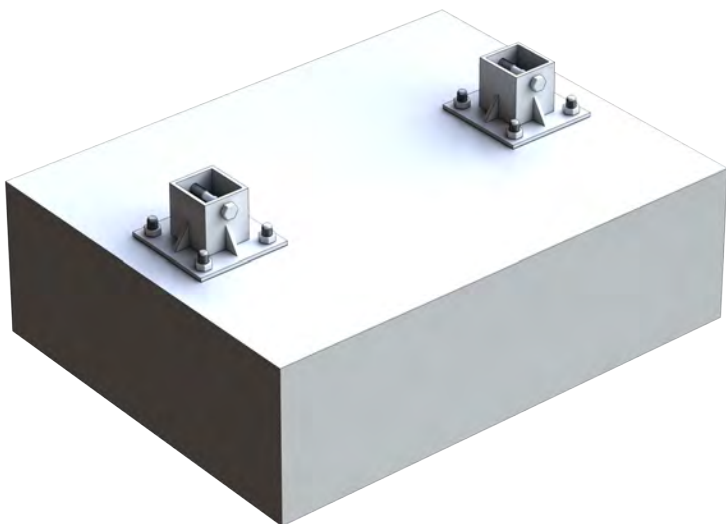
### 6.4.13 Modelo Tridimensional

#### 6.4.13.1 Vistas explodidas

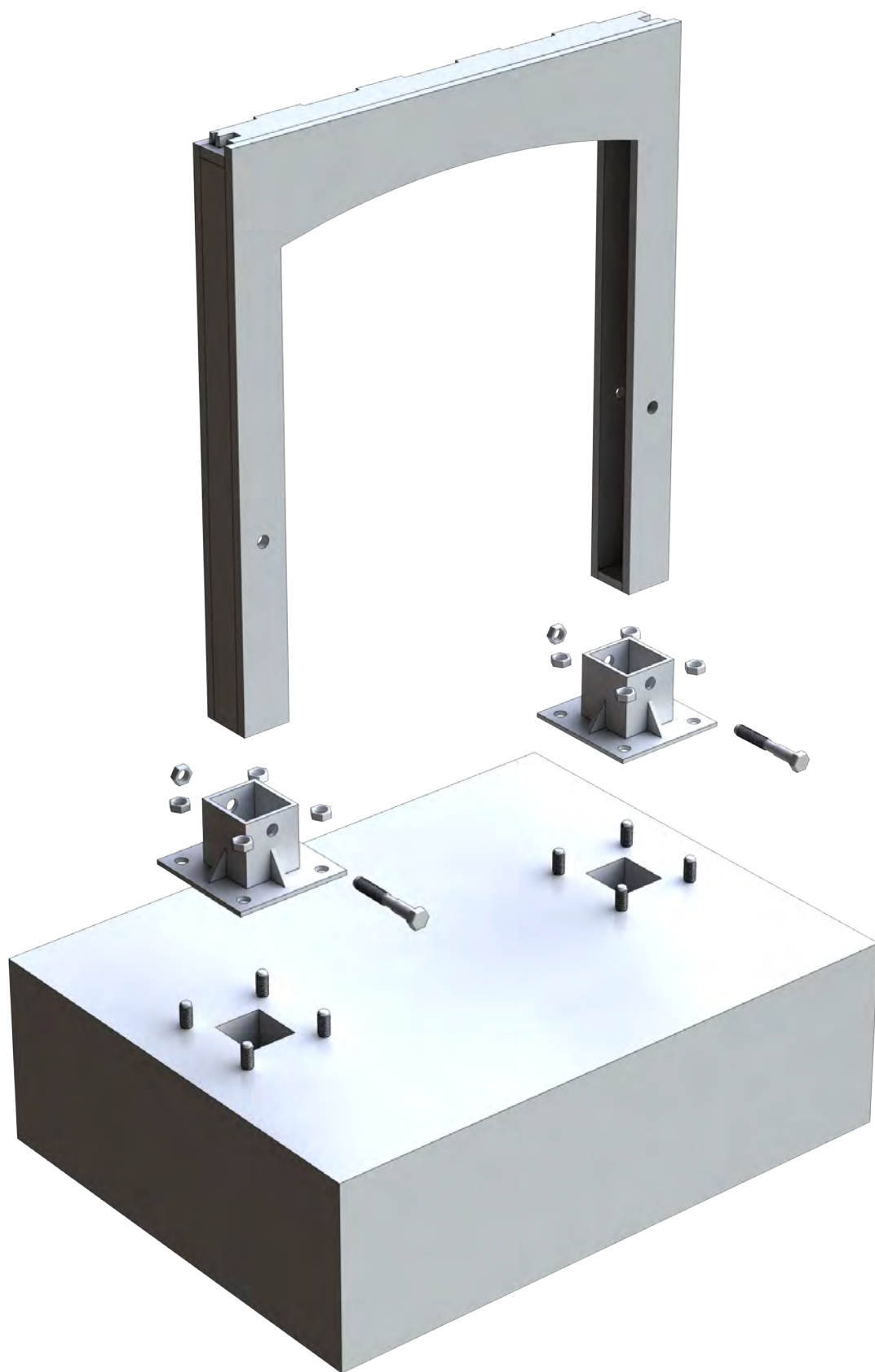


Poste, suporte e placa.





Base de concreto e pé.







Totem de dois metros.



Totem de dois metros e meio.

### 6.4.13.2 Renders



Conjunto visto de frente.

Silhueta de uma pessoa de 1,7m.



Conjunto em perspectiva.

Silhueta de uma pessoa de 1,7m.

#### 6.4.13.3 Simulações de aplicação



Placa direcional



Totem direcional alinhado  
ao poste.





Totem direcional próximo  
à Praça Costa Pereira.





Totem direcional próximo  
à Praça Costa Pereira  
e à Avenida Jerônimo Monteiro.





Acima, influência do totem de identificação sobre a fachada do Teatro Carlos Gomes.

Ao lado, o mesmo totem visto de quem anda sentido Rua Barão de Itapemirim.







## 6.5 O sistema

O sistema é formado, portanto, pelo totem de identificação (sendo o mais alto, com 2,5m de altura), o totem direcional (com 2m de altura), placas direcionais (anexadas aos postes de placas de identificação de logradouros), mapas impressos em formato de folder, aplicativo de celular e site de apoio.

### 6.5.1 Funcionamento

Ambos os totens funcionam como marcos, assim como ambos possuem informações direcionais e mapa. O totem de identificação seria produzido em número reduzido, já que só identificaria monumentos ou prédios em que se sentisse a necessidade de serem sinalizados dessa maneira.

Os totens e placas (que seriam anexadas a todos os postes de logradouro, ou seja, em todas as esquinas) serão distribuídos da seguinte maneira (os pontos azuis são totens de identificação, os rosas são os direcionais e os brancos com borda preta são as placas):



Mapas impressos seriam distribuídos dentro dos monumentos, como já é feito atualmente, e caso a pessoa prefira baixar o aplicativo de celular, basta ter um leitor de QR Code. Um site seria elaborado para informar sobre a nova sinalização, sanar eventuais dúvidas e promover o hábito de caminhar no Centro.

### 6.5.2 Aplicativo de celular

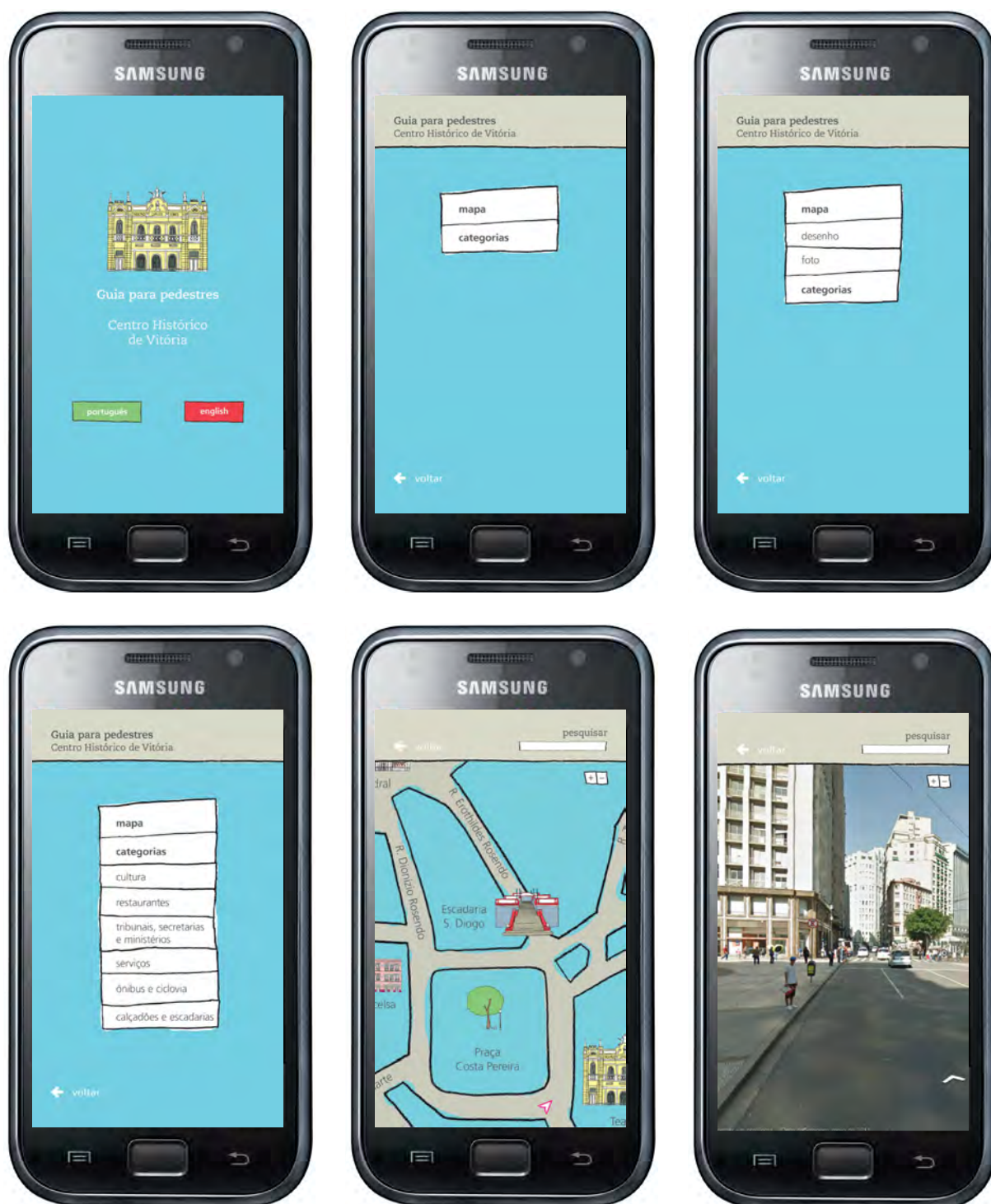
O QR Code (Quick Response Code, Código de Reposta Rápida) é um código de barras bidimensional que pode ser escaneado por celulares. São capazes de direcionar a sites, números de telefone, e-mails etc.

Alguns celulares já tem a opção de escolher abrir o código com a internet ou com um programa de busca de aplicativos. De qualquer forma a pessoa seria direcionada a um modo

de fazer o download do guia de pedestres no Centro Histórico de Vitória.

Como esse é um item, assim como o mapa impresso e o site, complementar ao sistema de sinalização, somente algumas telas foram esboçadas, sem nenhum aprofundamento.

A seguir, imagens desse esboço:



Haveria a opção de usar dois tipos de mapa: o mesmo aplicado aos totens ou um modo similar ao que se vê no *Google Street View* (podendo haver, de repente, algum tipo de parceria com o *Google Maps*), em que se faz uso de fotografias do local.

Além disso, o usuário poderia escolher algumas categorias, caso quisesse visualizar somente um tipo de coisa, como por exemplo, cultura. Apareceriam os museus, galerias, teatros, monumentos e demais locais ligados de alguma forma à cultura. Ao clicar em um prédio, uma aba auxiliar apareceria, indicando o endereço exato, horário de funcionamento, preço e atração.

A maioria das categorias pode interessar a qualquer pessoa, mas duas categorias contemplam aquelas que optaram por andar a pé: ônibus e ciclovias; e calçadas e escadarias. Caso o indivíduo quera/tenha que andar no Centro, a categoria “ônibus e ciclovias” aponta onde pontos de ônibus e ciclovias estão localizados, facilitando que essa pessoa consiga facilmente chegar e ir embora do local. A categoria “calçadas e escadarias” seria fundamental para explorar o Centro, uma vez que funcionam como grandes atalhos. Cada um desses elementos seria identificado e, quando um deles fosse clicado, apareceria qual a ligação que faz.

## 6.6 Sugestões

O sistema aqui criado poderia ser muito melhor caso existissem mais elementos o compondo. Algum deles não foram desenvolvidos pelo curto período de tempo desse trabalho, e também por ser tratar de um esforço individual.

Ficam, então, como sugestões.

### 6.6.1 Faixas elevadas

Na Praça Costa Pereira existem algumas faixas elevadas, que privilegiam o pedestre e ajudam idosos, crianças e deficientes físicos a se locomoverem, já que descartam a mudança de altura entre a calçada e faixa de pedestres.

Estranhamente só é aplicada em alguns pontos da Praça. Poderiam, portanto, estar presente em todos os pontos em que fosse possível aplicá-la ao redor da Praça.

O calçadão da Rua Sete de Setembro, em certo ponto, é atravessado por outra rua, e esse cruzamento é todo marcado por uma faixa elevada. É uma ótima aplicação, pois dá continuidade ao calçadão sem impedir que o veículo motorizado passe, e o coibindo de passar a uma velocidade muito alta por dar a impressão de que está andando na calçada. É uma inversão: não é o pedestre que entra no território dos veículos, é o veículo que entra no território dos pedestres.

Além da Praça Costa Pereira e da Rua Sete de Setembro, há outros locais em que seria possível instalar faixas elevadas, tais como o entorno da Catedral Metropolitana e em ruas como a Rua do Rosário e a Rua Barão de Itapemirim, por exemplo, uma vez que são ruas pequenas em que o veículo já não pode transitar a uma velocidade muito elevada.

#### 6.6.2 Mapa tátil para deficientes visuais

Uma maquete feita de metal, pedra ou madeira (desde que não apresente nenhuma quina viva ou elemento que possa machucar as mãos do usuário) sobre o Centro poderia ser colocada em locais estratégicos como a estação dentro do Porto ou a Praça Costa Pereira, dando a oportunidade dos deficientes visuais, através dos volumes na maquete e de informações em braile, possam ser contemplados pelo sistema.

#### 6.6.3 Fiações subterrâneas

Por se tratar de um bairro com alta concentração de monumentos, é interessante que os fios não fiquem expostos, uma vez que interferem na visualização das fachadas e criam poluição visual.



#### 6.6.4 Reforma das calçadas

O instrumento mais utilizado pelo pedestre é a calçada, e seu bom estado é fundamental para que as pessoas se sintam à vontade para andar. Algumas calçadas do Centro já foram reformadas, mas é preciso fazer um esforço maior.

Confusão de fios gerando poluição visual.

#### 6.6.5 Folhetos e guias

Foi citado durante o trabalho que no sistema também haveria distribuição de material impresso. Além do mapa seria interessante produzir outros materiais, divididos, de repente, por tema. Um guia mais completo seria bem-vindo também.

Apesar de na teoria o aplicativo de celular sanar a necessidade de algo impresso, ainda há uma fração da população que não tem acesso a esse tipo de tecnologia ou simplesmente prefere um dispositivo mais simples.



## 7 Conclusão

Quando escolhi o tema juntei dois elementos de que gosto cada dia mais: o pedestrianismo e Vitória. No momento em que chegou a hora de fazer a minha primeira viagem a Vitória com fins de pesquisa, já fui com o pensamento de que faria a sinalização para locais mais próximos de mim, locais conhecidos e familiares.

Depois de todas as conversas e entrevistas, ainda em 2011, não havia escapatória: o projeto teria que ser para o Centro, um bairro que até então era uma incógnita para mim. Foi muito estranho me sentir uma estrangeira em minha própria cidade natal.

Apreendi muito durante o processo, e comecei a de fato enxergar Vitória, não só o Centro, com outros olhos. Depois que passei a apreciar as minhas jornadas pelo Centro, passei a reproduzi-las em menor escala em locais pelos quais sempre circulo.

Descobri coisas que sempre estiveram ali, mas que na dinâmica do dia-a-dia passavam despercebidas. Confesso, o encantamento por Vitória aumentou enormemente.

Quando visualizava o sistema mentalmente, via algo completo, que atendesse o pedestre da melhor forma possível. Mas ao longo do ano que durou esse trabalho fui percebendo que seria impossível eu projetar tudo no nível a que eu queria chegar.

Tive que escolher desenvolver somente alguns elementos, e por isso optei em projetar totens e placas com mais afinco. Mesmo assim, declaro que não cheguei a um ponto completamente satisfatório (se é que isso existe para um designer).

O aplicativo de celular, um jeito de conectar as pessoas de uma das maneiras mais dinâmicas atualmente, só chegou ao esboço, já que entendo que para gerar um aplicativo é necessário um extenso estudo sobre seu funcionamento,

quais necessidades deve sanar etc. Imaginei que conseguiria chegar mais longe nesse quesito, mas infelizmente não foi possível.

Mas como já disse, optei por dar prioridade a certos elementos por compreender, depois de muito conflito interno, que eu não poderia executar tudo sozinha em um ano.

Apesar disso, o projeto chegou a um ponto em que o sistema se torna visível, ou seja, algo que antes não era palpável agora o é, e talvez só esse fato já seja o bastante para que outras pessoas comecem a notar a necessidade de tomar ações que privilegiem o pedestre no Centro.

Reclamar do trânsito carregado no local nos horários de pico é um sintoma, mas como o estudo de Londres aponta, as pessoas culpam o sistema de transporte, e dificilmente procuram outras maneiras de locomoção.

O pedestrianismo, sempre atrelado ao uso de outros modais (bem sabemos que há casos em que não é viável somente andar), impulsiona não só que as pessoas andem mais, mas impulsiona, de certa forma, o uso do transporte público ou, pelo menos, o uso comedido do transporte individual.

Se esse trabalho conseguiu ao menos suscitar essa discussão, considero-o bem sucedido.

## 8 Fontes de imagens

**Desenho de D. Pedro II** [commons.wikimedia.org/wiki/File:Dom\\_Pedro\\_II\\_casaca.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dom_Pedro_II_casaca.jpg)

**Casacas** [www.mundopercussivo.com/estudos-e-pesquisas/conhecaosinstrumentos/casaca/](http://www.mundopercussivo.com/estudos-e-pesquisas/conhecaosinstrumentos/casaca/)

**Pomeranos** [flickr.com/erissol](https://www.flickr.com/photos/erissol/)

**Manguinhos** [arquivo pessoal](#)

**Pedra azul** [flickr.com/gasparini](https://www.flickr.com/photos/gasparini/)

**Panela de barro (mãos)** [planejamento.es.gov.br](http://planejamento.es.gov.br)

**Panela de barro (barco)** [turismo.es.gov.br](http://turismo.es.gov.br)

**Mapa** [maps.google.com.br](https://maps.google.com.br)

**Crianças no parque moscoso e sinalização de São Francisco** Fabio Motoki

**Sinalização de Havana e Amsterdã** [flickr.com/designworkplan](https://www.flickr.com/photos/designworkplan/)

**Sinalização na Califórnia** [flickr.com/vallarose1983](https://www.flickr.com/photos/vallarose1983/)

**Sinalização de Brighton** [flickr.com/hayley\\_b](https://www.flickr.com/photos/hayley_b/)

**Sinalização de Biel e Londres** [signarena.com](http://signarena.com)

**Sinalização de Antuérpia e Berlim** [flickr.com/Ralf\\_H.](https://www.flickr.com/photos/Ralf_H.)

**Sinalização de Berlim** [flickr.com/hazboy](https://www.flickr.com/photos/hazboy/)

**Sinalização de Melbourne** [visualvoice.com](http://visualvoice.com)

**Mapa de Praga** [vidiani.com](http://vidiani.com)

**Mapas de Varsóvia, Valência, Milão e Bergen** [theydrawandtravel.com](http://theydrawandtravel.com)

**Mapa de Nova Jérsei** [arrowsandicons.com](http://arrowsandicons.com)

**Mapas de Milwaukee, São Francisco e Paris** [cartophile.tumblr.com](http://cartophile.tumblr.com)

**Mapa de Treasure Island** [mappery.com](http://mappery.com)

Anexos 1 e 3 Prefeitura de Vitória

Anexo 2 Instituto Jones dos Santos Neves

Anexo 4 Subsecretaria de Mobilidade Urbana

O restante das fotos são de autoria de Debora Midori Suguri Motoki.

## 9 Bibliografia

ABE, André Tomoyuki. Grande Vitória, E.S.: Crescimento e Metropolização. 1999, 559 p.. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ABNT. NBR 9050 Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. – Rio de Janeiro, 2004.

AIG; CENTRAL LONDON PARTNERSHIP. Legible London: a wayfinding study. – Londres, 2006.

BRINGHURST, Robert. Elementos do Estilo Tipográfico. / Robert Bringhurst; tradução André Stolarski. – São Paulo: Cosac Naify, 2005.

CAMPOS Jr., Carlos Teixeira. 05 jul. 2011, Vitória, Espírito Santo. Entrevista cedida a Debora Midori Suguri Motoki.

CAMPOS, Jr., Carlos Teixeira. A história da construção e das transformações da cidade / pesquisa e texto: Carlos Teixeira Campos Júnior. – Vitória: Cultural-es, 2005. 115 p.

CAMPOS Jr., Carlos Teixeira. O Novo Arrabalde. 1985, 186 f.. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

Conquistar a rua! Compartilhar sem dividir / Organização de Andrés Borthagaray. – São Paulo: Romano Guerra, 2010.

DF Ministério do Esporte, Turismo e Lazer, EMBRATUR, IPHAN, DENATRAN. Guia Brasileiro de Sinalização Turística. Brasília, 2001. 164 p.

Diminuindo distâncias. Acelerando o desenvolvimento – BRT Grande Vitória (Transporte Rápido Metropolitano) / Governo do Espírito Santo – Vitória, 2011.

DUDCHENKO, Paul A.. Why people get lost – The psychology and neuroscience of spatial cognition. – Nova Iorque: Oxford University Press, 2010.

FREITAS, José Francisco Belardino. Projeto centro.com.vitória / José Francisco Belardino Freitas, Martha Machado Campos, Renata Hermann de Almeida. – Vitória: EDUFES, 2002.

GIBSON, David. The wayfinding handbook: information design for public places. – Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 2009.



GIRARDI, Giselle. 15 jul. 2011, Vitória, Espírito Santo. Entrevista cedida a Debora Midori Suguri Motoki.

GOVEIA, Fábio. 08 jul. 2011, Vitória, Espírito Santo. Entrevista cedida a Debora Midori Suguri Motoki.

LESKO, Jim. Design Industrial: Materiais e Processos de Fabricação / Jim Lesko; tradução Wilson Kindlein Júnior, Clóvis Belbute Peres. – . São Paulo: Editora Edgard Blücher, 2004.

LIRA, Pablo. 26 jul. 2011, Vitória, Espírito Santo. Entrevista cedida a Debora Midori Suguri Motoki.

MONTEIRO, Peter Ribon. Vitória: Cidade e Presépio – os vazios visíveis da capital capixaba. 2002, 192 f.. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

MOREIRA, Thais Helena Leite; PERRONE, Adriano. História e Geografia do Espírito Santo. 6ª edição. Espírito Santo: Vitória, 2005.

SMITSHUIJZEN, Edo. Signage Design Manual. Suíça, Lars Müller Publishers, 2007.

TUFTE, Edward R.. Envisioning Information. – Cheshire, Connecticut, Graphic Press, 1990.

UEBELE, Andreas. Signage Systems + Information Graphics. Londres, Thames & Hudson, 2007.

VARGAS, Heliana Comin. Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados. / Heliana Comin Vargas, Ana Luísa Howard de Castilho. – . Barueri, SP, Manole, 2009.

## 10 Sites consultados

[electronics.howstuffworks.com/led3.htm](http://electronics.howstuffworks.com/led3.htm). Acesso em: 9 de junho de 2012.

[legado.vitoria.es.gov.br/regionais/home.asp](http://legado.vitoria.es.gov.br/regionais/home.asp) . Acesso em: 15 de outubro de 2011.

[sites.google.com/a/globo.com/henriques/home/textos/led-vantagens-x-desvantagens](http://sites.google.com/a/globo.com/henriques/home/textos/led-vantagens-x-desvantagens). Acesso em: 9 de junho de 2012.

[thisbigcity.net/will-londons-new-wayfinding-system-get-more-people-walking](http://thisbigcity.net/will-londons-new-wayfinding-system-get-more-people-walking). Acesso em 9 de junho de 2012.

[www.creaes.org.br/downloads/revista\\_topicos/topicos\\_56.pdf](http://www.creaes.org.br/downloads/revista_topicos/topicos_56.pdf). Acesso em 10 de junho de 2012.

[www.ijsn.es.gov.br](http://www.ijsn.es.gov.br). Acesso em 9 de junho de 2012.

[www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1284:economia-capixaba-atinge-crescimento-de-92-em-2011&catid=88:destaque&Itemid=294](http://www.ijsn.es.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1284:economia-capixaba-atinge-crescimento-de-92-em-2011&catid=88:destaque&Itemid=294). Acesso em 8 de junho de 2012.

[www.indac.org.br/utilizar-o-acrilico-na-iluminacao.php](http://www.indac.org.br/utilizar-o-acrilico-na-iluminacao.php). Acesso em: 10 de junho de 2012.